



Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche



## L'attuazione della "legge obiettivo"

*5° Rapporto per la VIII Commissione  
ambiente, territorio e lavori pubblici*

*in collaborazione con*

*l'Autorità per la vigilanza  
sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture*

n. 152/3  
Tomo I

2 luglio 2010



Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche

L'attuazione della "legge obiettivo"

*Schede relative agli  
interventi deliberati dal CIPE*

*5° Rapporto per la VIII Commissione  
ambiente, territorio e lavori pubblici*

n. 152/3

Tomo I

2 luglio 2010

---

*Servizio responsabile:*

**SERVIZIO STUDI – Dipartimento Ambiente**

☎ 066760-9712 / 066760-9253 – ✉ [st\\_ambiente@camera.it](mailto:st_ambiente@camera.it)

Il presente Rapporto è stato predisposto dal Servizio Studi a seguito della deliberazione dell'Ufficio di Presidenza della VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici del 22 luglio 2009.

I testi e le tabelle sono stati redatti dall'Istituto di ricerca CRESME, in collaborazione con l'Istituto NOVA.

*Hanno partecipato al gruppo di lavoro:*

per il CRESME: Alfredo Martini, Mercedes Tascetta, Marco Paolacci, Gianni Stifani, Antonella Stemperini;

per NOVA: Piero Fazio, Anna Nota.

*Documentazione e ricerche:*

- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici, n. 152 , 2 luglio 2010
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Tabelle sullo stato degli interventi, n. 152/1 , 2 luglio 2010
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici – Opere strategiche e contesto regionale, n. 152/2 , 2 luglio 2010
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 5° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE, n. 152/3, 2 luglio 2010 (tomo I, II, III e IV)

---

**I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.**

---

**File:** Am0146c1.doc

---

In copertina: Walter Valentini, "Costellazione I", collezione della Camera dei deputati

# INDICE

## TOMO I

Traforo autostradale del Frejus - galleria di sicurezza	1
Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino - Lione	2
Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: galleria di base del Brennero	3
Linea AV/AC Milano - Verona	4
Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova	5
Sistemazione del nodo AC/AV di Verona	6
Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno	7
Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate - Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato	8
Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara: Tratta Cascina Bruciata - Parona Lomellina	9
Potenziamento della linea ferroviaria Novara - Seregno: variante di Galliate	10
Potenziamento della linea Rho – Arona: tratta Rho - Gallarate	11
Nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino Bussoleno e cintura merci	12
Ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse	13
Raccordo Villesse - Gorizia: adeguamento a sezione autostradale	14
Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	15
Raccordo autostradale Ospitaletto – Montichiari	16
Autostrada A4 adeguamento quarta corsia tratta Novara – Milano	17
Ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino – Milano tronco II (Novara est – Milano) dalla PK 91+000 alla PK 127+000 variante di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220	18
Autostrada regionale medio padana veneta Nogara-Mare Adriatico	19

Accessibilità Valtellina - S.S. 38 - variante di Morbegno: dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano (compreso)	20
Accessibilità Malpensa: collegamento S.S. 11-Magenta-tangenziale ovest MI con variante di Abbiategrasso e adeguamento S.S. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino	21
Collegamento stradale, in variante alla S.S. 341 "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara	22
Collegamento autostradale Asti – Cuneo lotto 1-6 tangenziale di Cuneo	23
Pedemontana lombarda: collegamento autostradale Dalmine - Como – Varese - Valico del Gaggiolo	24
Variante alla ss 639 nel territorio della provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte	25
Collegamento Lecco - Bergamo: variante di Cisano bergamasco	26
Collegamento Lecco - Bergamo: Calusco d'Adda - Terno d'Isola	27
Superstrada a pedaggio Pedemontana veneta	28
Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia	29
Passante autostradale di Mestre: passante esterno	30
Tangenziale est esterna di Milano	31
Riqualifica viabilità ex S.S. 415 "Paullese": potenziamento della tratta Peschiera Borromeo - Spino d'Adda (escluso ponte sull'Adda)	32
Riqualifica viabilità ex S.S. 415 "Paullese": potenziamento della tratta Peschiera Borromeo - Spino d'Adda (lotto ponte sull'Adda)	33
Raccordo autostradale della CISA A15 – autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)	34
Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia	35
Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza di accesso sud alla galleria del Brennero – lotti 1 e 2	36
Raddoppio della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia: tratta Finale Ligure – Andora	37
"Terzo valico dei Giovi" Linea AV/AC Milano - Genova	38
Potenziamento infrastrutturale tratta ferroviaria Genova Voltri - Genova Brignole	39

Potenziamento della linea Seregno - Bergamo	40
Raddoppio della linea ferroviaria Messina - Catania: tratta Giampileri – Fiumefreddo	41
Velocizzazione linea Catania - Siracusa: tratta Bicocca - Targia	42
Variante tra Pieve di Teco e Ormea	43
Variante all'abitato di Imperia - Aurelia bis	44
Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia tratta Cecina (Rosignano Marittima) – Civitavecchia	45
Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex S.S. 2 Cassia – tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	46
 <b>TOMO II</b>	
S.S. 675 umbro-laziale (ex raccordo Civitavecchia – Orte) completamento tratto Civitavecchia – Viterbo: 3° tronco – lotto 1 – stralcio A tra la S.S. 1bis (km 21+500) e la S.P. Vetralla – Tuscanica (km 5+800)	47
Adeguamento S.S. 156 dei monti Lepini: 2° lotto Pontinia – Sezze	48
Itinerario A 12 – Pontina – Appia: variante alla S.S. 7 Appia nel comune di Formia	49
Sistema intermodale integrato pontino Roma – Latina e Cisterna - Valmontone	50
S.S. 7-Quater “Domiziana”: lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	51
Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	52
Autostrada Messina - Palermo: completamento	53
Nuovo tronco autostradale Catania - Siracusa	54
Itinerario Agrigento - Caltanissetta - A 19: adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle tratto dal km 9+800 al km 44+400 (svincolo A19)	55
Itinerario Ragusa - Catania: ammodernamento a 4 corsie della S.S. 514 di Chiaramonte e della S.S. 194 “Ragusana” dallo svincolo con la S.S.115 allo svincolo con la S.S. 114	56

Itinerario Palermo - Agrigento (S.S. 121 – S.S. 189): ammodernamento della tratta Palermo - Lercara Friddi	57
Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica: nodo di Falconara	58
Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari – Taranto - raddoppio della tratta Bari S. Andrea - Bitetto	59
Ammodernamento della S.S. 275: tratta Maglie – S. Maria di Leuca	60
Completamento funzionale S.S. 613 - Variante esterna di Lecce	61
Bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo e opere connesse	62
Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: sistema M.O.S.E.	63
Ponte sullo Stretto di Messina	64
Variante alla linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria in località Cannitello	65
Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno - Fabriano	66
Raddoppio Terni - Spoleto	67
Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti	68
Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (BO)	69
Itinerario SS 78 S.G.C. Grosseto-Fano – tronco Grosseto-Siena - lotti 5-6-7-8 – adeguamento A 4 corsie della SS 223 "Di Paganico"	70
Quadrilatero Marche - Umbria	71
Nodo stradale di Perugia	72
Strada delle Tre Valli: tratto Eggi - S. Sabino	73
Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta	74
Direttrice Civitavecchia - Orte – Terni – Rieti: tratto Terni (località S. Carlo) - confine regionale	75

S.S. 17 “dell’Appennino abruzzese ed Appulo-Sannitico” tronco Antrodoco-Navelli: variante sud all’abitato di L’Aquila raccordo tra la strada consortile Mausonia e la S.S. 17 ter – 2° lotto	76
Itinerario Caianello (A 1) – Benevento: adeguamento a 4 corsie della S.S. “Telesina” dal km 0+000 al km 60+900	77
Strada a scorrimento veloce “Fondo Valle Isclero”	78
S.S. 106 Jonica: megalotto 5-bis	79
S.S. .106 Jonica: megalotto 2	80
S.S. 106 Jonica: variante di Nova Siri	81
SS 106 Jonica – lavori di costruzione 3° megalotto dall’innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)	82
Programma grandi stazioni	83
Metrotranvia Milano (Parco nord) - Seregno	84
Linea metropolitana M2: prolungamento Cologno Nord – Vimercate	85
Linea metropolitana M3 prolungamento San Donato Paullo	86
Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio-Linate: 1^ tratta Funzionale Lorenteggio-Sforza Policlinico	87
Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio-Linate: 2 ^ tratta Sforza Policlinico- Linate	88
Prolungamento della linea metropolitana M1 dal terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero - Rho	89
Nodo d'interscambio fiera AC/SFR/MM/TPE privato su gomma parcheggio d'interscambio - 1° lotto funzionale	90
Accessibilità stradale Fiera di Milano	91
Prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino tratta 4 Lingotto – Bengasi	92
<b>TOMO III</b>	
Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola: tratta Sesto FS - Monza Bettola	93
Nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi – Bignami e variante alla stazione Garibaldi FS	94

Nuova Linea Metropolitana M5 – Tratta Garibaldi-S.Siro	95
Metropolitana leggera automatica metrobus di Brescia: modifiche migliorative del 1° lotto funzionale Prealpino – S. Eufemia	96
Sistema ferroviario metropolitano veneto -II Fase Tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d' Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	97
Rifacimento della pista aeroportuale e sua rototraslazione da collocare nell'ambito dell'area "dal molin" in Vicenza e progettazione del completamento della tangenziale nord di Vicenza	98
Interventi concernenti il trasporto lacuale nei laghi Maggiore, Garda e Como	99
Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia	100
Metrotranvia per la città di Bologna	101
Trasporto rapido costiero (TRC) Rimini Fiera – Cattolica: 1° stralcio funzionale tratta Rimini FS - Riccione FS	102
Completamento GRA di Roma	103
Linea C della metropolitana di Roma	104
Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli – tratta Dante Garibaldi – Centro direzionale	105
Linea 6 della metro di Napoli: tratta Mostra – Municipio	106
Metropolitana di Napoli – linea 1: tratta centro direzionale – Capodichino	107
Ferrovia Circumvesuviana linea Torre Annunziata – Pompei interrimento stazione di Pompei e completamento raddoppio binario	108
Collegamento linea alifana – linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro – Piscinola	109
Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici della linea Piscinola – Aversa	110
Bretella di monte s. Angelo collegamento su ferro tra le linee circumflegrea e cumana a servizio della città universitaria di monte Sant'angelo 3° lotto – 1° stralcio tratta parco san Paolo – via Terracina	111

Ferrovia Circumflegrea tratta Soccavo – Traiano – Pianura risanamento statico della vecchia galleria Camaldoli - adeguamento impiantistico ed opere complementari	112
Collegamento dello svincolo di via Campana della tangenziale di Napoli al porto di Pozzuoli -II lotto	113
Progetto esecutivo Vallone S. Rocco: 1° e 2° lotto (1° e 2° stralcio)	114
Consolidamento dei costoni e dei versanti della collina dei Camaldoli – lato Soccavo	115
Ferrovie sud-est: automazione dei passaggi a livello	116
Ferrovie sud-est: inquinamento acustico lungo le linee ferroviarie	117
Ferrovie sud-est: adeguamento normativo degli impianti di segnalamento e sicurezza	118
Nodo di Catania: interrimento stazione centrale	119
Prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione F.S. all'aeroporto tratta Stesicoro – aeroporto	120
Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto Falcone – Borsellino	121
Interventi urgenti per ripristino immobili pubblici nella città e nella provincia de L'Aquila	122
Programma stralcio per la parziale ricostruzione dell'universita' de L'Aquila	123
Lavori di ristrutturazione del palazzo dei ministeri e dell'aranciaia, nella citta' di Parma, destinati a nuove sedi di uffici dei carabinieri	124
S.S. 131 "Carlo Felice": lavori di ammodernamento ed adeguamento (tra il km 23+885 ed il km 47+000)	125
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	126
Hub portuale di Civitavecchia	127
Piastra portuale di Taranto	128
Variante S.S. 1 Aurelia bis tra Savona/Torrente Le timbro e Albisola Superiore	129
Variante alla S.S. 1 Aurelia – 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale	130
Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	131

Hub portuale di Trieste: piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali	132
Hub interportuale di Gioia Tauro: interventi di tipo infrastrutturale e industriale	133
Interporto di Nola: potenziamento delle infrastrutture esterne – viabilità di accesso	134
Interporto di Battipaglia: 1° stralcio funzionale	135
Interporto di Battipaglia: 2° lotto funzionale - lotto di completamento	136
Interporto di Civitavecchia	137
Allaccio alla A12 Roma – Civitavecchia della viabilità ordinaria del comune di Fiumicino a supporto dell'interporto di Roma – Fiumicino	138
<b>TOMO IV</b>	
Centro merci di Novara: completamento terminale ovest e nuovo ponte sul torrente Terdoppio	139
Interporto di Catania: 1^ fase 1° e 2° stralcio funzionale	140
Interporto di Termini Imerese	141
Completamento interporto di Guasticce: viabilità ed opere di urbanizzazione primaria	142
Piastra logistica umbra: piattaforme logistiche di Terni – Narni, Foligno e Città di Castello – S. Giustino	143
Collegamento ferroviario con l'aeroporto "Marco Polo" di Venezia	144
Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma	145
Acquedotto molisano centrale	146
Acquedotto molisano destro	147
Irrigazione del basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore: 1° intervento	148
Potenziamento acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	149

Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno: opere di completamento	150
Completamento schema idrico Basento Bradano: attrezzamento settore G	151
Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S. Giuliano – Vinosa:lotto II° - completamento delle opere principali di cui al progetto BAS 03	152
Schema idrico Basento Bradano tronco di Acerenza: distribuzione III° lotto	153
Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	154
Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita	155
Opere per l'integrazione delle condotte maestre, delle diramazioni, dei serbatoi e del completamento delle reti di distribuzione di alcuni abitati della Valle dell'Agri primo lotto funzionale	156
Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico - I° lotto funzionale	157
Opere di captazione/protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle valli del Noce e Sinni: progetto definitivo	158
Schemi idrici regione Puglia – acquedotto potabile del Sinni I, II e III lotto	159
Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto	160
Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	161
Completamento della galleria Pavoncelli bis	162
Schema idrico sulla diga del torrente Menta: I° lotto opere di presa, galleria di derivazione e corso piezometrico, lavori di completamento	163
Schemi idrici regione Calabria – completamento dello schema idrico sulla diga del torrente Menta – centrale idroelettrica econdotta adduzione dall'invaso sul torrente Menta	164
Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio	165
Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	166
Acquedotto Montescuro Ovest	167

Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa - Campidano e utilizzazione dei bacini vallivi Tirso - Fluminimannu di Pabillonis – Mogoro 1° 2° e 3°	168
Utilizzazione irrigua e potabile dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori: lavori di completamento	169
Schema idrico Sardegna sud-orientale (sistema Basso Flumendosa - Picocca): opere approvvigionamento idropotabile schema n. 39 prga – secondo e terzo lotto	170
Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu: collegamento Flumineddu - Tirso	171
Opere per lo sviluppo del giacimento di idrocarburi denominato "Tempa Rossa"	172
Linea a 380 kv "S. Fiorano - Robbia" in doppia terna di interconnessione Italia - Svizzera	173
Elettrodotto a 380 kv in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo – Rho	174
Elettrodotto a 380 kv in semplice terna "Matera – S. Sofia", variante nei comuni di Rapolla, Melfi e Rionero in Vulture (PZ)	175
Nuovo collegamento sottomarino a 500 kv in corrente continua sapei (Sardegna – Penisola italiana)	176
Elettrodotto 380kv S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	177
Opere finalizzate ad assicurare l'efficienza dei complessi immobiliari sedi delle istituzioni dei presidi centrali per la sicurezza strategica dello Stato e delle opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali	178
Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici: 1° e 2° programma stralcio	179
Nuova sede della "scuola per l'Europa" di Parma	180
Interventi in materia di edilizia scolastica seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009	181
Interventi di edilizia carceraria	182
Nuovo palazzo del cinema e dei congressi di Venezia	183

## **LEGENDA DELLE SIGLE UTILIZZATE NELLE SCHEDE**

### **Dati economici opere deliberate**

Le *previsioni di costo al 30 Aprile 2009* indicano il costo più aggiornato dal CIPE (ultima delibera di attuazione relativa all'opera specifica con informazioni in merito, fatta eccezione per alcune opere per le quali il costo è stato aggiornato con informazioni più recenti del Ministero delle Infrastrutture o dei soggetti competenti).

I **costi al 21 Dicembre e al 6 Aprile 2006** invece sono quelli indicati nell'allegato 1 alle corrispondenti delibere 121 e 130, mentre il **costo al 30 Giugno 2008** è l'aggiornamento del costo di cui alla delibera 130/2006 riportato nel DPEF 2009-2013.

### **Tipologia di opera**

S Rete Stradale

F Rete ferroviaria

M Ferrovie metropolitane

A Opera aeroportuale

P Opera portuale

H Interporti

PsM Ponte sullo Stretto di Messina

I Rete Idrica

E Comparto energetico

T Telecomunicazioni

Mo.S.E. - Progetto per la Salvaguardia della laguna e della Città di Venezia

AEP – Altra edilizia pubblica

ES – Edilizia scolastica

EC – Edilizia Penitenziaria

Z Altre opere

### **Stato di attuazione dell'opera**

SdF Studio di fattibilità

PP Progettazione preliminare

PD Progettazione definitiva

PE Progettazione esecutiva

### **N.B. :**

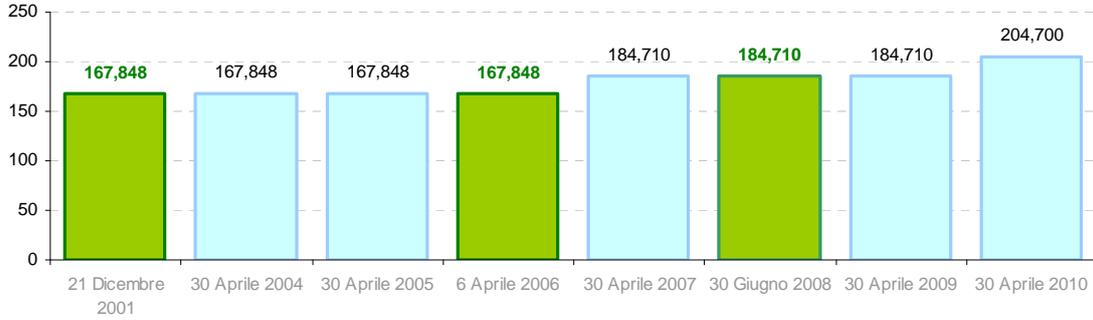
Ogni riferimento al **DPEF** deve intendersi al Programma Infrastrutture ad esso allegato  
Per **fondi residui** si intende la differenza tra risorse disponibili e costo.



**SISTEMA VALICHI  
 TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS - GALLERIA DI SICUREZZA  
 SCHEDA N. 1**

**Costo**

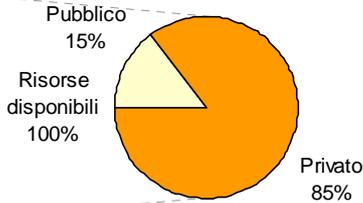
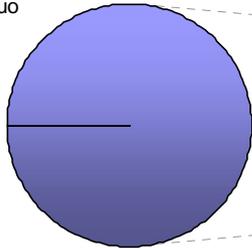
Pag.6



■ Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti    ■ Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Fabbisogno residuo  
0%



Risorse disponibili  
100%

**Localizzazione**



Pag.6

**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE



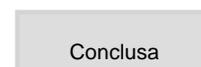
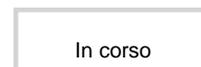
STATO DELL'AFFIDAMENTO



ESECUZIONE LAVORI



CONFERENZA DI SERVIZI



**Ultimazione lavori**

2015

Pag.8

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto prevede la realizzazione di una galleria di sicurezza in affiancamento all'attuale galleria esistente: essa avrà una lunghezza di 12,87 chilometri, disterà circa 50 metri dall'esistente galleria ed avrà un diametro interno di 8 metri. Fra le opere funzionali della nuova galleria è prevista anche la costruzione di alcuni manufatti in corrispondenza del piazzale esistente.

**Dicembre 2001**

La delibera 21 dicembre 2001, n. 121 include, nel "Sistema Valichi" la voce "Traforo di sicurezza del Frejus" con un costo di 167,8 Meuro.

**Ottobre-Novembre 2002**

Il progetto preliminare ottiene il parere favorevole dal Comitato di Sicurezza italo-francese e dalla Commissione Intergovernativa.

**Marzo 2003**

Il Cda Anas approva il progetto preliminare.

**Aprile 2003**

L'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 aprile 2003.

Il 22 aprile 2003 viene presentata domanda di valutazione ambientale sul progetto preliminare.

**Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento nell'allegato 1.

Il 28 luglio 2003, con D.G.R. 62-10120 la Regione approva il progetto preliminare, che prevede un diametro interno della larghezza di 4 metri.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 include l'opera nell'Allegato 2 "Il quadro complessivo degli interventi".

**Giugno 2005**

L'incendio del 4 giugno 2005 evidenzia la necessità di garantire l'accesso ai mezzi dei Vigili del fuoco da una canna indipendente.

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 inserisce l'opera nella tabella relativa alle "Opere sottoposte alla Struttura Tecnica di Missione ed un corso di istruttoria", con un costo aggiornato di 137 Meuro interamente finanziati.

**Aprile 2006**

La Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, include nell'allegato 2, alla voce "Sistema Valichi", il "Traforo di sicurezza del Frejus".

I Ministri italiano e francese, con propria nota del 28 aprile 2006, chiedono alla Commissione Intergovernativa per il tunnel transfrontaliero del Frejus (CIG) di individuare "un diametro adatto della galleria di sicurezza che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei veicoli di soccorso in tutta sicurezza e agio".

**Ottobre 2006**

Con il decreto legislativo n. 264 del 5 ottobre 2006 viene recepita la normativa europea sulla sicurezza nei tunnel stradali CE/2004/54.

**Novembre 2006**

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato al novembre 2006, si rileva che "SITAF prevede 10 mesi per le procedure necessarie all'approvazione del progetto definitivo, la concessionaria francese 14 mesi. L'importo complessivo del progetto definitivo è di circa 400 M€ di cui il 50%, relativo alla parte italiana per un importo di circa 184 M€, a carico della SITAF S.p.A."

**Dicembre 2006**

La società SITAF Spa trasmette a tutte le amministrazioni ed enti interessati il progetto definitivo dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale e dal programma di risoluzione delle interferenze, e rivisto in base alle indicazioni della Commissione Intergovernativa per il tunnel transfrontaliero del Frejus e del Comitato di sicurezza italo – francese.

Il progetto definitivo viene approvato dalla CIG – Frejus in data 11 dicembre 2006.

**Marzo 2007**

Il 28 marzo 2007 la società SITAF Spa provvede a pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "La Stampa".

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'opera è presente nella tab.B.4 "Opere da avviare entro il 2012", con un costo di 184,7 Meuro, totalmente a carico di privati.

Il MIT indice, il 14 giugno, la Conferenza di Servizi, i cui lavori si concludono il 29 agosto.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 11 giugno 2007, n. DG/BAP.S02/34.19.04/11228, si pronuncia positivamente, con prescrizioni, sul progetto.

**Luglio 2007**

La SITAF Spa, in data 12 luglio 2007, pubblica su due quotidiani l'avviso al pubblico relativo alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale.

**Novembre 2007**

Il Comando Logistico dell'Esercito, con nota 12 novembre 2007 n. MDE24363/151720, esprime parere favorevole alla realizzazione dell'infrastruttura.

La Regione Piemonte, con delibera n. 2-7520 del 20 novembre esprime parere favorevole sul progetto, con prescrizioni e raccomandazioni e con nota 22 novembre n. 1725 trasmette il parere al CIPE.

**Gennaio 2008**

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con nota 31 gennaio 2008 n. 466, trasmette al CIPE il voto n. 287/2007 reso dalle Sezioni riunite nella seduta del 17 gennaio 2008.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera è riportata nella tab.3.10 "Tavola aggiornamento Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006" con un costo di 184,7 Meuro.

L'art. 6-*quinquies* del decreto legge n. 112/2008 istituisce, a decorrere dall'anno 2009, un Fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, inclusivo delle reti di telecomunicazione ed energetiche ed alimentato con gli stanziamenti nazionali assegnati per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ("Fondo Infrastrutture").

**Novembre 2008**

L'art. 18 del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185 dispone che il CIPE, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, assegni una quota delle risorse nazionali disponibili del FAS al Fondo Infrastrutture, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle

regioni del Mezzogiorno l'85% delle risorse ed il restante 15% alle regioni del Centro-Nord.

#### **Dicembre 2008**

Il Ministero dell'ambiente, con nota 1 dicembre 2008 GAB-2008-0019805, trasmette al MIT il parere favorevole con prescrizioni della Commissione Speciale VIA sul progetto definitivo dell'opera.

L'opera è compresa nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio 2009. Il costo complessivo previsto è di 369 Meuro di cui la parte italiana, a carico del concessionario, è di 184 Meuro.

#### **Gennaio 2009**

L'opera è compresa nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio.

#### **Febbraio 2009**

Nell'ambito del vertice italo-francese del 24 febbraio, il Ministro delle Infrastrutture sottoscrive con il ministro francese dell'Ecologia alcuni accordi, riguardanti anche il traforo di sicurezza.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n. 10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT.

#### **Giugno 2009**

Il MIT, con nota 17 giugno 2009 n. 25113, propone l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile del CIPE dell'intervento "Traforo autostradale del Frejus - Galleria di sicurezza". Con nota 19 giugno 2009, n. 25464, trasmette la relazione istruttoria e con nota 24 giugno 2009, n. 26172, trasmette il parere formulato dall'Unità tecnica finanzia di progetto della Presidenza del Consiglio dei Ministri sul Piano economico finanziario dell'opera.

Il Ministero dell'economia e delle finanze - con nota 23 giugno n. 61259, segnala che la copertura finanziaria dell'intervento dovrà essere assicurata attraverso l'utilizzo della leva tariffaria anche oltre il quinquennio considerato nel piano economico-finanziario.

Il CIPE, con delibera del 26 giugno n.43, approva il progetto definitivo, del costo di 204,7 Meuro. Il CIPE assegna 30 Meuro a valere sui 7.356 Meuro destinati con delibera n. 112/2008 a favore del Fondo infrastrutture di cui all' art. 6-*quinquies* del decreto legge n. 112/2008 e all'art. 18 del decreto legge n. 185/2008, per interventi di competenza del MIT. Tale contributo sarà erogato dall'ANAS a stato di avanzamento dei lavori, con contributi annuali medi per 5 milioni di euro dal 2010 al 2015, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse FAS. Il Piano Finanziario si articola su 43 anni, di cui otto di costruzione e prevede, per cinque anni, un incremento tariffario del 3,5 per cento superiore al tasso di inflazione.

#### **Luglio 2009**

L'Allegato opere infrastrutturali al DPEF 2009-2013, riporta l'opera nelle tabelle: "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)"; "12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011"; "15: Opere di Legge Obiettivo-Interventi approvati dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti", con un costo di 204,7 Meuro, di cui 30 assegnati dal CIPE e 174,7 di altri finanziamenti, e uno stato dell'arte "finanziati da avviare".

**Febbraio 2010**

SITAF Spa, in data 15 febbraio 2010, invia alla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea il bando di gara per l'affidamento dell'appalto integrato per la redazione della progettazione esecutiva e la realizzazione dello scavo della galleria di sicurezza dal km. 12,875 (imbocco in naturale lato Italia) al km. 6,495 (termine camerone di smontaggio TBM), per complessivi mt. 6 380, del tunnel del Frejus.

**Codice Unico di Progetto**

H31B01000250008

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

SITAF Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264  
Decreto legge 25 giugno 2008, n. 112 (art. 6-quinquies)  
Decreto legge 29 Novembre 2008, n. 185 (art. 18)  
IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003  
Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 62-10120 del 28 Luglio 2003  
Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 2 – 7520 del 20 Novembre 2007  
1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte, 23 Gennaio 2009  
Delibera CIPE del 26 Giugno 2009 n.43  
Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità  
[www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/index.htm](http://www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/index.htm)

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	167,848	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	167,848	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	167,848	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	167,848	<b>Fonte:</b> Delibera CIPE n. 130/2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	184,710	<b>Fonte:</b> Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie,
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	184,710	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	184,710	<b>Fonte:</b> 1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	204,700	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 43 del 26 giugno 2009

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	204,700	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 43 del 26 giugno 2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	30,000	Fondo infrastrutture legge 133/2008e2/2009
	174,700	Concessionaria SITAF
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: _____		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: _____			

*Note: Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE in data 26.06.09.*

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	SITAF Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	18/02/2010		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE*	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			

*Note: \* 1.440 giorni dall'aggiudicazione dell'appalto*

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	113.255.817,04
Importo oneri per la sicurezza - B	5.261.929,20
Importo complessivo a base di gara – A+B	118.517.746,24
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

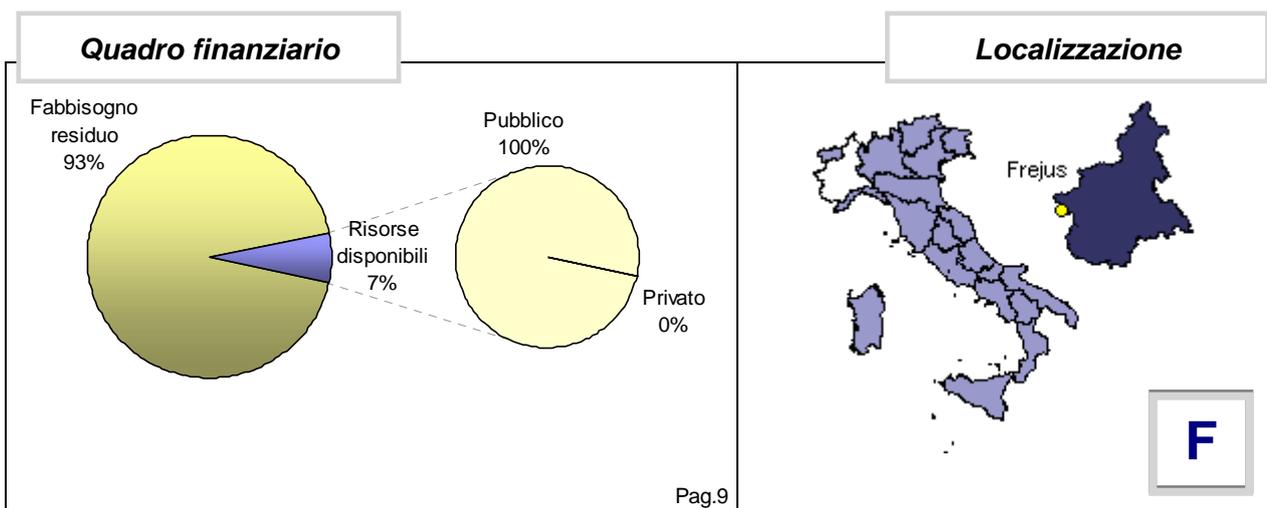
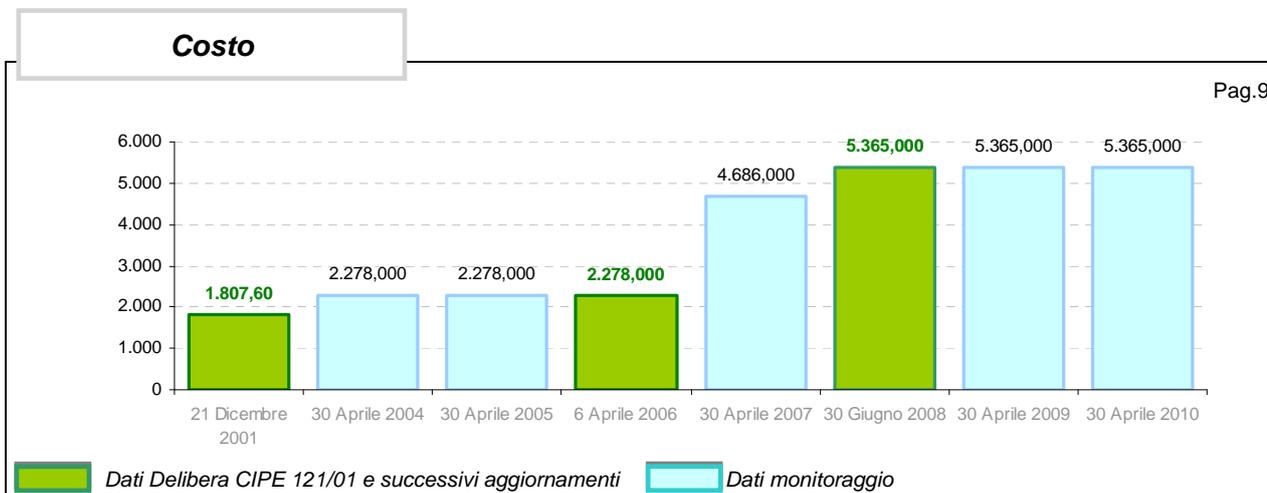
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2015	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 43 del 26 giugno 2009
Note: nella Delibera CIPE 43/2009 si riferisce che sono previsti 65 mesi complessivi per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio.		

**SISTEMA VALICHI  
NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRANSALPINO TORINO – LIONE\*  
SCHEDA N. 2**



**Stato di attuazione** Pag.10

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; width: 100px; height: 20px; margin: 5px auto;"></div> <div style="border: 1px solid gray; width: 100px; height: 20px; margin: 5px auto;"></div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

**Ultimazione lavori** Pag.11

Oltre 2015

\* Progetto escluso dalle procedure Legge Obiettivo

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto riguarda la realizzazione della parte Italiana, compresa tra il confine di Stato e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento ad AV/AC tra Torino e Lione. La parte comune comprende il tunnel di base, costituito da due "canne ferroviarie a semplice binario" della lunghezza di circa 53 Km, tra i versanti alpini italiano e francese. La tratta italiana è costituita da una parte del tunnel di base, da un breve attraversamento in viadotto della Val Cenischia di circa 1 Km, da una galleria di circa 12 Km e da una tratta allo scoperto di circa 4,5 Km. L'opera è destinata ad un traffico di tipo misto - viaggiatori, merci e autostrada ferroviaria (AF) – ed è dimensionato per una velocità di base di 200 km/h per i treni viaggiatori e di 120 km/h per merci e AF. La linea ferroviaria Torino – Lione è inclusa nel Corridoio Europeo n.5 ed è stata inserita nell'elenco dei 29 progetti prioritari per l'Unione Europea "allargata", nell'ambito della revisione transeuropea dei trasporti (TEN-T).

**1996**

Il Parlamento e il Consiglio Europeo emanano la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

**Gennaio 2001**

Su proposta della Commissione intergovernativa italo-francese (istituita a Parigi il 15 gennaio 1996), è firmato un "Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, successivamente ratificato dal Parlamento francese e da quello italiano. In applicazione di tale accordo, i gestori delle infrastrutture italiana (RFI) e francese (RFF) creano una "Società per Azioni Semplificata", la Lyon Turin Ferroviarie (LTF) avente per oggetto la realizzazione degli studi, delle ricognizioni e dei lavori preliminari della parte comune franco-italiana della sezione internazionale. Questi lavori comportano, in particolare, la definizione precisa del tracciato e delle procedure di valutazione ambientale ad essi applicabili nei due Stati, lo scavo delle discenderie e dei tunnel di ricognizione, i lavori connessi e l'insieme degli studi necessari alla stesura del progetto ("avantprojet") della parte comune franco-italiana. Al termine di questa fase di studi e di ricognizioni, la Società deve proporre la consistenza definitiva delle opere della nuova linea, la loro localizzazione, lo stanziamento finanziario di previsione e le loro modalità di realizzazione.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della legge obiettivo nel "Sistema Valichi" per un costo di 1.807,599 Meuro.

**Luglio 2002**

Il "Valico ferroviario del Frejus (solo tunnel)" è individuato dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

**Marzo 2003**

Il progetto preliminare viene consegnato ai competenti organi italiani.

**Aprile 2003**

L'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte.

**Luglio 2003**

Con Delibera di Giunta n.67-10050 del 21 luglio 2003 la Regione Piemonte esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

**Agosto 2003**

In base all'accordo con il governo francese, il MIT autorizza la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus (opera preparatoria).

**Settembre 2003**

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Commissione Speciale Via - esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

**Ottobre 2003**

Il Piano Prioritario degli Investimenti (PPI) di RFI edizione di ottobre 2003 indica per la tratta italiana della parte comune un costo di 2.278 Meuro e, in vista della quantificazione in Finanziaria dell'apporto al capitale sociale di FS Spa, prevede per la progettazione un fabbisogno di 122 Meuro per il 2004 e di 31,4 Meuro per il 2005.

**Novembre 2003**

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione", proponendo l'approvazione del progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni (nota n. 626 del 24 novembre 2003).

**Dicembre 2003**

Il CIPE, con delibera 113/2003, prende atto che il soggetto aggiudicatore è individuato in LTF S.A.S., che l'ultimazione dei lavori è prevista in circa 9 anni dall'affidamento e approva il progetto preliminare, dichiarandone la compatibilità ambientale, così come proposto dalla Commissione speciale VIA nella seduta del 4.9.2003.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera (includendola tra le "opere cantierate al 31.12.2006") e la colloca tra quelle del Corridoio n. 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste. Il costo complessivo viene stimato in 2.270 Meuro, mentre l'ultimazione dei lavori è prevista entro il 2017.

**Marzo 2005**

RFI indica come data di ultimazione lavori settembre 2016 e prevede di affidare i lavori al Contraente Generale.

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Frejus" indica un costo pari a 2.278 Meuro, di cui 92 disponibili e il 2017 quale anno di completamento lavori. Lo stesso documento include l'opera tra quelle "cantierate al 31.12.2006" e, in merito allo stato di avanzamento dei lavori, indica che sono in corso "lavori gallerie di ispezione".

**Dicembre 2005**

A seguito delle manifestazioni di dissenso da parte degli oppositori all'opera verificatesi l'8 dicembre 2005, il giorno 12 dicembre 2005 si è tenuto un primo incontro a Palazzo Chigi tra esponenti del Governo, Presidente della Regione Piemonte, Presidente della Provincia, Sindaco di Torino, rappresentanti di RFI, Presidenti delle Comunità Montane e 5 sindaci della Val di Susa per trovare una mediazione che consentisse di sbloccare i lavori (consistenti tra altro anche nella realizzazione di sondaggi, monitoraggi e rilevamenti necessari per i successivi approfondimenti del progetto). Allo scopo di individuare una soluzione che consentisse di acquisire un ragionevole consenso del territorio sull'opera in questione, il Governo ha dato indicazione di non avviare i lavori di scavo del cunicolo di Venaus, in attesa di una specifica Valutazione di Impatto Ambientale del progetto del cunicolo stesso e dell'intera opera. Contestualmente è stato deciso di istituire l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione con il compito di svolgere, con le parti interessate, tutti gli approfondimenti necessari per risolvere le controversie con le

collettività locali e di trasmettere le proprie conclusioni allo stesso Tavolo Politico.

#### **Aprile 2006**

La Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, include l'opera "Frejus" all'interno del Sistema valichi con un costo di 2.278 Meuro e una disponibilità totale di 92 Meuro. Nell'allegato 2 invece è presente il "nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lyon" quale sub intervento dell'opera "Frejus" del Sistema valichi per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE

#### **Giugno 2006**

Nella riunione del 29 giugno 2006, tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la partecipazione della Regione Piemonte ed alla presenza degli enti locali territoriali, al fine di assicurare la più ampia partecipazione alle comunità locali nel procedimento, è stato deciso di stralciare il procedimento dalla "Legge Obiettivo" e di ricondurlo alla procedura ordinaria prevista dall'art. 81 del D.P.R. 24 luglio 1977 n° 616 come modificato dal D.P.R. 18 aprile 1994 n° 383, per le opere di interesse statale. Tale procedura, prevede che la Conferenza di Servizi (CdS), che risponde direttamente al MIT, si esprima su progetti definitivi relativi ad opere di interesse statale. L'approvazione dei progetti, nei casi in cui la decisione sia adottata dalla Conferenza di servizi all'unanimità, sostituisce gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali. Alla CdS vi partecipano tutti i soggetti coinvolti nel progetto: gli enti locali, LTF, RFI, i ministeri e gli altri soggetti pubblici e privati. La CdS ha il compito di esaminare le osservazioni che sorgono sul progetto da parte di tutti i soggetti coinvolti, con emissione finale di un documento a carattere decisionale. Sono state inoltre create altre due strutture di concertazione: un tavolo tecnico e un tavolo istituzionale.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Frejus: Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione" viene classificato tra le "altre opere" (All. 4), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 2.278 Meuro, interamente da finanziare. È inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8).

Con il Decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

#### **Agosto 2006**

Il 1 agosto 2006 viene avviata la CdS preparatoria con richiesta di invio/avvio dei Progetti LTF e RFI. Il 28 agosto 2006 viene depositato il Progetto Definitivo di LTF e il Progetto Preliminare di RFI.

L'8 agosto 2006 LTF avvia la gara d'appalto per la realizzazione del SIA, con un bando a livello europeo. L'appalto è stato aggiudicato a fine novembre ad un raggruppamento di imprese che ha come mandataria la società Golder. Il dossier finale dello Studio di Impatto Ambientale sarà consegnato nella primavera del 2007. Il 1 agosto 2006 viene avviata la CdS preparatoria con richiesta di invio/avvio dei Progetti LTF e RFI. Il 28 agosto 2006 viene depositato il Progetto Definitivo di LTF e il Progetto Preliminare di RFI.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "nuovo collegamento internazionale Torino- Lyon" indica un costo di 2.278 Meuro interamente da finanziare.

#### **Novembre 2006**

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato al novembre 2006, si rileva che la linea AV/AC Torino – Lione è stata "attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria". Nello stesso documento si segnala che, a seguito dell'abbandono delle

procedure della legge obiettivo e del passaggio alla procedura ordinaria, dovrà essere elaborato entro l'aprile 2007 - per le tratte Nuova linea Torino–Bussoleno e Bruzolo-Confini di Stato (sezione internazionale) - lo studio di impatto ambientale previsto dalla procedura di VIA sul progetto definitivo. Per la prima delle tratte citate viene indicato un costo complessivo di 2.375 Meuro (delibera CIPE n. 119/2005), mentre per la tratta Bruzolo-Confini di Stato (sezione internazionale), il costo individuato dal CIPE nella seduta del 5 dicembre 2003 (2.278 Meuro), viene ritenuto sottostimato da RFI che, nella valutazione aggiornata al 2 novembre 2006, lo indica pari a 4.686 Meuro.

#### **Maggio 2007**

La Commissione europea prevede di finanziare un insieme di interventi per i progetti prioritari nazionali inseriti nella rete TEN-T, ovvero i progetti prioritari n. 1 "Berlino-Palermo", n. 6 "Lione-Torino" e n. 24 "terzo valico Genova-Rotterdam". Il bando europeo, pubblicato il 25 maggio 2007, mette a disposizione circa 6,4-6,8 miliardi di euro. Le procedure di accesso a tali fondi comunitari sono previste all'interno del nuovo regolamento finanziario adottato il 23 maggio 2007, con scadenza per la presentazione dei progetti al 20 luglio 2007.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'opera è presente tra gli interventi di Legge Obiettivo: opere prioritarie Reti TEN per un costo di 5.365 Meuro di cui 349 Meuro di finanziamenti disponibili da "Altre fonti statali" e 5.016 Meuro di fabbisogno da reperire.

#### **Luglio 2007**

E' stata presentata una richiesta congiunta italo-francese di finanziamento europeo. Nell'ambito della predisposizione del dossier europeo è stato ridefinito il costo della parte comune italo-francese del collegamento. Il costo degli studi si attesta a 842 Meuro e quello dei lavori intorno ai 9.033 Meuro.

#### **Novembre 2007**

Viene assegnato dalla Commissione Europea, per il periodo 2007-2013, un contributo di 671,8 Meuro per gli studi ed una prima parte dei lavori relativi alla parte comune del progetto.

#### **Febbraio 2008**

Si svolge a Palazzo Chigi una riunione del Tavolo istituzionale sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Il Tavolo ha preso visione del lavoro prodotto dall'Osservatorio Valle di Susa in 52 sedute e ha espresso un giudizio positivo sul metodo e sui risultati raggiunti. Il Governo ha dato mandato all'Osservatorio, entro il 30 giugno, di completare l'approfondimento del nodo di Torino di cui si riconosce il carattere prioritario, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle, dove per scenari si intende anche l'individuazione di uno o più tracciati alternativi della nuova linea.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MI si riporta: "Con decisione in corso di formalizzazione, sono stati assegnati all'infrastruttura finanziamenti europei per un ammontare complessivo di 671,8 M€, di cui, per la parte italiana, 126,20 M€ per studi e 331 M€ per lavori. Lo stato della progettazione è definitivo per la parte compresa tra il confine di Stato e l'uscita del tunnel di base e preliminare per il proseguimento fino all'interconnessione con la linea storica. In base alle decisioni del Tavolo Politico di Palazzo Chigi del 13 febbraio 2008, il tracciato definitivo della parte italiana della sezione comune potrà essere aggiornato entro il 30 giugno 2008".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l'opera "Nuova linea Torino-Lione" è compresa tra le opere "in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante gli studi e le indagini (445 Meuro), e tra le opere prioritarie da avviare - Tabella B04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, per la parte riguardante gli studi ed

indagini opzionali e la realizzazione (9.421 Meuro).

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 viene confermato il costo di 5.365 Meuro e un fabbisogno residuo di 5.016 Meuro. In data 28 giugno 2008, l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, con il documento "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio", noto come accordo di Pracatinat, assume delle decisioni in merito a 4 punti: nuove politiche dei trasporti per il territorio; una regia unitaria è indispensabile; convergenze sulle fasi progettuali, divergenze su quelle realizzative; i riferimenti per una progettazione ispirata dal territorio e rivolta all'Europa delle reti TEN.

#### **Luglio 2008**

Il 4 luglio viene confermato Mario Virano nell'incarico di Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività relative alla realizzazione dell'alta velocità nell'asse ferroviario Torino-Lione. Nella riunione del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, del 29 luglio 2008, relativo all'asse ferroviario Torino Lione, il Governo, d'intesa con la Regione Piemonte, con il Sindaco e la Provincia di Torino, assume delle decisioni operative anche sulla base delle indicazioni del documento conclusivo di Pracatinat del 28 giugno 2008, ed in particolare quella di avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione, dal confine francese a Settimo Torinese, con il concorso degli enti locali e secondo una tempistica coerente con gli impegni presi nei confronti dell'Unione Europea. Inoltre vengono riconosciute: la necessità di una "Governance unitaria" dell'intera progettazione che, basandosi sull'esperienza dell'Osservatorio Valle Susa dovrà coordinare e monitorare tutte le fasi di impostazione e sviluppo della progettazione preliminare; l'unitarietà di finanziamento dell'intera linea coordinando le risorse attivabili in un piano organico e tenendo conto del "Piano Strategico" promosso dalla Provincia di Torino.

#### **Ottobre 2008**

I Governi italiano e francese presentano un programma all'Unione Europea per l'ottenimento dei finanziamenti per le Reti TEN.

#### **Gennaio 2009**

Ultimati i lavori della discenderia di La Praz. Prosegue la concertazione attraverso l'Osservatorio tecnico. Le comunità locali sono pienamente coinvolte nella preparazione del progetto preliminare modificato in Piemonte-Val di Susa.

L'opera è compresa nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio 2009.

L'Osservatorio tecnico Torino-Lione approva all'unanimità il 29 gennaio 2010 gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione con orientamenti per il futuro

#### **Febbraio 2009**

Nell'ambito del vertice italo-francese del 24 febbraio, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sottoscrive con il ministro francese dell'Ecologia, dell'Energia, dei Trasporti e del Territorio, Jean-Louis Borloo, alcuni accordi che riguardano in particolare la nuova linea ferroviaria Alta Velocità-Alta Capacità Torino-Lione. Per gli interventi sul Frejus la gara sarà effettuata entro sei settimane.

Il 4 febbraio 2009 l'Osservatorio tecnico Torino-Lione concorda le "Specifiche Progettuali", che entrano a far parte dei documenti di gara di LTF e di affidamento di RFI.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n. 10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano

infrastrutture strategiche 2009” del MIT e Trasporti. Per quanto riguarda la linea ferroviaria Torino-Lione, la delibera riferisce che l’opera è stata esclusa dal prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture già esaminate dal CIPE (allegato 2) in quanto il Consiglio di Stato, con sentenza 23 agosto 2007, n. 5582, ha dichiarato improcedibile, per cessata materia del contendere, l’impugnativa proposta da Comunità locali poiché il relativo progetto è stato ricondotto alle procedure ordinarie, giusta nota del MIT del 12 luglio 2006.

#### **Maggio 2009**

Il 25 maggio 2009 è stata assegnata la gara d’appalto di LTF – Lyon Turin Ferroviaire – per elaborare lo studio del nuovo Progetto Preliminare necessario per la definizione del nuovo tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione sul versante italiano della tratta transfrontaliera.

L’appalto prevede tre contratti, per “opere civili, geologia, ambiente, coordinamento generale”, “esercizio e manutenzione” e “sicurezza”. I contratti sono stati assegnati a:

- Opere civili, geologia, ambiente, coordinazione generale: Raggruppamento Bonnard et Gardel, Arcadis, Lombardi, Amberg, Tecnimont, SEA Consulting, Studio Quaranta
- Esercizio e manutenzione, impianti: Raggruppamento Italferr, Systra, Inexia
- Sicurezza: Raggruppamento Bonnard et Gardel, Amberg, Lombardi, Arcadis, Tecnimont

Sono inoltre in corso di definizione altri contratti a carattere specifico, tra cui quello per gli studi architettonici e paesaggistici.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 il Valico del Frejus è inserito nella “Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica “.

#### **Dicembre 2009**

Nel rispetto delle scadenze previste nel programma presentato dai Governi italiano e francese all’Unione Europea nell’ottobre del 2008 per l’ottenimento dei finanziamenti per le Reti TEN, che prevedevano per settembre 2009 l’avvio della procedura autorizzativa per la realizzazione del cunicolo esplorativo de La Maddalena e l’avvio della prima fase di sondaggi per la redazione del Progetto Preliminare dell’opera, LTF è in attesa di ricevere le seguenti autorizzazioni:

- 1) avvio della vera e propria fase di progettazione preliminare, a seguito della definizione del corridoio prescelto nell’ambito della concertazione in corso in sede di Osservatorio, sotto l’egida del Commissario Straordinario di Governo;
- 2) avvio del programma di sondaggi già validati in sede di Osservatorio;
- 3) inizio dell’iter autorizzatorio, ai sensi dell’art. 167 e 168 del D.Lgs 163/2006, del cunicolo esplorativo de La Maddalena, per cui è stato predisposto un Progetto Definitivo e che dovrà essere istruito in sede di Osservatorio.

#### **Gennaio 2010**

L’Osservatorio tecnico Torino-Lione presieduto dal Commissario del Governo Mario Virano ha approvato all’unanimità il 29 gennaio 2010 gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione con orientamenti per il futuro tracciato dal confine di Stato alla connessione con la linea Alta velocità-Alta capacità Torino-Lione.

#### **Marzo 2010**

Il sito dedicato alla Torino-Lione pubblica lo “Stato di avanzamento dei sondaggi dal 12.01 al 15.03.2010”.

#### **Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, nella tabella A04-Sviluppo

Infrastrutturale Rete Alta Capacità è incluso il progetto “Nuova linea Torino-Lione”(studi ed indagini opzionali e quota finanziata comprensiva anche delle risorse TEN-T 2007-2013 la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale), con risorse aggiuntive 2009 per 471 Meuro, per un totale risorse al 2009 di 916 Meuro che coprono il costo a vita intera. Nella stessa tabella è compresa anche la voce “ALPETUNNEL GEIE – Nuova linea Torino-Lione” con un costo a vita intera di 43 Meuro interamente contabilizzato.

In data 17 maggio, LTF dopo aver sviluppato e presentato il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale del cunicolo esplorativo de La Maddalena, sito nel comune di Chiomonte (TO) facente parte della nuova Linea Torino – Lione, parte comune italo/francese, in sede dell’Osservatorio per la linea Torino Lione, pubblica l’avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità mediante l’approvazione, ai sensi dell’ art. 166 del D.lgs 163/06.

### **Codice Unico di Progetto**

N.D.

### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

L.T.F. S.A.S. (Lyon Turin Ferroviarie)

### **Normativa e documentazione di riferimento**

CdP RFI 2001 – 2005  
 IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003  
 Delibera di Giunta Regione Piemonte n.67-10050 del 21 Luglio 2003  
 PPI RFI edizione Ottobre 2003  
 Delibera CIPE n.113/2003  
 RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo – Marzo 2005  
 Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)  
 CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008  
 Accordo di Pracinat del 28 Giugno 2008  
 Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 Luglio 2008  
 1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte, 23 Gennaio 2009  
 CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010  
[www.ltf-sas.com](http://www.ltf-sas.com)  
[www.torino-lione.it](http://www.torino-lione.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	1.807,599	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.278,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 113 del 05.12.2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.278,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 113 del 05.12.2003
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	2.278,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	4.686,000	<b>Fonte:</b> Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, (Novembre 2006)
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	5.365,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	5.365,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	5.365,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	349,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	349,000	<b>Altre risorse pubbliche</b>
<i>Fabbisogno residuo</i>	5.016,000	
<i>Note</i>		

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO	ESTERNO		
		Importo: 5,9 Meuro		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			
<i>Note:</i> * Nuovo progetto preliminare, in variante a quello approvato dal CIPE nel 2003, in corso di redazione.				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO	Gennaio 2013 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale (previsto)	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	10 anni (previsto)		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Novembre 2013 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

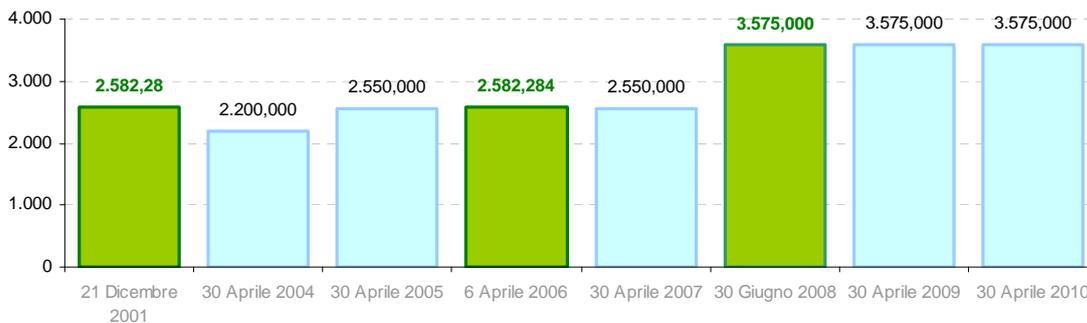
Previsione al 30 Aprile 2004	2015	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
Previsione al 30 Aprile 2005	2016	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2005
Previsione al 30 Aprile 2007	2017	<b>Fonte:</b> L.T.F. S.A.S.
Previsione al 30 Aprile 2009	2023	<b>Fonte:</b> L.T.F. S.A.S.
Previsione al 30 Aprile 2010	2023	<b>Fonte:</b> L.T.F. S.A.S.



SISTEMA VALICHI  
**POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA:**  
**GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO**  
**SCHEDA N.3**

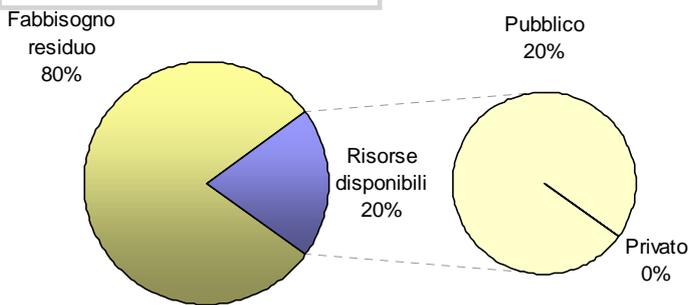
**Costo**

Pag.12



**Quadro finanziario**

**Localizzazione**



Pag 12

Pag.13

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

STATO DELL’AFFIDAMENTO

Gara in corso

Contratto stipulato

ESECUZIONE LAVORI

In corso

Conclusi

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso

Conclusa

**Ultimazione lavori**

Oltre 2015

Pag.14

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

L'intervento "Nuovo Valico del Brennero, tratta italiana (Galleria di Base)" costituisce l'opera finalizzata al transito misto merci/viaggiatori sull'asse ferroviario del Brennero della cui realizzazione la società Galleria di Base Brennero Brenner Basistunnel BBT SE è promotore ai sensi dell'Accordo di Stato tra la Repubblica d'Austria e la Repubblica del 30.04.2004. Il progetto prevede una galleria di base – che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco – e i relativi allacci alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck (portale nord) e di Fortezza (portale sud). Per quanto riguarda l'ambito italiano, l'opera interessa il territorio dei comuni di Varna, Naz-Sciaves, Fortezza, Campo di Trens, Val di Vizze e Brennero.

Le principali caratteristiche tecniche dell'opera sono le seguenti:

- - tipologia del tunnel: doppia galleria, con interasse tra le gallerie, di norma, di 70 m, a singolo binario collegata con cunicoli trasversali ogni 333 m e cunicolo "pilota" collocato tra le gallerie principali ad una quota inferiore per non interferire con i cunicoli trasversali;
- - velocità di progetto: linea 250 km/h, interconnessioni 100-160 km/h;
- - pendenza massima: 7,5 per mille;
- - categoria peso assiale: UIC E4 25 t/asse;
- - rotaie su piattaforma in c.a.p.: UIC 60;
- - elettrificazione: 2x25 kV c.a.;
- - sagoma limite: conforme alle sagome UIC-GC e Specifiche tecniche di interoperabilità per linee ad alta velocità (STI-AV);
- - segnalamento: European Rail Traffic Management System (ERTMS)-European Train Control System (ETCS) livello II;
- Sulla base del progetto definitivo sono inoltre previsti:
- - tre "posti multifunzione" collocati ad una distanza di circa 20 km tra loro (Circonvallazione di Innsbruck, Steinech e Prati) dotati di gallerie carrabili accessibili dall'esterno;
- - le interconnessioni, costituite da due gallerie a semplice binario, con la stazione esistente di Fortezza, sul lato sud, e con l'esistente galleria di circonvallazione di Innsbruck, sul lato nord, a valle del "posto multifunzione" di Innsbruck;
- un cunicolo di sicurezza ventilato a servizio della galleria di circonvallazione di Innsbruck;
- due accessi intermedi in territorio italiano (Mules e Vizze, ai quali si aggiunge l'imbocco del cunicolo esplorativo nella zona di Aica).

#### **Aprile 1989**

Il 16 aprile 1989 è stato approvato lo studio di fattibilità per la galleria ferroviaria di base del Brennero commissionato dai Ministri dei Trasporti di Italia, Austria e Germania in considerazione della situazione del traffico attraverso le Alpi, e integrato con ulteriori studi, riguardanti l'intero asse Monaco - Verona, nel 1993.

**Giugno 1994**

Con il memorandum di Montreux del 2/3 giugno 1994, i Ministri dei Trasporti di Austria, Germania e Italia si impegnano per la realizzazione del potenziamento ferroviario dell'asse Monaco - Verona, secondo un tracciato poi inserito nei rispettivi piani nazionali dei trasporti.

**Novembre 1994**

Con il memorandum di Bruxelles del 21 novembre aderisce all'accordo di Montreux il membro della Commissione europea per i trasporti, dando così avvio alla costituzione di una Commissione trilaterale, costituita da rappresentanti dei tre Ministeri interessati, dalla Commissione Europea e dalle Ferrovie interessate.

**Dicembre 1994**

A seguito dei vertici del Consiglio europeo del Giugno e del dicembre 1994, il collegamento Monaco - Verona viene incluso nella TEN-T e compreso tra i 14 progetti prioritari dell'allegato III alla voce "Treno ad alta velocità / trasporto combinato Nord-Sud" al fine di contribuire a ridurre le ripercussioni negative del traffico sull'ambiente ed in particolare nell'area alpina.

**1996**

Il Parlamento e il Consiglio Europeo emanano la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

**Aprile 1999**

I Ministri dei Trasporti dell'Austria e dell'Italia confermano, con la dichiarazione congiunta del 15 aprile 1999, la loro comune volontà di iniziare le progettazioni necessarie per la realizzazione della galleria di base del Brennero quale parte del collegamento "nord-sud per il traffico ferroviario ad alta capacità e per il traffico combinato Berlino-Norimberga-Monaco-Verona", costituendo a tale scopo, tra le imprese ferroviarie incaricate dell'esecuzione delle progettazioni, il GEIE BBT, come proposto dalla citata Commissione trilaterale.

**Marzo 2001**

Con Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 viene approvato il "Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" già deliberato dal CIPE, con Delibera 1° febbraio 2001, n.1.

**Dicembre 2001**

La Delibera CIPE n. 121/2001 include, nell'ambito del "Sistema valichi", il valico del Brennero, per il quale indica un costo di 2.582,284 Meuro, e nell'allegato 2, tra le opere che interessano la provincia autonoma di Bolzano, alla voce "Corridoi ferroviari" include la "Tratta corridoio ferroviario Brennero e valico".

**Settembre 2001**

Il libro bianco della Commissione della Comunità europea del 12 settembre 2001 conferma la priorità del progetto come strategia per ridurre la circolazione dei mezzi pesanti e le relative conseguenze ambientali.

**Luglio 2002**

Il "Valico ferroviario del Brennero" è individuato dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

**Aprile 2003**

Il 1° aprile 2003 i Governi di Austria e Italia, a seguito dei risultati ottenuti nella fase I del GEIE BBT in ordine alle attività di progettazione della galleria di base del Brennero, firmano una dichiarazione congiunta per la prosecuzione del progetto in questione.

**Giugno 2003**

Il soggetto aggiudicatore, in data 10 giugno 2003, invia il progetto al MIT e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Provincia autonoma di Bolzano e agli Enti interferenti, e si procede alla pubblicazione di avvisi su alcuni giornali

sull'avvio del procedimento.

#### **Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007, nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, include l'intervento "Brennero - traforo ferroviario".

#### **Settembre 2003**

Con il memorandum del 10 settembre i Governi di Austria e Italia danno formale avvio alla fase II, al fine di pervenire ad un progetto provvisto di tutte le autorizzazioni necessarie a consentire l'avvio della costruzione.

#### **Ottobre 2003**

La Provincia autonoma di Bolzano esprime il proprio parere favorevole, con prescrizioni, in materia di valutazione dell'impatto ambientale con delibera di Giunta 20 ottobre 2003, n.3749, allegando il parere positivo – con osservazioni – del Comitato VIA n.11/2003.

#### **Novembre 2003**

Nel Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione ottobre 2003, che il CIPE con Delibera 13 novembre 2003, n.103, ha approvato per il 2004 e in via programmatica per gli anni successivi, il progetto del tunnel di base del Brennero è incluso tra i "nuovi progetti di Legge Obiettivo".

#### **Dicembre 2003**

La Provincia Autonoma di Bolzano approva le modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate con Delibera di Giunta 22 dicembre 2003, n. 4786.

#### **Febbraio 2004**

Nella Intesa Generale Quadro tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano, sottoscritta il 13 febbraio 2004 viene compreso l'intervento in questione.

#### **Aprile 2004**

Il collegamento Monaco-Verona, con la decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004, viene esteso da Berlino a Palermo e confermato tra i progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010; il 30 aprile 2004 è firmato a Vienna un "Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero" (ratificato con la legge n. 115 del 2006). Tale accordo definisce le fasi del progetto della realizzazione della parte comune della nuova linea ferroviaria fino alla messa in esercizio, regolando anche le condizioni generali della concessione di diritto ferroviario e gli aspetti finanziari del progetto, e prevede la trasformazione del GEIE in Società per Azioni europea, che assume le funzioni di promotore e alla quale spetterà quindi di sviluppare il modello di finanziamento e le modalità di realizzazione dell'opera attraverso l'istituzionalizzazione di una Commissione intergovernativa (CIG) che formulerà proposte ai due Governi interessati in ordine alle attività successive alla fase II.

#### **Maggio 2004**

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota 27 maggio 2004, n.ST/407/18621, sulla scorta delle considerazioni svolte dalle competenti Soprintendenze esprime parere favorevole con prescrizioni.

#### **Giugno 2004**

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, alla stregua della valutazione effettuata dalla speciale Commissione VIA, esprime, in data 17 giugno 2004, parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio n.1 Asse Nord Sud Berlino Palermo, indica come anno di ultimazione dei lavori il 2016 e la include tra le opere cantierate al 31.12.2006.

**Agosto 2004**

Il MIT, con nota 2 agosto 2004, n.485, trasmette la relazione istruttoria sul “Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di base del Brennero”, proponendo l’approvazione del progetto preliminare dell’opera, con prescrizioni, e il finanziamento di 45,000 Meuro per le attività di studi e indagini connesse con il progetto definitivo.

**Ottobre 2004**

La società GEIE BBT, individuata come soggetto aggiudicatore, viene trasformata in Società per azioni europea (BBT SE) dal 16 dicembre 2004 e diventa competente sulle funzioni inerenti la progettazione precedentemente svolte da RFI per la parte italiana.

Con nota 18 ottobre 2004 il responsabile italiano del Gruppo europeo d’interesse economico “Brenner Basis Tunnel” (GEIE BBT) fornisce precisazioni sul costo dell’opera, quantificabile in 4.500 Meuro, comprensivo del costo di realizzazione del cunicolo esplorativo, ma suscettibile di variazioni stante la provvisoria determinazione del costo per la tratta austriaca (2.300 Meuro). Il costo definitivo verrà quantificato alla fine della fase II, in sede di emanazione del “decreto sul tracciato”.

**Dicembre 2004**

Il CIPE, con Delibera n.91 del 20 dicembre 2004, approva il Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione aprile 2004, che riporta per la tratta italiana dell’intervento un costo di 2.200 Meuro.

Nello stesso giorno il CIPE, con delibera n. 89, approva con prescrizioni il progetto preliminare della galleria di base del Brennero, assegnando all’opera un finanziamento, a valere sull’art. 13 L.166/2002, di 45 Meuro (pari al 50% del costo stimato nella dichiarazione congiunta del 1° aprile 2003) per le attività di fase II di cui all’accordo internazionale del 30 aprile 2004, relative in particolare alla progettazione definitiva, alla connessa attività di studi e indagini, al modello di finanziamento e di concessione e alle altre attività di supporto alla trasformazione giuridica del GEIE BBT in società. Il costo della tratta italiana è quantificato in 2.200 Meuro ai quali vanno aggiunti 300 Meuro per l’ottemperanza alle prescrizioni concernenti la tratta italiana stessa e comportanti incrementi di costi e 50 Meuro per compensazioni ambientali come da richiesta della Commissione V.I.A. e pari a circa il 2% del costo della tratta. Per quanto concerne la copertura finanziaria del costo dell’intervento complessivo, l’accordo del 30 aprile 2004 prevede che le parti richiedano congiuntamente la concessione delle sovvenzioni comunitarie nella misura massima consentita e che, per il residuo finanziamento, si faccia ricorso a mezzi privati nell’ambito di modelli di partenariato pubblico-privato (PPP), suddividendo in modo paritario la quota pubblica nell’ambito del partenariato stesso. La realizzazione è prevista entro 9 anni – con uno scarto di circa 6 mesi, a seconda che venga adottato l’approccio di scavo innovativo (con fresa) o quello conservativo – con messa in esercizio prevista per il 2016.

**Marzo 2005**

Il 15 marzo è stata creata la Commissione Intergovernativa (CIG)

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 per l’opera “Brennero” indica un costo pari a 2.550 Meuro, di cui 65 disponibili, il 1° maggio 2006 quale data di avvio dei lavori di realizzazione del tunnel pilota e il 2017 quale anno di completamento lavori. Lo stesso documento include il “tunnel pilota del valico del Brennero” del costo di 550 Meuro tra le 31 opere appaltate e cantierate al 30.06.2006 e l’intera opera “Valico ferroviario del Brennero” tra le “opere cantierate al 31 dicembre 2006”.

**Marzo 2006**

Il 7 marzo 2006 è stata creata la società italiana Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazione (TFB)“, che detiene la quota di partecipazione italiana del 50% presso la BBT SE. Di

questa holding sono socie RFI per l'82,796 %, le Province Autonome di Bolzano e Trento per il 6,058 % ciascuna e la Provincia di Verona per il 5,088 % (l'ammissione è avvenuta solo nel 2007)

#### **Aprile 2006**

La Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, include il valico del Brennero tra le opere del "Sistema valichi" con lo stesso costo indicato nella delibera 121/2001 (2.582,284 Meuro) e una disponibilità totale di 65 Meuro. Nell'allegato 2 invece è presente l'"asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di Base del Brennero" quale sub intervento del sistema valichi-Brennero per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)" viene classificato tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 2.550 Meuro di cui 45 disponibili a valere sui fondi della Legge Obiettivo. E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8).

Con il Decreto-Legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie Spa o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 milioni di euro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "asse ferroviario Monaco-Verona: galleria del Brennero" conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Il Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Maggio 2007**

Il 22 maggio 2007 è stata creata "Brenner Corridor Platform" da parte del coordinatore prof. Karel van Miert in collaborazione con la BBT SE con il coinvolgimento dei relativi Ministri di Germania, Austria ed Italia, nonché dei rappresentanti di Baviera, Tirolo, Alto Adige, Trentino e Verona e dei tre operatori ferroviari DB, ÖBB con la BEG ed RFI

#### **Giugno 2007**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2008-2012 l'intervento "Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)" è riportato con un costo di 3.000 Meuro di cui 45 Meuro di finanziamenti Legge Obiettivo, 215 Meuro da altre fonti statali e 2.740 Meuro di fabbisogni da reperire.

Il 4 giugno 2007 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa della Giunta della Provincia autonoma di Bolzano sulle misure di accompagnamento relative ai trasporti e sulla Galleria di Base del Brennero

#### **Luglio 2007**

Il 10 luglio è stato sottoscritto il protocollo d'Intesa dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti di Austria ed Italia, alla presenza del Ministro dei Trasporti tedesco, del Presidente del Tirolo, del Presidente della Provincia di Bolzano e del Presidente della Provincia di Trento, nonché del coordinatore Van Miert sul finanziamento per la Galleria di Base del Brennero

#### **Agosto 2007**

Il 20 agosto sono iniziati i lavori di costruzione del primo tratto del cunicolo esplorativo tra Aica e Mules

#### **Febbraio 2008**

Il 19 febbraio 2008 il Parlamento europeo ha preso la decisione definitiva per il co-finanziamento della

Galleria di Base del Brennero e dei tratti di accesso, per un importo di 902 Meuro entro il 2013.

Il 29 febbraio 2008 è stato concluso il progetto definitivo e la VIA

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie risulta che il progetto definitivo dell'opera dovrebbe essere approvato entro i primi mesi del 2009 e che i lavori dovrebbero iniziare a fine 2009, mentre l'apertura al traffico del nuovo tunnel è prevista per il 2020-2022. Nel Rapporto si legge che "Con decisione della Commissione europea in corso di formalizzazione, sono stati assegnati al Tunnel Base del Brennero finanziamenti per 786 Meuro, di cui 393,01 Meuro per la parte italiana, (96,68 Meuro per studi e 296,33 per lavori). Ad oggi, risultano completamente finanziati, per un importo pari a 286 Meuro gli studi e le indagini geognostiche (cunicolo pilota) della Galleria del Brennero come riportato nel CdP RFI 2007-2011. Al finanziamento dei lavori (circa 2.714 Meuro per la parte italiana), concorrono in particolare i contributi europei ed i proventi tariffari all'uopo accantonati dalla concessionaria "Autostrada del Brennero S.p.A.", nonché i fondi derivanti dalla gara da bandire per l'affidamento della Concessione autostradale fino al 2045. Al fine di permettere l'approvazione del progetto definitivo dell'opera e la successiva realizzazione dell'appalto delle opere civili nel 2009, deve essere coperto un fabbisogno pari a 2.367 Meuro".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l'opera Nuovo valico del Brennero è compresa tra le opere "in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la progettazione definitiva e i cunicoli esplorativi (286 Meuro), e tra le opere prioritarie da avviare - Tabella B04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, per la parte riguardante la realizzazione (2.714 Meuro).

Il 31 marzo 2008 il progetto definitivo viene presentato al MIT. Nella stessa data viene pubblicato l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sul "Corriere della sera" e su due quotidiani a tiratura locale rispettivamente in lingua tedesca e in lingua italiana "Dolomiten" e "Alto Adige".

#### **Giugno 2008**

Nella tab. 3.1 del DPEF 2009-2013 l'intervento "Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)" è presente con un costo di 3.575 Meuro, una disponibilità di 45 Meuro da assegnazioni CIPE a carico del Fondo Legge Obiettivo e di 667 Meuro da altri finanziamenti, e con un fabbisogno residuo di 2.863 Meuro.

Il MIT indice, il 4 giugno 2008, la Conferenza di Servizi, che si tiene il 24 giugno. In tale ambito la Provincia Autonoma di Bolzano chiede una variante migliorativa.

#### **Luglio 2008**

La Provincia autonoma di Bolzano, con delibera di Giunta provinciale n. 2635 del 21 luglio 2008 esprime parere favorevole sul progetto definitivo.

La Conferenza di Servizi valuta positivamente la variante proposta e si conclude con esito positivo il 31 luglio 2008.

#### **Agosto 2008**

Il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, con note 5 agosto 2008, n. DSA-2008-21652, e 18 novembre 2008, n. DSA-2008-33351, comunica gli esiti della istruttoria svolta dalla Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale VIA e VAS anche con riferimento alla variante migliorativa.

### **Novembre 2008**

La Corte dei Conti, con delibera n.19/2008/P, assunta nell'adunanza del 13 novembre, ricusa la delibera CIPE n. 32/2008 "PIS (legge n. 443/2001). Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona. Approvazione progetto preliminare" in quanto priva "dell'indicazione delle forme e fonti di finanziamento per la copertura della spesa con precisione e dettaglio".

### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. Nello specifico l'opera è compresa nell'allegato 2, tra le opere del Sistema Valichi, con un costo di 3.575 Meuro finanziato con risorse legge obiettivo per 45 Meuro e con altre risorse pubbliche per 667 Meuro.

### **Aprile 2009**

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con nota 7 aprile 2009 n. 14571, trasmette al CIPE una "Nota informativa galleria del Brennero" e chiede l'iscrizione all'ordine del giorno dell'argomento.

### **Maggio 2009**

Il CIPE, con delibera 8 maggio 2009 n.22, raccomanda il rispetto dei tempi previsti in sede comunitaria per il completamento della fase progettuale e l'avvio della fase realizzativa dell'opera prima del 2010, ai fini della conservazione dei contributi comunitari del Programma TEN – T già assegnati e della acquisizione di ulteriori risorse del bilancio europeo. Il CIPE prende atto che sono in corso di realizzazione le opere propedeutiche nelle aree ove sono stati predisposti i relativi cantieri e che sul lato italiano è in corso di realizzazione il cunicolo esplorativo, il cui avanzamento ha raggiunto il 35% rispetto ad una lunghezza totale di 10,4 km.

Il 18 maggio 2009, presso il MIT, è stato siglato il Memorandum d'Intesa tra Italia, Germania e Austria per la realizzazione del Tunnel del Brennero, parte integrante del Corridoio 1 Berlino-Palermo. L'intesa affida il coordinamento del Corridoio 1 alla Brenner Corridor Platform (Bcp), società in cui sono rappresentati, tra gli altri, i 3 Stati membri, i gestori delle reti ferroviarie, le imprese di trasporto, le autostrade e la Commissione europea. Il Memorandum prevede l'avvio della progettazione dettagliata delle linee di accesso Sud al Brennero, entro il 2012 la delibera CIPE ed entro il 2014 l'avvio dei lavori della Galleria di base, la cui conclusione è prevista entro il 2022. I finanziamenti previsti dalla Comunità Europea e dagli Stati membri possono essere integrati anche all'impiego dei ricavi ottenuti dagli extrapedaggi autostradali.

### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera è inserita nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " e nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE" (ricusata); "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Nella tab.14 si indica per l'opera una previsione di impegni di spesa di 1.329,7 Meuro, da effettuare dopo il 2011.

Il MIT, con note 21 luglio 2009 n. 30179, 23 luglio 2009, n. 30513 e 30 luglio 2009 n. 31719, chiede al CIPE l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile dell'"Asse ferroviario Monaco – Verona. Galleria di base del Brennero" trasmettendone la documentazione istruttoria e successivi aggiornamenti.

Il CIPE, con delibera del 31 luglio 2009 n.71, approva il progetto definitivo della Galleria di base del Brennero, con un costo per la parte italiana pari a 3.575 Meuro così ripartito:

<b>Fase/lotto</b>	<b>Costo adeguato all'inflazione* (meuro)</b>
<b>Studi (fase II/IIA)</b> Opere in corso (studi e opere geognostiche in corso e cunicolo esplorativo)	260
<b>Lavori (fase III)</b> 1° lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi)	280 2.387
2° lotto costruttivo (gallerie principali)	648
3° lotto costruttivo (attrezzaggio tecnologico)	
<b>Totale</b>	<b>3.575</b>

\* Inflazione applicata ai soli lavori (fase III).

Rispetto al finanziamento, risultano disponibili risorse pari a 712,3 milioni, mentre per la copertura finanziaria del fabbisogno residuo pari a 2.862,7 meuro si ipotizza il ricorso: a finanziamenti comunitari TEN-T, da inserire nei piani di cofinanziamento europeo successivi al 2013, per circa 500 meuro; ad accantonamenti della Società Autostrade del Brennero per 400 meuro; al partenariato pubblico-privato per 400 meuro; a proventi di tassazione sul traffico della Autostrada A22 per 233 meuro; ad un contributo pubblico a carico dello Stato, di 1.329,7 Meuro, che verrà disposto secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica.

Rispetto al cronoprogramma dell'opera si prevede la conclusione degli interventi già in atto, relativi all'intero sistema dei cunicoli, per il 2013 e la esecuzione delle opere principali a partire dal 2010, con conclusione entro la fine del 2021. E' previsto successivamente un anno per la messa in esercizio.

#### **Agosto 2009**

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 viene nominato Commissario straordinario per le opere di accesso al tunnel del Brennero il Dott. Mauro Fabris

#### **Ottobre 2009**

Il Ministro Matteoli comunica, in data 14 ottobre, al presidente di Ferrovie che l'incarico del Commissario straordinario va inteso anche in relazione alla realizzazione della galleria di base.

#### **Novembre 2009**

In data 11 novembre, a Mules, nei pressi di Bressanone, vengono terminati gli scavi del primo cunicolo del tunnel ferroviario di base.

Il 18 novembre 2009, nell'audizione presso la Commissione VIII Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, il Commissario Straordinario per le opere di Accesso al Brennero relaziona sullo stato delle opere. In particolare, per quanto riguarda le possibili fonti di finanziamento della galleria del Brennero, il Commissario, nel confermare il quadro finanziario della Delibera CIPE 71/2009 ipotizza la copertura del finanziamento pubblico attraverso prestiti BEI e Cassa Depositi e Prestiti.

#### **Dicembre 2009**

Il maxiemendamento alla Finanziaria 2010, del 5 dicembre 2009, all'art.2 comma 222-224 prevede la possibilità di avviare la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di grandi progetti strategici, individuati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, anche in assenza della copertura totale del costo dell'opera. Il progetto deve essere inserito nella rete trans europea dei trasporti (Ten-T) e nel PIS (Legge Obiettivo), il costo deve essere superiore ai 2 miliardi di euro ed il tempo di realizzazione (dopo l'approvazione del progetto definitivo) superiore a 4 anni. I lotti funzionali devono essere di importo non inferiore ad 1 miliardo di euro.

Il cronoprogramma delle prossime fasi, al 14 dicembre 2009, sulla base delle informazioni riferite dalla

società Galleria di Base Brennero Brenner Basistunnel BBT SE, è il seguente:

- in corso la predisposizione della documentazione di appalto per l'affidamento della progettazione esecutiva;
- ottobre 2010-novembre/dicembre 2011, redazione ed approvazione della progettazione esecutiva
- prima metà del 2012, inizio dei lavori di costruzione;
- seconda metà 2021, ultimazione lavori;
- 2022, collaudo
- prima metà del 2023, messa in esercizio

La realizzazione è prevista mediante la predisposizione e l'appalto di diversi lotti costruttivi sulla base del progetto esecutivo, diversamente predisposto in base alla normativa italiana e austriaca vigente, in dipendenza dell'ubicazione dei lavori. Il costo complessivo stimato dell'opera è pari a 7.150.000.000,00 euro per l'intera Galleria di Base, compreso il lato Austria, di cui 3.574.400.000,00 euro (50%) per la parte italiana.

#### **Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. L'intervento "Nuovo valico del Brennero – quota italiana" è compreso nella tabella A1-Progetti infrastrutturali realizzati per "lotti costruttivi non funzionali" con un costo a vita intera di 3.575 meuro e una copertura finanziaria di 728 meuro.

#### **Codice Unico di Progetto**

I41J05000020005

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

BBT SE - Brenner Basistunnel

**Normativa e documentazione di riferimento**

Delibera CIPE 1° Febbraio 2001, n.1.

Decreto del Presidente della Repubblica 14 Marzo 2001

Delibera di Giunta Provincia Autonoma di Bolzano 20 Ottobre 2003, n. 3749

Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione Ottobre 2003

Delibera CIPE 13 Novembre 2003, n.103

Delibera di Giunta Provincia Autonoma di Bolzano 22 Dicembre 2003, n.4786

Intesa Generale Quadro tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano del 13 Febbraio 2004

Piano di Priorità degli Investimenti Ferroviari (PPI) – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 89 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Decreto-Legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)

Delibera CIPE n. 22 del 8 Maggio 2009

Memorandum d'Intesa tra Italia, Germania e Austria, 18 Maggio 2009

Delibera CIPE n. 71 del 31 Luglio 2009

Audizione presso la Commissione VIII Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, il

Commissario Straordinario per le opere di Accesso al Brennero, 18 Novembre 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

Legge 23 Dicembre 2009, n.191 (art.2, commi 232-234)

[www.bbt-se.com](http://www.bbt-se.com)

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	2.582,284	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.200,000	<b>Fonte:</b> PPI RFI Spa - Ottobre 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.550,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 89 del 20.12.2004
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	2.582,284	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	2.550,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 89 del 20.12.2004
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	3.575,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	3.575,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	3.575,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 71 del 31.07.2009

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	712,300	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 71 del 31.07.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	45,000	<i>Art. 13 L. 166/2002</i>
	426,300	<i>Fondi U.E.</i>
	241,000	<i>Contratto di Programma RFI</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	2.862,700	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: <input style="width: 100%;" type="text"/>			
Note: Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE il 31 Luglio 2009				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO			
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
Note:			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture (2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%)</i> :		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

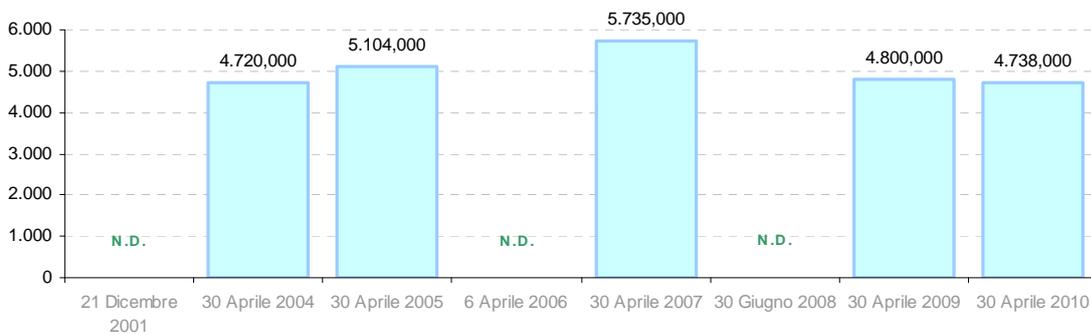
**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2015	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2016	<b>Fonte:</b> DPEF 2005-2008
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	2017	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2022	<b>Fonte:</b> BBT SE - Brenner Basistunnel
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2022/2023	<b>Fonte:</b> BBT SE - Brenner Basistunnel

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Ferroviari*  
 Asse Ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino – Trieste)  
**LINEA AV/AC MILANO - VERONA**  
**SCHEDA N. 4**

**Costo**

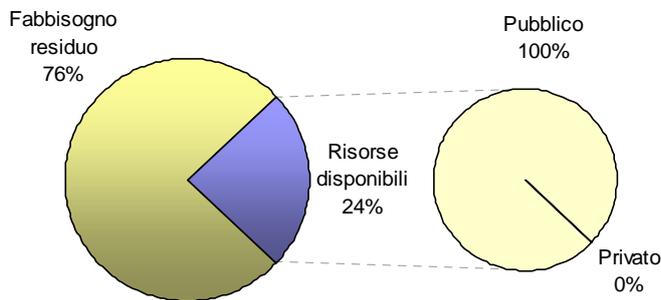
Pag.12



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Pag.12



**Localizzazione**



**Stato di attuazione**

Pag.14

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		In corso
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		Conclusa

**Ultimazione lavori**

Pag.17

Oltre 2015

## **DATI GENERALI**

L'opera "Linea AV/AC Milano-Verona" si compone di 2 interventi così distinti:

- **Lotto funzionale Treviglio-Brescia**
- **Lotto funzionale Brescia-Verona**

L'analisi di dettaglio del percorso attuativo è stata condotta per ogni singolo intervento.

### **Descrizione e dati storici**

Il progetto della Linea AV/AC Milano-Verona costituisce parte integrante della direttrice del futuro Corridoio V di congiunzione lungo l'asse est-ovest dell'Europa. Ha origine dal Nodo di Milano quale prosecuzione della tratta Pioltello-Treviglio e termina all'allaccio del Nodo di Verona. La linea AV/AC Milano-Verona si sviluppa per una lunghezza totale di circa 137 km, attraversando un territorio che comprende 31 comuni lombardi e 5 veneti.

Le interconnessioni con la Linea Storica esistente sono previste a: Treviglio est, Brescia ovest, Brescia est, Verona. È inoltre prevista una stazione viaggiatori per il collegamento con il futuro Aeroporto a Montichiari di Brescia.

Lo sviluppo chilometrico dell'intera tratta, comprese le interconnessioni, è di 136,770 km di cui:

- Km 43 in affiancamento alla futura Autostrada Milano-Bergamo-Brescia (BreBeMi);
- Km 17 in affiancamento al nuovo raccordo autostradale Ospitaletto-Poncarale-Montichiari (ACP);
- Km 34 in affiancamento alla linea storica RFI Milano-Verona.

Nel dicembre 2002 si è svolta la sessione conclusiva della Conferenza di servizi (CdS) istruttoria avviata nell'ottobre 2000. Sulla base dell'ipotesi di tracciato emersa dalla CdS è stato sviluppato il progetto preliminare presentato per l'approvazione del CIPE il 10 marzo 2003.

Il 5 dicembre 2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare e ha autorizzato l'avvio di attività anticipate.

Il 22 settembre 2009 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del lotto funzionale Treviglio – Brescia, che prevede la realizzazione del tratto di linea posto in diretta continuità con il lotto Pioltello – Treviglio, ed in esercizio da Milano a Treviglio, sino alla stazione di Brescia. L'intervento si sviluppa per circa 57 km e comprende la realizzazione di opere per le interconnessioni tra la linea alta velocità/alta capacità e la linea storica e l'adeguamento dei piani di stazione di Brescia scalo e Brescia centrale. A seguito dell'approvazione del progetto definitivo dell'autostrada BREBEMI, è stato necessario rivisitare il progetto della linea ferroviaria, per permettere il parallelismo tra le due infrastrutture.

#### **Aprile 1986**

Nel Piano Generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità. Il Piano prevede il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino – Milano – Verona - Venezia e Milano – Bologna – Firenze – Napoli - Battipaglia.

#### **Gennaio 1991**

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema Alta Velocità sia ripartito tra Stato e privati. In particolare, lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi, più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

**Settembre 1991**

Il 24 settembre 1991 viene stipulata la Convenzione FS-TAV per la progettazione esecutiva e la realizzazione del Sistema AV, inclusa la linea Milano-Verona.

**Ottobre 1991**

Il 15 ottobre 1991 viene stipulata la Convenzione tra TAV Spa e il General Contractor Consorzio CEPAV Due per la progettazione esecutiva e la realizzazione della nuova linea ferroviaria AV Milano-Verona

**Giugno 1992**

Il 30 giugno 1992 il Direttore Generale dell'Ente FS, con delibera n. 463, approva il progetto di massima della linea AV Torino-Milano-Venezia.

**Luglio 1992**

Il 15 luglio 1992 viene attivata la procedura VIA sulla linea AV Milano-Verona.

**Settembre 1992**

Il 17 settembre 1992 la Regione Veneto esprime parere negativo sul SIA.

**Dicembre 1992**

Viene stipulato tra FS (trasformata in Spa) e il MIT un nuovo Contratto di Programma 1993-1995, che stabilisce l'entità dell'impegno pubblico per la realizzazione del sistema AV.

**Febbraio 1994**

Il 15 febbraio 1994 la Regione Lombardia approva con prescrizioni il SIA.

**Giugno 1996**

Il 14 giugno 1996 viene ripubblicato il nuovo SIA per la "Variante fiume Mincio-Verona"

**Dicembre 1996**

La legge 662/96 (art. 2, comma 15), collegata alla Finanziaria per il 1997, prevede una verifica Parlamentare sullo stato di attuazione del progetto Alta Velocità, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria, allo sviluppo dell'intermodalità, all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo. Viene istituita la Commissione Tecnica di Valutazione con nota del MIT del 31 dicembre 1996.

**Febbraio 1997**

Nella Relazione del Ministro alla Commissione Trasporti della Camera viene introdotto il concetto di Alta Capacità in sostituzione dell'Alta Velocità: le nuove linee devono aumentare la capacità ferroviaria nel suo complesso.

**Marzo 1998**

TAV diventa al 100% proprietà delle FS, che acquistano le quote azionarie pari al 57% del capitale sociale detenute da 42 soci tra banche, assicurazioni e istituti di credito italiani ed esteri.

**Aprile 1998**

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi).

**Aprile 1999**

Viene firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1000 miliardi di lire.

Viene istituita una Commissione Interministeriale tra MIT e Ministero dell'Ambiente, con il compito di completare la valutazione funzionale e trasportistica della linea ferroviaria "Torino-Milano-Venezia".

**Luglio 1999**

Il 28 luglio 1999 la IX Commissione Interministeriale Trasporti della Camera approva una risoluzione relativa alla realizzazione dell'intera direttrice Transpadana impegnando il Governo ad aprire la Conferenza di Servizi della linea AV/AC Milano-Verona.

**Agosto 2000**

Il 4 agosto 2000 si chiudono i lavori del Tavolo Istituzionale. Viene individuato il tracciato nel territorio Veneto in affiancamento all'Autostrada A4, nel tratto compreso tra Peschiera del Garda e San Giorgio in Salici, ed alla linea storica, nel tratto compreso tra San Giorgio in Salici e Verona.

**Ottobre 2000**

Il 10 ottobre 2000 il MIT, con D.M. n. 1063 del 10.10.2000, indice per il 30 ottobre 2000 la Conferenza di Servizi istruttoria per la definizione del progetto della linea veloce Milano-Verona.

**Aprile 2001**

Viene presentato al CIPE, che esprime parere favorevole, il Contratto di Programma 2001-2005 (Delibera n.44 del 4 aprile 2001), che verrà sottoscritto il 2 maggio 2001.

**Luglio 2001**

Con la costituzione di Rete Ferroviaria Italiana si conclude il processo di riorganizzazione del gruppo FS.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo nell' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 (Torino-Trieste)". Nella Delibera 121/2001 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,791 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601,016 Meuro.

**Luglio 2002**

L'Asse ferroviario "Milano-Verona" risulta individuato dal DPEF 2003-2004 tra gli interventi chiave.

**Agosto 2002**

Viene approvata la Legge 1° agosto 2002, n.166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti - Collegato alla Finanziaria 2002), con la quale sono ripristinati i rapporti contrattuali per la linea Milano-Verona con il General Contractor CEPAV DUE.

**Settembre 2002**

Il CIPE approva il Piano delle Priorità degli Investimenti - Settembre 2002 con Delibera n. 85 del 21 dicembre 2002.

**Ottobre 2002**

Si svolge la sessione conclusiva della Conferenza di Servizi Istruttoria avviata nell'ottobre 2000 per individuare il tracciato della linea veloce Milano-Verona, tratta centrale della direttrice trasversale del sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino -Venezia.

**Dicembre 2002**

La Legge n. 289 prevede che Infrastrutture Spa finanzi prioritariamente gli investimenti per il Sistema AV/AC reperendo le risorse sul mercato bancario e su quello dei capitali e pone a carico dello Stato l'onere per il servizio della parte di debito non remunerabile dai soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico previsto.

La Conferenza dei Servizi tenutasi il 19 Dicembre prende in esame il progetto preliminare.

**Gennaio 2003**

Il CIPE, con Delibera 31 gennaio, n. 2, integrata con la Delibera 25 luglio 2003, n. 24 e con la Delibera 5 dicembre 2003, n. 114, prende atto delle modalità di attuazione dell'Art. 75 della Legge n. 289/2002 prospettate nel dossier di valutazione economico-finanziaria del "sistema alta velocità/alta capacità" sull'asse Torino-Milano-Napoli, trasmesso con parere favorevole dal MIT e positivamente esaminato anche dai competenti Dipartimenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

**Marzo 2003**

TAV Spa, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 190/2002, invia il progetto preliminare completo dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) al MIT, ai Ministeri interessati, alle Regioni nonché alle Province di

Milano, Bergamo, Brescia, Verona e agli altri Enti interferiti.

TAV stipula con la Banca OPI (Banca per la finanza alle Opere Pubbliche e alle Infrastrutture) un contratto di finanziamento per la TO-MI-NA di 500,000 Meuro della durata di 18 mesi.

#### **Aprile 2003**

È sottoscritta l'Intesa Generale Quadro con la Regione Lombardia, nella quale si conferisce all'opera carattere prioritario.

#### **Giugno 2003**

La Regione Veneto (parere di Giunta n. 6015 del 23 giugno 2003) si esprime favorevolmente sul progetto, con prescrizioni. In agosto la Regione ha espresso parere di compatibilità ambientale.

#### **Luglio 2003**

La Regione Lombardia (deliberazione di Giunta n.13714 del 18 luglio 2003) esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali detta ulteriori prescrizioni e richiede che venga fornita documentazione illustrativa degli immobili tutelati.

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

Con la Delibera 25 luglio 2003, n.29, il CIPE esprime parere favorevole sul 2° addendum al Contratto di Programma 2001-2005. In particolare l'Art. 7 del nuovo Contratto, che modifica l'Art.14.4, prevede che i dossier di valutazione economica, e i conseguenti fabbisogni finanziari e lo schema di finanziamento del "resto del sistema alta velocità/alta capacità" debbano essere sottoposti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, all'esame del CIPE.

#### **Ottobre 2003**

Nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Veneto, l'opera è compresa tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale in territorio Veneto. Il MIT (nota n.519 del 27 ottobre 2003) trasmette al CIPE la relazione istruttoria proponendo di approvare il progetto preliminare con prescrizioni e di autorizzare finanziamenti ponte per gli interventi "in via anticipata", per un importo di 576,000 Meuro.

#### **Novembre 2003**

Il CIPE approva il Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI, edizione ottobre 2003 (Delibera n.103 del 13 novembre 2003) nel quale si indica un costo di 4.720 Meuro.

#### **Dicembre 2003**

Il CIPE (Del.120/2003) approva il progetto preliminare. Sotto l'aspetto finanziario, il CIPE quantifica il costo dell'opera in 4.720 Meuro, ai quali vanno aggiunti ulteriori 384,100 Meuro per opere e misure compensative non considerate nel progetto preliminare. Dal punto di vista della tempistica, il CIPE individua un tempo di realizzazione di 72 mesi. Identifica poi alcuni interventi da avviare in "via anticipata" e in merito al finanziamento fa presente che: "Tenuto conto della rilevata particolare urgenza nell'adempimento dell'avvio dei lavori propedeutici dell'asse AV/AC Milano-Verona e nelle more della conclusione dei contratti con Infrastrutture Spa, al fine anche di assicurare la continuità necessaria al finanziamento dell'asse predetto, TAV Spa, anche per il tramite della controllante Ferrovie dello Stato Spa o della concedente RFI, potrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti ponte con il sistema bancario, fino ad un massimo di 576 Meuro, al netto dell'IVA, che saranno estinti non appena sarà disponibile, da parte della suddetta Infrastrutture Spa, la provvista necessaria". L'importo relativo ad interventi e attività da avviare in via anticipata è stimato in complessivi 576 Meuro, di cui 106 nell'anno 2004 e 470 nel 2005. La realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio CEPAV 2 sulla base della convenzione stipulata dalla TAV il 15 ottobre 1991.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste, indica in 576 Meuro l'investimento autorizzato fino a quel momento, lo stesso importo è riportato tra quelli generabili entro il dicembre 2004. Lo stesso documento indica come anno di ultimazione lavori il 2010 e include l'"Asse Ferroviario ad alta velocità Milano-Verona" tra le opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006.

**Novembre 2004**

Il CIPE, con la Delibera 13 novembre 2003, n.103, approva il PPI, nella versione ottobre 2003, per l'anno 2004 e in via programmatica per gli anni successivi.

Il MIT con nota 11 novembre 2004, n. 7404/2004/SP, trasmette la documentazione concernente i dossier di valutazione del sistema ferroviario alta velocità/alta capacità predisposta da RFI, corredandola con la "nota di sintesi e di valutazione dei dossier elaborati da RFI Spa" predisposta dalla Direzione generale trasporto ferroviario; l'onere a carico dello Stato (comprensivo della manutenzione straordinaria per l'intero periodo della Concessione) oscilla tra circa 59 Meuro, nello scenario base di RFI, e 65 Meuro, nello scenario di riduzione dei ricavi da pedaggio della linea Torino-Milano-Napoli; i pedaggi unitari utilizzati per lo sviluppo dei suddetti scenari sono confermati nella misura indicata nella precedente versione del dossier relativo alla "linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli". Le stime di traffico effettuate per conto di RFI, ed esposte nei dossier in questione, sono da considerare, secondo il MIT, in linea di massima, plausibili; si segnala che l'effettivo verificarsi dei risultati esposti nei dossier dipende anche dal rispetto dei tempi di conclusione e dei costi di realizzazione delle opere e che RFI è stata già sollecitata dal MIT a predisporre interventi per ridurre il rischio di ulteriori incrementi dei costi e slittamenti dei tempi di attivazione stimati nei dossier all'esame.

**Marzo 2005**

Il CIPE, con delibera 18 marzo 2005 n. 1, approva l'aggiornamento del dossier di valutazione economico-finanziaria relativo alla "linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli" e i dossier relativi al "Terzo Valico dei Giovi" e alla "linea alta velocità/alta capacità Milano-Verona-Padova-(Venezia)", limitatamente alla tratta Milano-Verona (nodo di Verona incluso). Approva inoltre le modalità di restituzione del prestito e prende atto che nulla osta a che venga dato corso al meccanismo di finanziamenti di cui all'art.75 della legge n.289/2002. RFI indica come data di ultimazione lavori il 2012 e prevede di affidare i lavori al Contraente Generale.

**Luglio 2005**

Il costo dell'opera e il fabbisogno finanziario residuo indicati dal MIT nell'elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005", rispettivamente 4.720 Meuro e 4.087,4 Meuro, non tengono conto degli oneri aggiuntivi per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, pari a 384,1 Meuro. Inoltre in merito alle disponibilità il MIT evidenzia una quota pari a 632,61 Meuro, di cui 576 Meuro in autofinanziamento, diversamente da quanto indicato nel rapporto dove il finanziamento disponibile risulta pari a 633,6 Meuro, che corrispondono ai "Finanziamenti dichiarati disponibili dal CIPE" indicati nell'allegato B alla relazione della Corte dei Conti, considerati tutti privati.

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "A.V. MI-VR" indica un costo pari a 4.720 Meuro, interamente finanziato, il 2012 quale anno di completamento lavori e, in merito allo stato di avanzamento lavori, in corso di definizione i rapporti con il General Contractor. Lo stesso documento include l'opera sia tra quelle con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006 che tra quelle cantierate al 31.12.2006.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura la "Linea

AV/AC Milano-Verona” quale sub intervento dell’“Asse Ferroviario sull’itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino–Trieste)” per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell’allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l’intervento “Asse ferroviario sull’itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste): linea AV/AC Milano-Verona” rientra tra le opere ferroviarie incluse nell’all. 4 (“altre opere”), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 4.720 Meuro interamente autofinanziato (finanziamenti ISPA). È inoltre presente nello stesso documento tra le “opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All. 8). Nell’allegato Opere ferroviarie allo stesso documento per l’intera linea AV/AC Verona Padova viene indicato un costo di 5.735 Meuro di cui 2.674 per la tratta Milano-Brescia e 3.061 per la tratta Brescia-Verona.

Con il Decreto-Legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di “Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l’opera “Linea AV/AC Milano-Verona” indica un costo di 5.193 Meuro di cui 122 Meuro disponibili e 82 Meuro da confermare.

#### **Novembre 2006**

Dal rapporto “Infrastrutture Prioritarie” redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, si rileva che “dagli ultimi dati forniti da RFI (3.11.2006) il costo complessivo dell’opera è di 5.735 Meuro e l’ulteriore fabbisogno ammonta a 5.627 Meuro”.

#### **Aprile 2007**

L’art. 13, comma 8-quinquiesdecies e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40/2007) prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e costruzione delle tratte ad Alta Velocità Milano-Verona-Padova e Milano-Genova. La norma prevede altresì, per effetto della revoca, lo scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV Spa e i General Contractor (Consorzio Cepav Due; Consorzio Irivac Due/Fintecna; Consorzio Cociv) nel 1991 e nel 1992 e successive modifiche e integrazioni.

Il CIPE, con delibera 5 aprile 2007 n. 13, a seguito della revoca delle concessioni rilasciate alla TAV, esprime una valutazione positiva sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1<sup>a</sup> fase funzionale della “linea AV/AC Milano-Verona: sub tratta Treviglio-Brescia” e invita il Ministro delle infrastrutture a sottoporre all’approvazione del CIPE stesso il progetto definitivo della sola sub tratta.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 nell’Allegato A.1, l’opera risulta divisa nelle due tratte: tratta Treviglio-Brescia per un costo di 2.000 Meuro (175 dei quali già finanziati); tratta Brescia-Verona per un costo di 2.800 Meuro. Gli interventi sono riportati, nello stesso documento, nell’Allegato A2 “Progettazioni preliminari” e nell’Allegato B “Opere da avviare entro il 2012”.

#### **Novembre 2007**

In data 5 novembre 2007 è stato sottoscritto il Protocollo d’Intesa tra MIT, Regione Lombardia, CAL S.p.A, RFI S.p.A., APL S.p.A, BreBeMi S.p.A e Province interessate, per la ripartizione degli oneri di realizzazione e finanziamento delle opere interferite integrate e coordinate dal collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia e dell’alta velocità ferroviaria. Il Protocollo prevede che il costo di tali opere, pari a 350 Meuro, sia posto per un 50% a carico di CAL/BreBeMi e per il restante 50%

a carico di RFI.

Il 20 novembre 2007 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166 del D.lgs. 163/2006 e secondo le procedure approvative previste per i progetti di cui alla legge 443/2001, per un importo complessivo di 2.000 Meuro.

Il 28 novembre 2007 il progetto viene trasmesso al MIT e alle altre Amministrazioni interessate e agli enti gestori delle interferenze.

#### **Dicembre 2007**

In data 20 dicembre 2007 viene completata la consegna del progetto alle 148 Amministrazioni interessate.

#### **Febbraio 2008**

il MIT convoca, il 29 febbraio 2008, la Conferenza di Servizi.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT, è riportato che, a seguito della revoca disposta dal DL n. 7/2007, la realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento con gara di appalto integrato per fasi funzionali. Il costo della 1<sup>a</sup> fase è quantificato in 1.980 Meuro (di cui 1.825 da reperire) e quello della 2<sup>a</sup> fase in 2.800 Meuro (con un finanziamento disponibile di 62 Meuro).

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento "Linea Milano-Verona (tratta Treviglio-Brescia)" è compreso tra le opere "in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la progettazione (20 Meuro), e tra le opere prioritarie da avviare - Tabella B04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, per la parte riguardante la realizzazione (1.980 Meuro); l'intervento "Linea Milano-Verona (Brescia-Verona)" invece è compreso tra le altre opere da realizzare - Tabella C04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, con un costo di 2.800 Meuro.

Il 19 marzo 2008 si conclude la Conferenza dei Servizi per il progetto definitivo della tratta ad alta capacità Treviglio-Brescia.

La Regione Lombardia si esprime con delibera 19 marzo 2008, n. 6873, subordinando il parere favorevole ad una serie di prescrizioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 19 marzo 2008, n. DGPAAC/34.19.04/3337, trasmette il proprio parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto.

#### **Giugno 2008**

L'art. 12 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge n. 133/2008, ha modificato l'art. 13 del decreto-legge n. 7/2007 (come modificato dalla relativa legge di conversione n. 40/2007), prevedendo che, a seguito delle revoche stabilite dal comma 8-quinquiesdecies del medesimo art. 13, i rapporti convenzionali stipulati da TAV con i Contraenti Generali proseguissero, senza soluzione di continuità, direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che i medesimi contraenti devono affidare a terzi mediante procedure concorsuali conformi alle norme comunitarie. In base a tale disposizione, il General contractor Cepav Due diventa nuovamente titolare della Convenzione relativa alla tratta Treviglio - Brescia, mentre RFI mantiene il ruolo di Soggetto aggiudicatore, in quanto resta valida la revoca della concessione - rilasciata a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato in data 7 agosto 1991 - di cui al decreto legge n. 7/2007.

Nel DPEF 2009-2013 le due fasi funzionali dell'opera sono inserite nella tab.3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008". Per l'intervento "AV/AC:Treviglio-Brescia" il progetto definitivo risulta in istruttoria MIT, con un costo di 2.000 Meuro di cui 175 Meuro di "altri finanziamenti" e 1.825 Meuro di fabbisogno residuo. L'intervento "AV/AC:Brescia-

Verona”, allo stato di progetto preliminare, ha un costo di 2.738 Meuro. Nello stesso documento l’opera compare nella tab.3.8, tra quelle parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

#### **Agosto 2008**

Il Ministero dell’ambiente, della tutela del territorio e del mare, con nota DSA-2008-0021796 del 6 agosto 2008, comunica che la Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale VIA e VAS rileva difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare per ciò che riguarda il tratto di linea ferroviaria di circa 4 km definito come “Ingresso urbano in Brescia”, difformità che comportano una modificazione dell’impatto ambientale del progetto.

#### **Novembre 2008**

Il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, assegna una quota delle risorse del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture e, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale autorizza contributi quindicennali pari a 60 Meuro annui a decorrere dal 2009 e 150 Meuro annui a decorrere dal 2010. In particolare, l’articolo 25, comma 1, istituisce, a valere sulla dotazione del Fondo infrastrutture, un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. con una dotazione di 960 Meuro per l’anno 2009, da ripartire con decreto del Ministro dell’economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall’anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell’Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali è compresa la “Tratta Brescia-Treviglio dell’Asse AV/AC Milano-Verona”, classificata tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi pubblici. L’opera è compresa anche nell’allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 4.800 Meuro e una disponibilità di 237 Meuro derivante da “altre risorse pubbliche”.

#### **Maggio 2009**

Il MIT, con nota 5 maggio 2009, n. 0018801, trasmette al CIPE la relazione istruttoria concernente la proposta di reiterazione del vincolo preordinato all’esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione della “linea AV/AC Milano-Verona”.

Il Presidente della Regione Lombardia, con nota 8 maggio 2009, n. A1.2009.0069304, conferma di concordare con la proposta di reiterazione, evidenziando la necessità di una celere approvazione del progetto definitivo dello stralcio Treviglio-Brescia in relazione alla strategicità della tratta ed alla connessione con l’autostrada Brescia-Bergamo-Milano (Bre.Be.Mi.).

Il CIPE, con delibera 8 maggio 2009 n. 21, preso atto dell’imminente scadenza del termine quinquennale di efficacia del vincolo preordinato all’esproprio, dispone la reiterazione, a decorrere dal 9 giugno 2009, del vincolo stesso. L’impossibilità di approvare il progetto definitivo della linea AV/AC Milano-Verona entro il termine di 5 anni è derivata dall’interruzione del rapporto convenzionale tra il General Contractor CEPAV Due e TAV Spa, in seguito ripristinato. Gli oneri per gli indennizzi, per un importo stimato pari a 8.896.242,30 euro, devono essere reperiti tra le risorse per la realizzazione del Programma delle opere strategiche.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse AV Torino – Milano – Verona – Venezia– Trieste è inserito nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica ". La "tratta Brescia-Treviglio dell'Asse AV/AC Milano-Verona.1° fase" è presente nelle tabelle: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)"; "12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009"; "13:Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 2.000,00 Meuro, una disponibilità di 175 Meuro da "altre fonti statali", un fabbisogno di 1.825,00 Meuro, e uno stato dell'arte "da avviare entro il 2013". La "tratta AV/AC: Brescia –Verona" è presente nella tabella "13:Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013", con un costo di 2.738 Meuro, interamente da finanziare, e uno stato attuativo "pp approvato".

Il MIT, con nota 21 luglio 2009 n. 30179, chiede l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile del CIPE della "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia, 1° lotto costruttivo", con nota 23 luglio 2009 n. 30513, trasmette la documentazione istruttoria, e con nota 30 luglio n. 31719, trasmette la scheda unificata di progetto e il PEF.

**Settembre 2009**

Il CIPE, con delibera del 22 settembre 2009 n.81, dopo aver preso atto delle variazioni intervenute nel progetto definitivo a seguito delle prescrizioni e in particolare della necessità di nuove opere che permettano il parallelismo al tracciato della nuova autostrada Brebemi, nonché della necessità di aggiornare lo studio di impatto ambientale per i 4 km del tratto di "Ingresso urbano in Brescia", approva il progetto definitivo della tratta ad Alta Velocità ferroviaria Treviglio – Brescia (linea Milano – Verona), del costo di 2.050 Meuro. La realizzazione della tratta Treviglio – sfiocco dell'interconnessione, più 11 km della cosiddetta "Interconnessione di Brescia ovest", per complessivi 1.278 Meuro, è a carico del General contractor Cepav Due, mentre i lavori relativi alla penetrazione urbana di Brescia e al nuovo PRG di Brescia saranno realizzati tramite ricorso ad appalto integrato (146 Meuro). Per l'avvio di un primo lotto costruttivo del costo di 1.130,95 Meuro, non dotato di funzionalità, il CIPE assegna 489,9 Meuro, di cui 390 Meuro sulle risorse destinate all'attuazione del PIS (art. 21 del decreto legge n. 185/2008) e 99,9 Meuro a valere sulla quota destinata al Centro-Nord del Fondo Infrastrutture.

**Dicembre 2009**

Il maxiemendamento alla Finanziaria 2010, del 5 dicembre 2009, all'art.2 comma 222-224 prevede la possibilità di avviare la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di grandi progetti strategici, individuati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, anche in assenza della copertura totale del costo dell'opera. Il progetto deve essere inserito nella rete transeuropea dei trasporti (Ten-T) e nel PIS (Legge Obiettivo), il costo deve essere superiore ai 2 miliardi di euro ed il tempo di realizzazione (dopo l'approvazione del progetto definitivo) superiore a 4 anni. I lotti funzionali devono essere di importo non inferiore ad 1 miliardo di euro.

**Aprile 2010**

Ad aprile 2010 RFI comunica che la linea AV/AC Milano-Verona, lunga complessivamente circa 140 km, è già in esercizio nei 29 km tra Milano e Treviglio (completato a luglio 2007 con l'attivazione del tratto Pioltello-Treviglio), è in progettazione tra Brescia e Verona mentre è di prossima cantierizzazione nel tratto Treviglio-Brescia.

**Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del

Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità è incluso il progetto “Linea Milano-Verona (Fase)” con un costo a vita intera di 53 Meuro interamente contabilizzato, mentre nella tabella A1-Progetti infrastrutturali realizzati per “lotti costruttivi non funzionali” è compreso l’intervento “Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia” con un costo a vita intera di 2.050 Meuro e una copertura finanziaria di 1.131 Meuro.

### **Codice Unico di Progetto**

F81H91000000008 – Linea AV/AC Milano-Verona  
J41C07000000001 - Tratta Treviglio Brescia

### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

### **Normativa e documentazione di riferimento**

CdP RFI 1994-2000  
CdP RFI 2001-2005  
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003  
Deliberazione di Giunta della Regione Lombardia n.13714 del 18 Luglio 2003  
PPI RFI - Ottobre 2003  
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto 24 Ottobre 2003  
Delibera CIPE n. 103 del 13 Novembre 2003  
Delibera CIPE n. 120 del 5 Dicembre 2003  
Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n. 1 del 18 Marzo 2005  
RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo – Marzo 2005  
Decreto Legge 4 Luglio 2006 n. 223 (art. 17)  
Decreto Legge 31 Gennaio 2007 n. 7 (art. 13)  
Delibera CIPE n. 13 del 5 Aprile 2007  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008  
Decreto legge 25 Giugno 2008 n. 112 (art. 12)  
Delibera Regione Lombardia 19 Marzo 2008, n. 6873  
Legge 28 Gennaio 2009, n. 2  
Delibera CIPE n. 21 del 8 Maggio 2009  
Delibera CIPE n. 81 del 22 Settembre 2009  
Legge 23 dicembre 2009, n. 191 (art. 2, commi 232-234)  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Linea Milano (Treviglio) - Verona****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	4.720,000	<b>Fonte:</b> PPI RFI edizione Ottobre 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	5.104,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 120 del 05.12.2003
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	5.735,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013, allegato Opere Ferroviarie
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	4.800,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	4.738,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013; Del. CIPE 81 del 22.09.2009

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	1.130,950	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 81 del 22.09.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	175,000	<i>C.di P RFI 2007-2011-agg. 2008</i>
	6,050	<i>Risorse TEN-T 2007-2013</i>
	391,000	<i>C.di P RFI 2007-2011-agg. 2009</i>
	69,000	<i>Fondi FAS-Centro Nord: quota FS</i>
	99,900	<i>Fondi FAS-Centro Nord</i>
	390,000	<i>Art 21 D.L.n. 185/2008</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	3.607,050	

## Lotto funzionale Treviglio-Brescia

## Costo

<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	2.050,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 81 del 22.09.2009
--	-----------	---

## Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	1.130,950	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 81 del 22.09.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	175,000	<i>C.di P RFI 2007-2011-agg. 2008</i>
	6,050	<i>Risorse TEN-T 2007-2013</i>
	391,000	<i>C.di P RFI 2007-2011-agg. 2009</i>
	69,000	<i>Fondi FAS-Centro Nord: quota FS</i>
	99,900	<i>Fondi FAS-Centro Nord</i>
	390,000	<i>Art 21 D.L.n. 185/2008</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	919,050	

*Note:* I finanziamenti disponibili coprono interamente il costo del primo lotto costruttivo.

## Lotto funzionale Brescia-Verona

## Costo

<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	2.738,000	<b>Fonte:</b> DPF 2010-2013
--	-----------	-----------------------------

## Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	0,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 81 del 22.09.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>		
<i>Fabbisogno residuo</i>	2.738,000	

*Note:*

## Lotto funzionale Treviglio-Brescia

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			

Note: Il PP dell'intera linea Milano-Verona è stato approvato dal CIPE in data 5.12.03 (Del. 120/2003). Il PD della tratta Treviglio-Brescia è stato approvato dal CIPE in data 22.09.2009 (Del. 81/2009)

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	TAV Concessionaria di RFI		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO			
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.890	
DATA AGGIUDICAZIONE	Convenzione TAV del 15.10.1991		
AGGIUDICATARIO	CEPAV 2 -Aquater Spa(5%), Condotte d'Acqua Spa (12%), Garboli-Conicos Spa (12%), Maltauro Spa (12%), Saipem Spa (12%), SnamProgetti Spa (35%), Impresa Pizzarotti Spa (12%).		
DATA STIPULA CONTRATTO	Convenzione TAV del 15.10.1991		

Note: L'art. 13, comma 8-*quiquiesdecies* e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007 (convertito dalla legge n. 40/2007) revoca la concessione rilasciata a TAV Spa per la progettazione e costruzione della tratta ad Alta Velocità Milano-Verona e prevede lo scioglimento della Convenzione stipulata tra TAV Spa e il *General Contractor* Consorzio Cepav Due il 15.10.1991. L'art. 12 del DL n. 112/2008 (convertito dalla legge n. 133/2008) ha ripristinato la validità dei contratti stipulati con i *general contractor*.

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/04/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2010	2015	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 81 del 22.09.2009*
Note: * Secondo il cronoprogramma di attuazione riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 8 mesi per attività progettuali ed autorizzative residue e sessanta mesi complessivi più uno di pre-esercizio per la realizzazione dell'opera, inclusa l'apertura dei cantieri e che la fine dei lavori è prevista entro il mese di marzo 2015.		

## Lotto funzionale Brescia-Verona

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			

Note: Il PP dell'intera linea Milano-Verona è stato approvato dal CIPE in data 5.12.03 (Del. 120/2003).

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	TAV Concessionaria di RFI			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato		Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	Convenzione TAV del 15.10.1991			
AGGIUDICATARIO	CEPAV 2 -Aquater Spa(5%), Condotte d'Acqua Spa (12%), Garboli-Conicos Spa (12%), Maltauro Spa (12%), Saipem Spa (12%), SnamProgetti Spa (35%), Impresa Pizzarotti Spa (12%).			
DATA STIPULA CONTRATTO	Convenzione TAV del 15.10.1991			

Note: L'art. 13, comma 8-*quiquiesdecies* e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007 (convertito dalla legge n. 40/2007) revoca la concessione rilasciata a TAV Spa per la progettazione e costruzione della tratta ad Alta Velocità Milano-Verona e prevede lo scioglimento della Convenzione stipulata tra TAV Spa e il *General Contractor* Consorzio Cepav Due il 15.10.1991. **L'art. 12 del DL n. 112/2008** (convertito dalla legge n. 133/2008) **ha ripristinato la validità dei contratti stipulati con i general contractor.**

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme



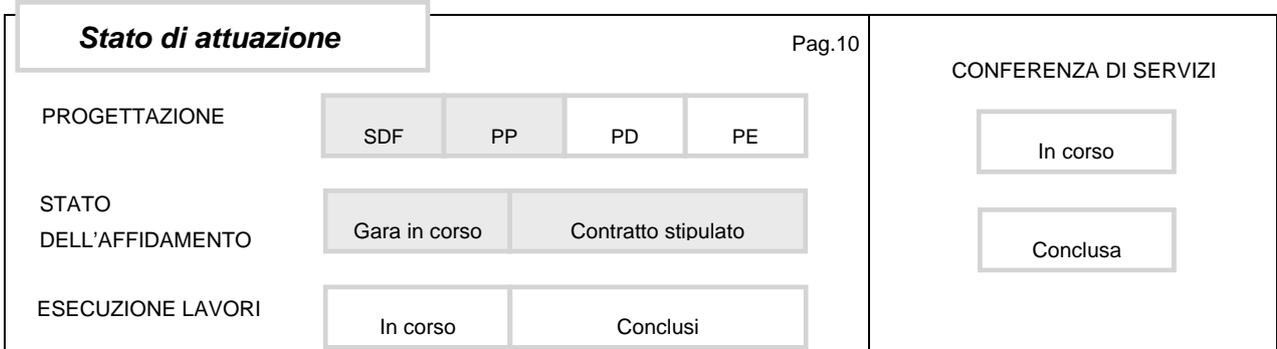
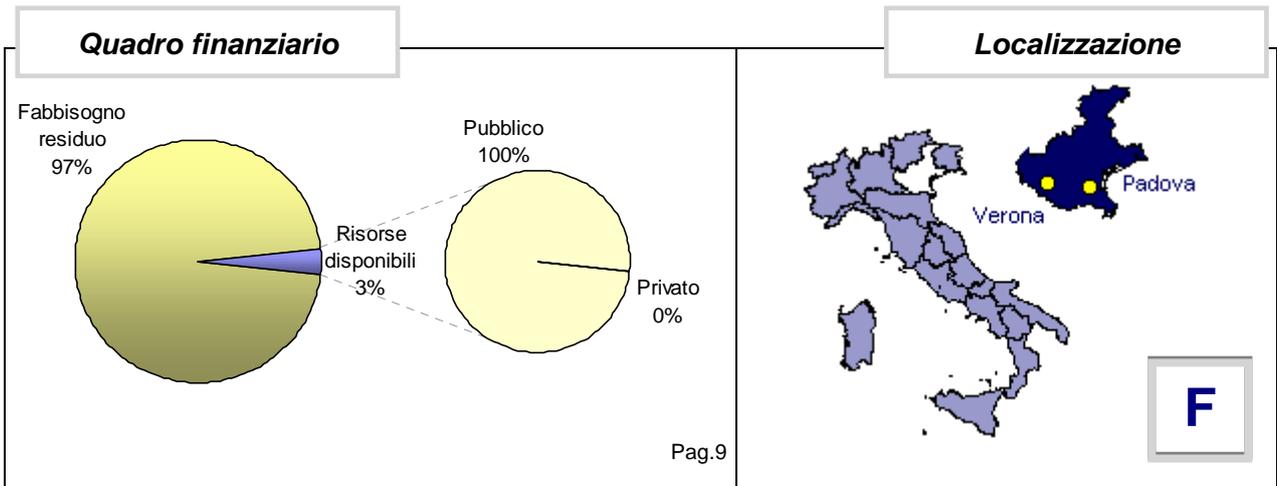
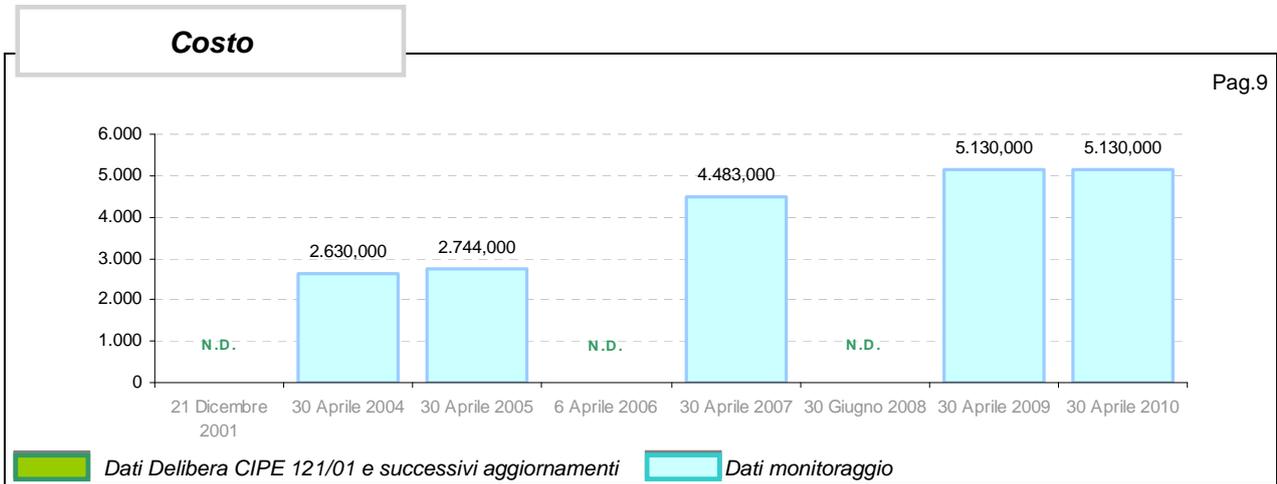
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi Ferroviari

Asse Ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino – Trieste)

COLLEGAMENTO FERROVIARIO AV/AC VERONA – PADOVA

SCHEDA N. 5



**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento costituisce parte della trasversale est – ovest Torino – Milano – Venezia, inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione – Kiev. La tratta attuale Verona–Padova si estende dal chilometro 147+480, stazione di Verona, al chilometro 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano – Venezia; il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento della suddetta tratta, di cui è prevista la “rilocazione”, in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee. Le stazioni/fermate interessate dalla nuova linea sono Verona Porta Vescovo, San Bonifacio, fermata di Lonigo, Montebello Vicentino, Vicenza, Lerino, Grisignano di Zocco, Mestrino, Rubano, Padova.

**Aprile 1986**

Nel Piano Generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità. Il Piano prevede il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino – Milano – Verona - Venezia e Milano – Bologna – Firenze – Napoli - Battipaglia.

**Gennaio 1991**

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema Alta Velocità sia ripartito tra Stato e privati. In particolare, lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi, più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

**Ottobre 1991**

Convenzione stipulata il 15 ottobre con TAV; viene individuato il Consorzio IRICAV DUE come General Contractor per l'intervento.

**Dicembre 1992**

Viene stipulato tra FS (trasformata in Spa) e il MIT un nuovo Contratto di Programma 1993-1995, che stabilisce l'entità dell'impegno pubblico per la realizzazione del sistema AV.

**Dicembre 1996**

La legge 662/96 (art. 2, comma 15), collegata alla Finanziaria per il 1997, prevede una Verifica Parlamentare sullo stato di attuazione del progetto Alta Velocità, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria, allo sviluppo dell'intermodalità, all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

**Febbraio 1997**

Nella Relazione del Ministro alla Commissione Trasporti della Camera viene introdotto il concetto di Alta Capacità in sostituzione dell'Alta Velocità: le nuove linee devono aumentare la capacità ferroviaria nel suo complesso.

**Marzo 1998**

TAV diventa al 100% proprietà delle FS, che acquistano le quote azionarie pari al 57% del capitale sociale detenute da 42 soci tra banche, assicurazioni e istituti di credito italiani ed esteri.

**Aprile 1998**

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi).

**Aprile 1999**

Firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1000 miliardi di lire.

**Gennaio 2001**

La Finanziaria 2001 ridefinisce il sistema di realizzazione di alcune delle linee veloci.

**Aprile 2001**

Viene presentato al CIPE, che esprime parere favorevole, il Contratto di Programma 2001-2005 (Delibera n. 44 del 4 aprile 2001), che verrà sottoscritto il 2 maggio 2001.

**Luglio 2001**

Con la costituzione di Rete Ferroviaria Italiana si conclude il processo di riorganizzazione del gruppo FS.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo nell' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 (Torino-Trieste)". Nella Delibera 121/2001 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,791 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601,016 Meuro.

**Luglio 2002**

Nel DPEF 2003-2006, l'"Asse ferroviario Verona-Venezia-Trieste" figura nell'elenco delle 21 opere prioritarie.

**Giugno 2003**

RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, in data 9 giugno 2003, trasmette il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale al MIT. Il progetto, già stato trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate, prevede un importo di 2.620 Meuro e 55 mesi di tempo per la realizzazione.

**Luglio 2003**

Nel DPEF 2004-2007, l'intervento "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste): AV Verona-Padova" figura nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

**Ottobre 2003**

La "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale".

**Dicembre 2003**

Il CIPE, con delibera 5 dicembre 2003 n. 120, approva il progetto preliminare della "linea AV/AC Milano-Verona", parte dell' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)".

La Regione Veneto, con delibera 5 dicembre 2003 n. 3735, formula osservazioni sul progetto, richiedendo studi di variante e studi di fattibilità, con riferimento al tracciato della linea ferroviaria nelle tre province interessate di Verona, Vicenza e Padova.

**Aprile 2004**

Il progetto fa parte della tratta Torino-Venezia inclusa nell'"Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina", di cui alla decisione n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004. L'asse è incluso tra i "progetti prioritari" per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010.

Il Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004, include "l'asse orizzontale Milano-Verona-Padova" nel cosiddetto "resto del sistema AV/AC".

**Giugno 2004**

RFI Spa, con nota 23 giugno 2004, trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'intervento "AV Verona Padova: Nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV tra Verona e Padova", lo colloca tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste, indica il 2012 quale anno di ultimazione dei lavori e quantifica in 2.744 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera. Lo stesso documento include l'"Asse ferroviario ad alta velocità Verona – Padova" tra le opere "Opere cantierate al 31.12.2006".

**Settembre 2004**

Il MIT, con nota 29 settembre 2004 n. 544, comunica a RFI le proprie valutazioni sui dossier, con riferimento alle soluzioni di minore impatto economico, invitando la Società a provvedere allo sviluppo degli elaborati necessari alla esatta individuazione delle varianti.

**Ottobre 2004**

La Regione Veneto, con nota 8 ottobre 2004, rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze manifestate dalle comunità locali.

**Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "AV Verona - Padova", con un costo di 2.630 Meuro interamente finanziato, tra quelli in fase istruttoria. Lo stesso documento colloca l'intervento tra le 31 opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006.

**Settembre 2005**

Il MIT, con nota 8 settembre 2005, comunica a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti succedutisi nei mesi precedenti.

RFI, sulla base delle indicazioni del MIT e della Regione Veneto, provvede a redigere uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate. Lo studio concerne: ulteriori mitigazioni da realizzare nel comune di Verona; la nuova interconnessione di Vicenza tra Montebello e l'ingresso agli impianti di stazione nella zona di Ponte Alto, con ristrutturazione del dispositivo dei binari e dei relativi impianti di sicurezza e la costruzione di un parcheggio nella zona dell'attuale scalo merci; il prolungamento della galleria a San Martino Buon Albergo; l'attrezzaggio delle stazioni/fermate del tratto Vicenza-Padova agli standard del "Servizio ferroviario metropolitano regionale" (SFMR); adeguamenti degli impianti sulla linea storica nei tratti di affiancamento tra le due linee. Il progetto viene articolato in una 1<sup>a</sup> fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Il completamento dell'opera viene rinviato all'approfondimento di due alternative di tracciato per la tratta centrale, consistenti – rispettivamente – nell'adozione del tracciato originario del progetto preliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco.

**Dicembre 2005**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 21 dicembre 2005 trasmette il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione speciale VIA sul progetto originario del 2003.

L'art. 1, comma 84, della legge 23 dicembre 2005 n. 266 (legge finanziaria 2006), per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema alta velocità/alta capacità", concede a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 Meuro e autorizza un contributo annuale di 15 Meuro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il finanziamento delle attività

preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE delle linee alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona.

#### **Marzo 2006**

Il MIT, con nota 21 marzo 2006 n. 218, trasmette al CIPE la relazione istruttoria del “collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova”, proponendo l’approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1<sup>a</sup> fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Il CIPE, con delibera 29 marzo 2006, n. 94, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto preliminare del “collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova”, limitatamente alle tratte di 1<sup>a</sup> fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Per quanto riguarda l’aspetto finanziario indica un costo complessivo aggiornato, per la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> fase, di 4.483 Meuro (erano 2.630 nel 2003) di cui 3.333 Meuro per la sola prima fase e una disponibilità di 156,3 Meuro a valere sulle risorse di cui al Contratto di programma 1994-2000. In merito ai tempi di realizzazione si fa presente che “l’intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> fase dell’intervento è pari a circa 11,5 anni, mentre la durata del solo periodo di realizzazione è stimato essere pari a circa 5,5 anni, e la data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> fase) è il 2014”.

#### **Aprile 2006**

Nell’allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura il “Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova” quale sub-intervento dell’“Asse Ferroviario sull’itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino–Trieste)” per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell’allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l’intervento “Tratta AV/AC Verona - Padova 1<sup>a</sup> fase: tratte Verona – Montebello e Grisignano di Zocco - Padova” rientra tra le opere ferroviarie incluse nell’All. 4 (“altre opere”), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 3.333 Meuro interamente da finanziare. È inoltre presente nello stesso documento tra le “opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi” (All. 8). Nell’allegato Opere ferroviarie allo stesso documento per l’intera linea AV/AC Verona Padova viene indicato un costo di 5.130 Meuro.

Con il Decreto-Legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di “Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l’opera “AV/AC Verona-Padova” conferma il costo in 4.483 Meuro e indica le disponibilità pari a 162 Meuro.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto “Infrastrutture Prioritarie” redatto dal MI e aggiornato a novembre 2006, conferma, per la tratta AV/AC Verona-Padova, i finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di Meuro 4.483, le risorse assegnate pari a Meuro 156,30 ed un fabbisogno residuo di 4.326,70 Meuro. La progettazione è in fase definitiva.

#### **Gennaio 2007**

L’art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg. del Decreto-Legge 31 gennaio 2007, n. 7 (convertito, con modificazioni, dalla Legge 2 aprile 2007, n. 40) prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa

per la progettazione e costruzione delle tratte ad Alta Velocità Milano-Verona-Padova e Milano-Genova. La norma prevede altresì, per effetto della revoca, lo scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV Spa e i General Contractor (Consorzio Cepav Due; Consorzio Iricav Due/Fintecna; Consorzio Cociv) nel 1991 e nel 1992 e successive modifiche e integrazioni.

#### **Febbraio 2007**

Il General Contractor Iricav Due, come è previsto all'art. 27 della Convenzione TAV- Iricav Due stipulata in data 15/10/1991, fondando le proprie pretese risarcitorie sulla predetta Convenzione, notifica a TAV, in data 01/02/07, domanda di arbitrato volta a far pronunciare la risoluzione della Convenzione per inadempimento di TAV, chiedendo il risarcimento di tutti i conseguenti danni. Il tentativo di amichevole conciliazione convocato da TAV per il 07/02/07 si è concluso con esito negativo.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 ,nell'Allegato "Opere Legge Obiettivo approvate dal CIPE" è riportato l'intervento "Tratta AV/AC Verona-Padova 1° fase: tratte Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova" con un costo attuale di 3.333 Meuro (101 dei quali già finanziati) e l'intervento "Tratta AV/AC Verona-Padova completamento" con un costo di 1.797 Meuro. Nello stesso documento la tratta AV/AC Verona-Padova appare nell'Allegato Progettazioni Preliminari con un costo di 5.130 Meuro.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT risulta un fabbisogno da reperire di 4.959 Meuro e la progettazione in fase definitiva.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento "Linea Verona-Padova" è compreso tra le altre opere da realizzare - Tabella C04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, con un costo di 5.130 Meuro.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 tra le opere "istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE" risulta la "Tratta AV/AC Verona-Padova 1° fase: tratte Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova" con un costo di 3.333 Meuro (di cui 162 coperti da "Altri finanziamenti" e 3.171 Meuro da finanziare) e la "Tratta AV/AC Verona-Padova:completamento" per un costo di 1.727 Meuro interamente da finanziare.

L'art. 12 del decreto-legge n. 112/2008 (convertito con modificazioni dalla legge n. 133/2008), ha modificato l'art. 13 del DL n. 7/2007, prevedendo che, a seguito dalle revoche stabilite dal comma 8-quinquiesdecies dello stesso art. 13, i rapporti convenzionali stipulati da TAV con i suddetti Contraenti Generali proseguissero, senza soluzione di continuità, direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che i medesimi Contraenti Generali devono affidare a terzi mediante procedure concorsuali conformi alla normativa comunitaria.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 5.130 Meuro e una disponibilità di 171 Meuro di "altre risorse pubbliche".

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse A / V Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste è inserito nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " .L' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)" nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della

programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. Il “collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova ” è inserito nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Veneto” con un costo di 5.130 Meuro, una disponibilità di 162,00 Meuro a carico dei altre fonti statali, un fabbisogno di 4.968,00 Meuro, e uno stato dell’arte “da avviare al 2013”.

#### **Novembre 2009**

Il 6 novembre 2009 viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all’IGQ Regione del Veneto nel quale la tratta veneta dell’asse ferroviario AV-AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5) è confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale. In particolare la Tratta Verona – Padova: I^ Fase, con un costo di 3.312,00 Meuro interamente da reperire, è inserita tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

#### **Maggio 2010**

Il CIPE, nella seduta del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. L’intervento “Linea Verona-Padova (fase)” è compreso tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04 “Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità”, con un costo a vita intera già contabilizzato al 2009 pari a 161 Meuro.

Allo stato attuale sono sospese le attività inerenti lo sviluppo progettuale e realizzativo dell’opera.

#### **Codice Unico di Progetto**

F81H91000000018

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

CdP RFI 1994-2000

PPI RFI - Ottobre 2003

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto 24 Ottobre 2003

Delibera CIPE n. 120 del 1 Dicembre 2003

Delibera Regione Veneto 5 Dicembre 2003, n. 3735

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo – Marzo 2005

Legge 23 dicembre 2005 n.266 (art.1, comma 84)

Delibera CIPE n. 94 del 29 Marzo 2006

Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)

Decreto Legge 31 Gennaio 2007 n. 7 (art. 13)

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008

Decreto legge 25 Giugno 2008 n. 112 (art. 12)

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.630,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.744,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	4.483,000	<b>Fonte:</b> Del.CIPE 29 Marzo 2006 n. 94
<i>Costo al 30 giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	5.130,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	5.130,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note:

#### Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	162,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	162,000	<i>Altre risorse pubbliche</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	4.968,00	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 5.130.000.000,00			
<p><i>Note:</i> Il CIPE nella seduta del 29 Marzo 2006 ha approvato il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1<sup>a</sup> fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova del costo di 3.333 Meuro.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	TAV Concessionaria di RFI			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato		Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		2.100 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE	Convenzione TAV del 15.10.1991			
AGGIUDICATARIO	IRICAV DUE Ansaldo Trasporti S.p.A. (15,00%); Lamaro S.p.A. (6,00%); Impregilo S.p.A. (12,00%); Fintecna S.p.A. (0,01%); Astaldi S.p.A. (32,99%); Salini Costruttori S.p.A. (12,00%); Società Italiana per condotte d'acqua S.p.A. (10,00%); Torno Internazionale S.p.A. (12,00%).			
DATA STIPULA CONTRATTO	Convenzione TAV del 15.10.1991			

*Note:* L'art. 13, comma 8-*quinquiesdecies* e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007 revoca la concessione rilasciata a TAV Spa per la progettazione e costruzione della tratta ad Alta Velocità Milano-Verona e prevede lo scioglimento della Convenzione stipulata tra TAV Spa e il *General Contractor* Consorzio Cepav Due il 15.10.1991. **L'art. 12 del DL n. 112/2008 ripristina la validità dei contratti stipulati con i *general contractor*.**

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

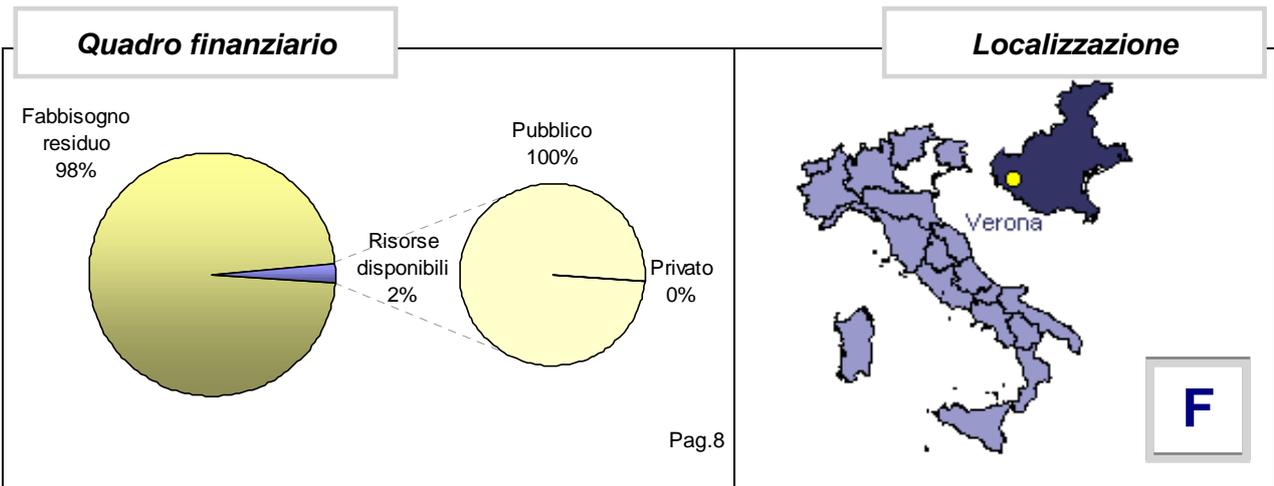
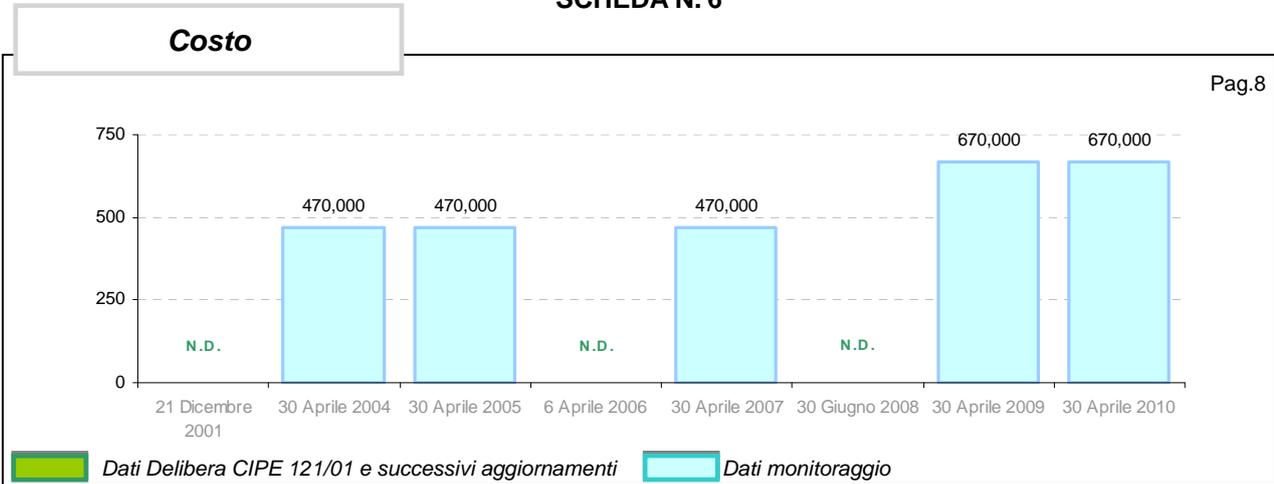
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	03/06/2014 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2013	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2014	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 29 Marzo 2006 n. 94
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note:		



**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Ferroviari*  
 Asse Ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino – Trieste)  
**SISTEMAZIONE DEL NODO AC/AV DI VERONA\***  
**SCHEDA N. 6**



**Stato di attuazione** Pag.9

PROGETTAZIONE	SDF	PP*	PD	PE	
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso	Contratto stipulato			In corso
ESECUZIONE LAVORI	In corso	Conclusi			Conclusa

CONFERENZA DI SERVIZI

**Ultimazione lavori** Pag.10

Oltre 2015

\* La Corte dei conti, con delibera n. 18/2008/P del 13/11/08, ha ricusato il visto alla Delibera CIPE 10/2008.

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

L'intervento costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione-Kiev. Il progetto prevede la realizzazione della nuova linea Alta capacità (AC) per circa 10 km, in prevalente affiancamento all'attuale linea storica Milano-Venezia. L'intera sistemazione della stazione di Porta Nuova, sulla quale sarà incentrato il servizio dei treni viaggiatori. La nuova linea AC comporterà la dismissione dell'attuale scalo merci. E' previsto uno specifico studio architettonico per valorizzare la zona. Le opere e gli impianti del nodo si conetteranno alle future linee AV/AC Milano-Verona e Verona-Padova, consentendo anche il collegamento dell'asse Milano-Verona-Padova alle altre direttrici (da e per il Brennero e da e per Bologna) che interessano il nodo di Verona.

Sono previste tre fasi attuative:

1<sup>a</sup> fase: (settembre 2014 – agosto 2018) innesto Milano-Verona AV/AC a Verona P.N.; 2<sup>a</sup> fase: (maggio 2015 – maggio 2018) ;innesto Verona Padova AV/AC a Verona P.N. e sistemazione Verona P.V.; 3<sup>a</sup> fase: (gennaio 2016 – agosto 2018) Piano Regolatore di Verona P.N. coerente con i tempi di dismissione dell'attuale impianto merci.

#### **Aprile 1986**

Nel Piano Generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità (AV). Il Piano prevede il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia.

#### **Gennaio 1991**

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT ed Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema AV sia ripartito tra Stato e privati. In particolare, lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi, più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio.

#### **Dicembre 1992**

Viene stipulato tra FS (trasformata in Spa) e il MIT un nuovo Contratto di Programma 1993-1995, che stabilisce l'entità dell'impegno pubblico per la realizzazione del sistema AV.

#### **Dicembre 1996**

La legge n. 662/96 (art. 2, comma 15), collegata alla Finanziaria per il 1997, prevede una verifica parlamentare sullo stato di attuazione del progetto AV, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria, allo sviluppo dell'intermodalità, all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

#### **Febbraio 1997**

Nella Relazione del Ministro alla IX Commissione Trasporti della Camera viene introdotto il concetto di AC in sostituzione dell'AV: le nuove linee devono aumentare la capacità ferroviaria nel suo complesso.

#### **Novembre 1998**

Il 21 novembre viene firmato il Protocollo d'Intesa "per la esecuzione degli studi di approfondimento sul tracciato del quadruplicamento AC Verona-Venezia" tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, le Provincia ed i comuni di Verona, Vicenza e Padova ed FS.

**Aprile 1999**

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con Decreto n. 46/T del 1° aprile 1999, istituisce un Tavolo Istituzionale con il compito di individuare attraverso l'analisi di diverse alternative, la migliore soluzione di tracciato del quadruplicamento AC della tratta Verona-Padova, con estensione al nodo di Verona per gli aspetti funzionali relativi alla tratta ed istituiva, e con D.M. 583 del 16 aprile una Commissione Interministeriale per gli approfondimenti sulle previsioni della domanda.

**Luglio 1999**

Il Tavolo e la Commissione completano i propri lavori nel luglio 1999 emanando, rispettivamente:

- un documento di indirizzo che individua il corridoio ottimale della tratta AV in territorio Veneto, in cui, tra l'altro vengono definite le modalità di ingresso della tratta Milano Verona e di attraversamento AV nel nodo di Verona;
- un documento condiviso dai Ministeri dell'ambiente e dei trasporti che fornisce le previsioni di traffico al 2010 (scenario temporale di completamento della linea trasversale).

Nel luglio 1999, con la Risoluzione n. 8-00053, la Commissione Trasporti della Camera dei deputati dichiara la necessità, per la rete di trasporto ferroviario, della realizzazione del quadruplicamento AV della trasversale, impegnando il Governo a completare il progetto della Torino-Venezia e a convocare la Conferenza di Servizi con relativa chiusura dell'iter autorizzativo per l'intera linea.

**Gennaio 2001**

Il piano generale dei trasporti individua gli interventi prioritari di potenziamento della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti). Con riferimento alla direttrice padana trasversale est-ovest si prevede di potenziare l'asse Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana e di potenziare l'itinerario merci medio padano.

**Aprile 2001**

Viene presentato al CIPE, che esprime parere favorevole, il Contratto di Programma 2001-2005 (Delibera n. 44 del 4 aprile 2001), che verrà sottoscritto il 2 maggio 2001.

**Luglio 2001**

Con la costituzione di Rete Ferroviaria Italiana si conclude il processo di riorganizzazione del gruppo FS.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo nell'"Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 (Torino-Trieste)". Nella Delibera 121/2001 viene indicato, per l'intero Asse, un costo di 7.901,8 Meuro, con una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 1.601 Meuro.

**2002**

Gli accordi del 2002 tra Comune, Provincia, Regione ed RFI, concernenti la penetrazione AC del Nodo di Verona ed il potenziamento del Quadrante Europa, pongono le basi per l'acquisizione delle aree necessarie alla realizzazione del sistema AC/AV da parte di TAV, mentre il Comune di Verona si impegna per la predisposizione di una variante al PRG atta a favorire il recepimento del progetto di assetto del Nodo e quindi vincolare urbanisticamente le aree interessate.

**Luglio 2002**

Nel DPEF 2003-2006, l'"Asse ferroviario Verona-Venezia-Trieste" figura nell'elenco delle 21 opere prioritarie.

**Luglio 2003**

Nel DPEF 2004-2007, l'intervento "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste): AV Verona-Padova" figura nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

**Ottobre 2003**

La "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'intesa generale quadro tra governo e regione veneto, sottoscritta il 24 ottobre, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale".

**Novembre 2003**

Viene completato il SIA per il progetto preliminare di sistemazione del Nodo AC/AV di Verona.

**Febbraio 2004**

Il progetto preliminare dell'intervento, comprensivo SIA viene trasmesso al MIT il 20 febbraio.

**Aprile 2004**

Il progetto fa parte della tratta Torino-Venezia inclusa nell'"Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaga-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina", di cui alla decisione n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione n. 884/2004/CE. L'asse è incluso tra i progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010.

Il Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004, include "l'asse orizzontale Milano-Verona-Padova" nel cd. resto del sistema AV/AC.

**Giugno 2004**

RFI Spa, con nota 23 giugno 2004, trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 colloca l'intervento "Nodo AV Verona" tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste, e indica il 2010 quale anno di ultimazione dei lavori e quantifica in 470 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera.

**Settembre 2004**

Il MIT, con nota 29 settembre 2004 n. 544, comunica a RFI le proprie valutazioni sui dossier, con riferimento alle soluzioni di minore impatto economico, invitando la Società a provvedere allo sviluppo degli elaborati necessari alla esatta individuazione delle varianti.

**Ottobre 2004**

La Regione Veneto, con nota 8 ottobre 2004, rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze manifestate dalle comunità locali.

**Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

**Febbraio 2005**

In data 8 febbraio la Commissione speciale VIA rilascia parere favorevole sul progetto preliminare

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "Nodo Verona", con un costo di 470 Meuro interamente finanziato, tra quelli in fase istruttoria.

**Dicembre 2005**

L'art. 1, comma 84, della legge 266/2005, per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema alta velocità/alta capacità", concede a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali pari a complessivi 185 Meuro e autorizza un contributo annuale di 15 Meuro per quindici anni a decorrere dall'anno 2006 per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE delle linee alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano - Genova e Milano - Verona incluso il nodo di Verona.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS, figura il "nodo di Verona" quale sub-intervento dell'"Asse Ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino–Trieste)" per i quali non è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato opere legge obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Rete AC/AV Nodo di Verona" è compreso nell'allegato opere ferroviarie classificato tra le "Altre Opere in stato di Progettazione Preliminare", con un costo di 657 Meuro.

Con l'art. 17 del decreto-legge 223/ 2006, viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

**Novembre 2006**

L'intervento è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT con un costo di 657 Meuro.

**Gennaio 2007**

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici convoca un'assemblea generale il giorno 19 gennaio 2007 per l'esame del progetto preliminare relativo alla sistemazione del nodo ferroviario AV/AC di Verona.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento è riportato nella tab.B.4 tra le opere Legge Obiettivo "da avviare entro il 2012", con un costo di 657 Meuro interamente da finanziare, e nell'allegato G Infrastrutture Prioritarie.

**Gennaio 2008**

Il CIPE con delibera n. 10 del 31 gennaio approva il progetto preliminare del "nodo AV/AC di Verona", dal complessivo costo di 670 Meuro e concede due contributi quindicennali di 840.273 euro (a decorrere dal 2008) e di 653.545 euro (a decorrere dal 2009), a valere sugli stanziamenti autorizzati (a decorrere dal 2008 e dal 2009) dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007. Tali contributi sono suscettibili di sviluppare un volume di investimenti pari a 16 Meuro.

**Marzo 2008**

L'intervento è compreso nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT, aggiornato a marzo, con un costo stimato di 657 Meuro.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo, il Nodo di Verona è compreso tra le opere "in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la progettazione definitiva (16 Meuro), e tra le altre opere da realizzare - Tabella C04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, per la parte riguardante la realizzazione (654 Meuro).

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2008-2012 è riportato nella tab.3.8 tra le "opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013", con un costo di 670 Meuro ed un fabbisogno residuo di 654 Meuro (essendo disponibili 16 Meuro di finanziamenti legge obiettivo).

**Settembre 2008**

La Corte dei conti - Ufficio di controllo sugli atti dei Ministeri economico-finanziari, nel formulare il rilievo n. 101 del 16 settembre 2008, chiede chiarimenti in ordine alla copertura finanziaria del costo complessivo dell'opera, quantificato al netto dell'IVA in 670 Meuro, in quanto risulta coperto solo 1 Meuro, peraltro già utilizzato per le attività di progettazione preliminare, come risulta dal Contratto di Programma 2007/2011.

**Novembre 2008**

In risposta al rilievo della Corte dei conti, il CIPE ribadisce che in una prossima riunione, si provvederà a destinare risorse finanziarie (pari a circa 12 miliardi di euro) disponibili sul FAS per il finanziamento di opere pubbliche, tra cui quella in questione.

La Corte dei conti, nell'adunanza del 13 novembre, con delibera n. 18/2008/P, ricusa il visto alla delibera CIPE 10/2008 relativa all'opera, in quanto "la programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenta allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente normativa".

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 1, tra gli interventi della tabella 2 "Nuove opere approvate dal CIPE nel 2006-2008" e nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del corridoio plurimodale padano, con un costo di 670 Meuro e una disponibilità di 16,960 Meuro.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse A / V Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste è inserito nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " .L' "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)" nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011".La "Sistemazione del nodo AV/ AC di Verona" è inserita nella tabella : 13 "Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013" e nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Veneto" con un costo di 670,00 Meuro, finanziato per 16,00 Meuro con fondi Legge Obiettivo, un fabbisogno di 654,00 Meuro, e uno stato dell'arte "da avviare al 2013".

#### **Novembre 2009**

Il 6 novembre 2009 viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto nel quale l'opera è confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale. Il Nodo di Verona è riportato con un costo di 670,00 interamente da reperire, ed è inserito tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

#### **Maggio 2010**

Il CIPE, nella seduta del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. L'intervento "Nodo di Verona (progettazione)" è compreso tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04 "Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità" - con un costo a vita intera pari a 18 Meuro di cui 2 contabilizzati al 2009.

**Codice Unico di Progetto**

F81H91000000018

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

CdP RFI 1994-2000

CdP RFI 2001-2005

PPI RFI - Ottobre 2003

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto 24 Ottobre 2003

Delibera CIPE n. 103 del 13 Novembre 2003

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Legge 23 dicembre 2005 n.266 (art.1, comma 84)

Decreto Legge 4 Luglio 2006 n. 223 (art. 17)

Delibera CIPE n. 10 del 31 Gennaio 2008 (ricusata dalla Corte dei Conti)

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

Delibera Corte dei Conti n. 18/2008/P del 13 Novembre 2008

2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto, 6 Novembre 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	470,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	470,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	470,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	670,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	670,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	16,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	16,000	<i>Fondi Legge Obiettivo</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	654,000	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 670 Meuro			
<p><i>Note:</i> Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE in data 31 gennaio 2008, con delibera n. 10. La Corte dei Conti, con la delibera n. 18/2008/P, ha ricusato il visto alla Delibera CIPE 10/2008.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	RFI Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/01/13 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione	Concessione di servizi	
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.458 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	31/08/2014 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

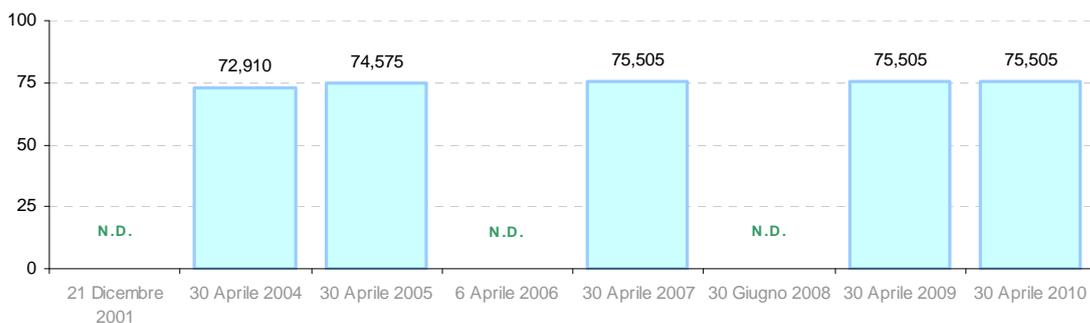
**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2012	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note:		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Ferroviari*  
 Accessibilità ferroviaria Malpensa  
**RIQUALIFICAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA SARONNO - SEREGNO**  
**SCHEDA N. 7**

**Costo**

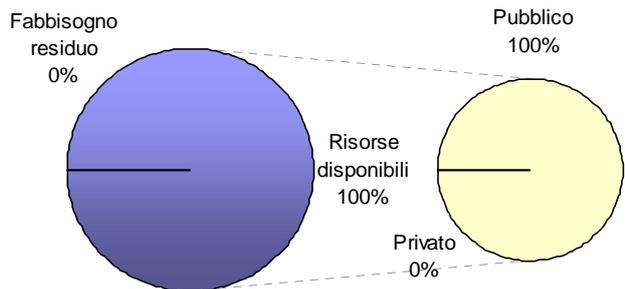
Pag.6



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

**Localizzazione**



**F**

Pag.6

**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato	
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi	

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso
Conclusa

**Ultimazione lavori**

2012

Pag.8

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

I lavori consistono nella riqualificazione dell'esistente linea ferroviaria Saronno-Seregno, avente uno sviluppo di circa 15 km. La linea costituisce parte integrante dell' "Itinerario Nord merci Saronno-Seregno-Novara (Gronda Nord)", collegamento previsto nell'ambito dei lavori di "Accessibilità ferroviaria Malpensa" già previsti dal 1999. Il progetto prevede la realizzazione di circa 8 Km di nuova linea a doppio binario, in parte in variante rispetto al tracciato esistente, l'adeguamento della sede e delle opere d'arte in tutta la linea, una nuova distribuzione delle fermate/stazioni, l'eliminazione o l'automazione dei passaggi a livello, l'elettificazione e connessa sottostazione elettrica, il nuovo segnalamento di linea e di stazione, i sistemi di telecomunicazione, controllo e informazione al pubblico.

#### **Settembre 1999**

Il progetto è inserito nell'Accordo di Programma Quadro tra Governo e Regione in materia di trasporti "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa".

#### **Ottobre 2000**

Il progetto viene dichiarato coerente con la programmazione regionale ed in particolare con il programma regionale di sviluppo della VII legislatura, approvato con delibera del Consiglio regionale del 10 ottobre.

#### **Febbraio 2001**

L'intervento è compreso nel "Protocollo di Intesa per la definizione degli interventi di completamento ed adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area della Brianza" sottoscritto dal MIT, la Regione Lombardia, le Province di Milano e Lecco, le FS, le Ferrovie Nord Milano Esercizio (FNME) e i Comuni aderenti all'assemblea dei sindaci della Brianza Milanese.

#### **Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo (PIS) tra i lavori "Accessibilità ferroviaria Malpensa" per un costo complessivo di 1.133,106 Meuro, riferito all'intero sistema integrato di accessibilità ferroviaria all'aeroporto lombardo, a fronte di una disponibilità di 391,991 Meuro e a una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 253,581 Meuro.

#### **Marzo 2003**

Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette con nota prot. N.002469 del 7 marzo, il progetto preliminare dell'intervento al MIT e agli enti interessati.

#### **Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia

#### **Giugno 2003**

La Regione Lombardia (Delibera n.VII/13517 del 30 giugno 2003) esprime parere favorevole con prescrizioni sulla compatibilità ambientale del progetto (opera soggetta a VIA regionale).

#### **Settembre 2003**

Il Ministero per i beni culturali, in data 4 settembre, esprime parere favorevole con prescrizioni.

#### **Giugno 2004**

Il MIT (nota n. 367 dell'8 giugno) trasmette al CIPE la relazione istruttoria proponendo l'approvazione del progetto preliminare per un importo complessivo di 74,6 Meuro e l'assegnazione di un finanziamento di 48,5 Meuro.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l' "Accessibilità ferroviaria Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007.

**Settembre 2004**

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole sulla compatibilità ambientale dell'opera.

Il CIPE, con Delibera n.41 del 29 settembre, prende atto delle risultanze dell'istruttoria e approva il progetto preliminare. Individua in FNME Spa il soggetto aggiudicatore. La modalità di affidamento lavori prevista è l'appalto integrato. I tempi di realizzazione sono stimati in circa 2 anni dall'approvazione del progetto esecutivo. Il costo complessivo di 74,6 Meuro (57,6 per lavori e 17 per somme a disposizione) è coperto per 26 da fondi regionali e da finanziamenti a valere sulla Legge 4 dicembre 1996 n. 611. Il fabbisogno residuo di cui viene richiesta la copertura a carico della Legge Obiettivo è pari a 48,529 Meuro. Viene concesso un contributo massimo pluriennale pari a 4,441 Meuro per 15 anni, a valere sul quarto limite di impegno quindicennale previsto dall'Art.13 della Legge 166/2002 e decorrente dal 2005.

**Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Accessibilità ferroviaria Malpensa: Saronno-Seregno" figura con un costo di 75 Meuro interamente finanziato. Lo stesso documento indica "In corso definitivo" quale stato di avanzamento lavori e il 2008 quale anno di ultimazione lavori.

**Agosto 2005**

FNME Spa (nota n. EP-2005-3807 del 31 agosto) trasmette il progetto definitivo al MIT e alle amministrazioni interessate, dopo aver comunicato (il giorno 24) l'avvio del procedimento di pubblica utilità mediante pubblicazione su due quotidiani, di cui uno a diffusione nazionale.

**Ottobre 2005**

Il 27 ottobre 2005 si è tenuta la Conferenza di Servizi istruttoria.

**Gennaio 2006**

Il MIT, con nota 23 gennaio 2006 n. 44, ha trasmesso al CIPE la relazione istruttoria sulla "Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno", proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo dell'opera.

**Marzo 2006**

Il CIPE, con delibera del 29 marzo n. 86, ha approvato il progetto definitivo "Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno", per un costo dell'intervento di 75,5 Meuro, ed ha confermato il finanziamento assegnato con delibera n.41/2004.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE 130/2006 di rivisitazione del PIS, l'opera figura quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa deliberato dal CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Linea Ferroviaria Saronno-Seregno" viene classificato tra "le altre opere" ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 75,5 Meuro interamente finanziato. E' inoltre presente tra le opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8) e realizzabili entro il 2011 (All.9).

**Ottobre 2006**

Il documento CIPE "Esiti tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo" (pubblicato il 30 ottobre) conferma costo e quadro finanziario dell'opera "Potenziamento ferroviario Saronno-Seregno".

**Novembre 2006**

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre.

**Gennaio 2007**

La FNME Spa, in data 3 gennaio, pubblica il bando di gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno.

**Marzo 2007**

Il MIT, la Regione Lombardia, l'ANAS e RFI firmano un protocollo d'intesa per il completamento delle opere di accessibilità a Malpensa. Secondo la tempistica del Protocollo l'opera verrà realizzata entro la fine del 2009.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno-Seregno (FNME)" è compreso nell'allegato A1 "Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE" e nella Tabella B2 "Opere in corso integralmente coperte" con un costo di 75,51 Meuro.

**Marzo 2008**

L'intervento è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, tra quelli di breve periodo, con realizzazione al 2009. E' disponibile il progetto esecutivo. Il soggetto aggiudicatore è FNME Spa.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è riportato nella tab.3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)", con un costo di 75,51 Meuro coperto per 48,53 Meuro con fondi legge obiettivo e per 26,98 con "altri finanziamenti". L'opera risulta in gara.

FNME Spa, in data 16 giugno 2008, pubblica l'avviso di aggiudicazione della gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno all'ATI CO.GE.L. Spa e Armafer Srl.

**Settembre 2008**

L'impresa CO.GE.L. Spa comunica a FerrovieNord difficoltà finanziarie.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 75,505 Meuro interamente finanziato.

In data 10 marzo Ferrovie Nord comunica a CO.GEL Spa la risoluzione del contratto d'appalto.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità ferroviaria Malpensa" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno(FNME)" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia" con un costo di 75,51 meuro, finanziato per 48,53 meuro da fondi Legge Obiettivo e per 26,98 Meuro da altre fonti statali.

Ferrovienord, con nota prot. 5472 del 27 luglio, comunica all'ATI Salcef-Bonnciani, seconda classificata, l'aggiudicazione dell'appalto per un importo di 52,9 Meuro.

**Ottobre 2009**

In data 27 ottobre viene dato ordine di servizio per l'avvio del progetto esecutivo, da consegnare entro il

25 marzo 2010.

**Gennaio 2010**

Il 23 gennaio sono state inaugurate alcune attività propedeutiche all'apertura dei cantieri della tratta ferroviaria Saronno-Seregno. L'apertura dei cantieri è prevista per la metà del 2010, mentre la conclusione dei lavori è prevista per l'inizio del 2012.

**Codice Unico di Progetto**

E31J03000000001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Ferrovienord Spa (ex F.N.M.E Spa)

**Normativa e documentazione di riferimento**

Accordo di Programma Quadro Regione Lombardia del 1° Settembre 1999

Delibera Regione Lombardia 10 Ottobre 2000

Protocollo di Intesa del 13 Febbraio 2001

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia n. VII/13517 del 30 Giugno 2003

Delibera CIPE n. 41 del 29 Settembre 2004

Delibera CIPE n. 86 del 29 Marzo 2006

Bando di gara di lavori – Gennaio 2007

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia, Marzo 2007

Avviso di aggiudicazione – Giugno 2008

Relazione sullo stato di avanzamento del progetto "Riqualificazione della linea Saronno-Seregno",  
Ferrovienord, 30 Novembre 2009

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	72,910	<b>Fonte:</b> IGQ Lombardia dell'11 Aprile 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	74,575	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 41 del 29.09.2004
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	75,505	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 86 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	75,505	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	75,505	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	75,505	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 86 del 29.03.2006
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	48,529	<i>Art. 13 L.166/2002</i>
	26,976	<i>Fondi Regione Lombardia e finanziamenti Accordo di programma quadro trasporti, tra il MIT e la Regione Lombardia</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE*
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 61.947.790,40			
<p><i>Note:</i> Il progetto preliminare è stato approvato con Del. CIPE 41/2004. Il progetto definitivo con Del. CIPE 86/2006.</p> <p>*Progetto esecutivo redatto dall'aggiudicatario dell'appalto integrato.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Ferrovienord Spa (ex F.N.M.E Spa)		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	03/01/2007		
CIG/CUI	0353176A0B		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	150 gg	720 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	27/07/2009		
AGGIUDICATARIO	ATI Salcef Spa, Bonciani Spa*		
DATA STIPULA CONTRATTO	29/09/2009		
<p><i>Note:</i> L'appalto era stato affidato in data 03/06/2008 all'ATI costituita da Co.Ge.L. Spa e AR.MA.FER. Srl, ma in data 10 marzo 2009 il contratto, firmato il 4 agosto, è stato rescisso. In data 27 luglio 2009 l'appalto è stato quindi aggiudicato all'ATI SALCEF-BONCIANI, seconda in graduatoria.</p>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	58.781.973,89*
Importo oneri per la sicurezza - B	3.165.816,51
Importo complessivo a base di gara – A+B	61.947.790,40
Importo di aggiudicazione (2)	52.878.535,01
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * compresi 57.950.513,67 euro per lavori e 831.460,22 euro per oneri relativi alla progettazione esecutiva.	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	23/01/2010	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

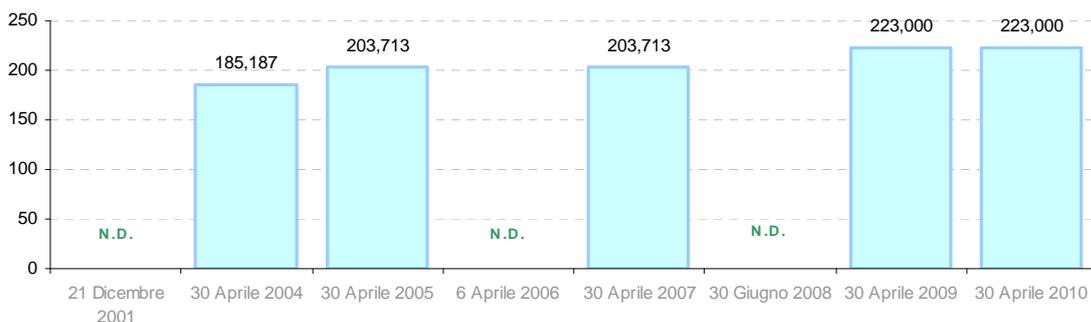
**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2008	<b>Fonte:</b> Sito <a href="http://www.otinordovest.it">www.otinordovest.it</a> Osservatorio territoriale infrastrutture Nord Ovest.
Previsione al 30 Aprile 2007	2009	<b>Fonte:</b> Protocollo d'Intesa Regione Lombardia, Marzo 2007
Previsione al 30 Aprile 2009	2011	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2012	<b>Fonte:</b> F.N.M.E Spa

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
*Sistemi Ferroviari*  
 Accessibilità ferroviaria Malpensa  
**NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRANSFRONTALIERO ARCISATE - STABIO TRATTA  
 ARCISATE - CONFINE DI STATO**  
**SCHEDA N. 8**

**Costo**

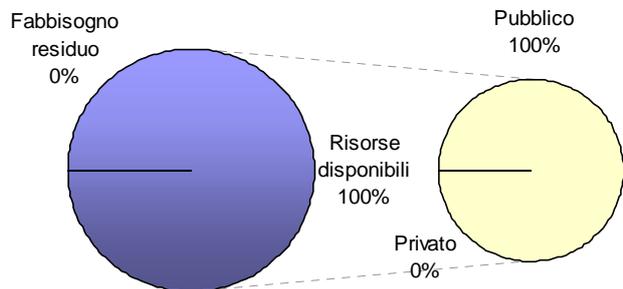
Pag. 7



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

**Localizzazione**



Pag.7

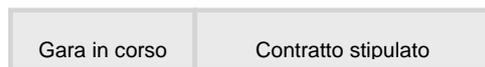
**Stato di attuazione**

Pag.8

PROGETTAZIONE



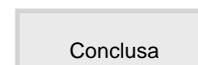
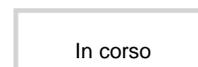
STATO DELL'AFFIDAMENTO



ESECUZIONE LAVORI



CONFERENZA DI SERVIZI



**Ultimazione lavori**

2013

Pag.9

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento fa parte del programma di collegamento ferroviario tra Mendrisio (Lugano) e Varese (aeroporto della Malpensa). La parte italiana dell'opera prevede: adeguamenti tecnologici sulla tratta esistente Varese-Arcisate; il raddoppio della tratta esistente Arcisate-bivio per porto Ceresio; la tratta di nuova realizzazione tra Arcisate e il confine di Stato in località Gaggiolo, di lunghezza pari a 3,740 km comprendente gli innesti sulla linea preesistente; adeguamenti della stazione di Arcisate e trasformazione della fermata di Induco - Olona in stazione e la costruzione della stazione di Gaggiolo con dotazione, per tutte le stazioni, di banchine rialzate e modulo di lunghezza di 250 m; l'eliminazione dei passaggi a livello nella esistente tratta italiana tramite opere stradali sostitutive.

Nel progetto definitivo è prevista uno sviluppo di 8,2 km, il raddoppio della tratta esistente Induno Olona - Arcisate, per la quale nel progetto preliminare era previsto il mantenimento a semplice binario, la realizzazione a doppio binario della nuova tratta Arcisate - Gaggiolo (confine di Stato), l'eliminazione di tutti i passaggi a livello nelle tratte esistenti con opere stradali sostitutive, la realizzazione delle nuove stazioni di Induno Olona e Arcisate e della fermata di Gaggiolo. Nel progetto inoltre è stato spostato l'asse del tracciato nella zona della galleria del Bevera e prevista una migliore soluzione progettuale del ponte Bevera (modifiche strutturali, riduzione di una campata).

**Settembre 1999**

Il progetto è inserito nell'Accordo di Programma Quadro tra Governo e Regione in materia di trasporti "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa".

**Luglio 2000**

L'intervento viene individuato nell'Accordo Quadro del 25 luglio 2000 tra la Repubblica Italiana, il Cantone Ticino e la Regione Lombardia, all'interno del più ampio programma di collegamento ferroviario transfrontaliero e sviluppato in attuazione della Convenzione Operativa del 2 ottobre 2000.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo tra i lavori "Accessibilità ferroviaria Malpensa" per un costo complessivo di 1.133,106 Meuro, riferito all'intero sistema integrato di accessibilità ferroviaria all'aeroporto lombardo, a fronte di una disponibilità di 391,991 Meuro e a una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 253,581 Meuro.

**Luglio 2002**

L'opera è compresa nel Protocollo d'Intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea sottoscritto il 4 luglio da Regione e RFI.

**Marzo 2003**

Il progetto preliminare è trasmesso dal soggetto aggiudicatore al MIT, alla Regione Lombardia e agli altri organismi competenti.

**Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia

**Giugno 2003**

La Regione Lombardia (Delibera della Giunta Regionale n. VII/13425) esprime parere favorevole con prescrizioni e indicazioni.

**Novembre 2003**

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprime parere favorevole al progetto.

**Aprile 2004**

L'intervento è incluso nel Piano delle priorità degli investimenti di RFI, aprile 2004, approvato dal CIPE il 20 dicembre, tra i nuovi progetti di Legge Obiettivo, con la denominazione "Nuovo collegamento Arcisate – Stabio", con il costo di 185 Meuro.

**Luglio 2004**

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria del progetto preliminare, proponendone l'approvazione ai soli fini procedurali; in agosto invia documentazione integrativa.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'"Accessibilità ferroviaria Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007.

**Dicembre 2004**

Il CIPE, con Delibera n. 82 del 20 dicembre 2004, approva il progetto preliminare anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale e individua in RFI Spa il soggetto aggiudicatore, che ha il compito di redigere il progetto definitivo. La modalità di affidamento dei lavori prevista è l'appalto integrato. I tempi di realizzazione, compresi quelli per la progettazione esecutiva, sono stimati in circa 35 mesi e la data di attivazione prevista è il 30 ottobre 2008. Le modifiche apportate al progetto sulla base delle prescrizioni della Regione Lombardia e la maggiore complessità dell'intervento hanno comportato un incremento di costo di 18,5 Meuro, pari al 10% circa del costo precedentemente individuato (185,187 Meuro), portando così il costo complessivo a quota 203,7 Meuro. L'individuazione della copertura finanziaria è rinviata alle fasi di definizione e approvazione del progetto definitivo.

**Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Accessibilità ferroviaria Malpensa: Arcisate-Stabio" figura con un costo di 204 Meuro interamente finanziato. Lo stesso documento indica "In corso definitivo" quale stato di avanzamento lavori e il 2010 quale anno di ultimazione lavori.

RFI Spa pubblica il bando di gara per l'affidamento della "progettazione definitiva finalizzata all'affidamento lavori tramite appalto integrato, comprensiva dell'adeguamento del SIA, assistenza nei rapporti con Enti, Amministrazioni e Soggetti terzi, inclusa la fase di svolgimento della Conferenza dei servizi, nonché la risoluzione dei sottoservizi interferiti, necessari per la realizzazione del progetto Nuovo collegamento Arcisate-Stabio, con riferimento alla tratta compresa tra la stazione di Varese (esclusa), Induino Olona, Arcisate, bivio Arcisate, Giaggiolo e Confine di Stato, per un importo globale dell'incarico di circa 4 Meuro.

**Dicembre 2005**

RFI Spa rende nota l'aggiudicazione della gara per la redazione della progettazione definitiva, al raggruppamento composto da SWG Engineering Spa e Studio Rausa Luigi e pasquali Federico Ing. Associati.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, di rivisitazione del PIS, figura il "nuovo collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate-confine di Stato" quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Accessibilità Malpensa: nuovo collegamento Arcisate-Stabio" è classificato tra "le altre opere" ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 203,7 Meuro, interamente da

finanziare. E' inoltre presente nello stesso documento tra le "possibili priorità sui nodi (All.7)".

#### **Ottobre 2006**

Il documento "Esiti tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, per l'opera " conferma il costo e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre.

#### **Marzo 2007**

Il MIT, la Regione Lombardia, l' ANAS e RFI firmano un Protocollo d'intesa per il completamento delle opere di accesso a Malpensa. Per l'intervento "Nuovo collegamento transfrontaliero Varese-Mendrisio, tratta Arcisate-Stabio", il MIT si impegna a garantire le necessarie risorse finanziarie, a decorrere dal 2008, tenuto anche conto che la Confederazione Elvetica ha già provveduto al finanziamento degli interventi ricadenti nel proprio territorio. Secondo la tempistica del Protocollo, il progetto rientra tra gli interventi di medio periodo – Scenario 2012.

#### **Giugno 2007**

RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, con note n. 955 del 1° giugno, n. 1127 dell'11 giugno, e n. 1064 del 15 giugno, trasmette copia del progetto definitivo agli enti e le amministrazioni interessati e con nota 6 giugno, n. 604, trasmette il progetto stesso al MIT.

In data 4 giugno 2007 viene pubblicato l'avvio del procedimento di pubblica utilità su tre quotidiani a diffusione nazionale.

Il DPEF 2008-2012 riporta l'intervento Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato) negli allegati A1 Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE, A2 Progettazioni preliminari, e B4 "opere da avviare entro il 2012", con un costo di 203,7 Meuro, di cui 5,02 disponibili e 198,69 da reperire.

#### **Agosto 2007**

La regione Lombardia, con delibera della Giunta regionale n. VII/5267 del 2 agosto 2007, esprime il proprio parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto e sulla intesa in merito al perfezionamento della localizzazione dell' opera.

#### **Settembre 2007**

In data 17 settembre viene convocata dal MIT la Conferenza di servizi. In tale sede il Ministero per i beni e le attività culturali chiede che il progetto definitivo recepisca tutte le prescrizioni formulate sul progetto preliminare, e solo in parte accolte nella delibera n. 82/2004. RFI Spa si impegna ad accogliere le richieste del Ministero nel rispetto del limite di spesa del nuovo costo del progetto definitivo.

#### **Ottobre 2007**

L'art. 2, comma 1, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 222/2007) autorizza, per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria, previste dal contratto di programma 2007-2011, un contributo di 800 Meuro per l'anno 2007.

#### **Gennaio 2008**

Il MIT, con nota 15 gennaio n.15, trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "sistema linee accesso Gottardo – nuovo collegamento Arcisate – Stabio e con nota 22 gennaio 2008 n. 747 integrazioni alla documentazione istruttoria.

Il Ministero dell'economia e delle finanze con nota 22 gennaio 2008, n. 9091 formula osservazioni sugli argomenti all'ordine del giorno della seduta preparatoria del CIPE.

Il CIPE, nel corso della seduta preparatoria del 22 gennaio, acquisisce agli atti il parere della regione Lombardia nel quale, in particolare, è rilevato il mancato accoglimento di alcune prescrizioni precedentemente formulate ed è confermato il parere favorevole sul progetto definitivo, con prescrizioni e

raccomandazioni.

In data 24 gennaio il Ministero per i beni e le attività culturali esprime parere favorevole subordinatamente all'accoglimento delle prescrizioni formulate dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Milano e dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia.

Il MIT la nota 24 gennaio 2008, n. 38, trasmette ulteriori integrazioni alla documentazione istruttoria e fornisce ulteriori chiarimenti.

Il CIPE con delibera del 31 gennaio 2008, n.7 prende atto delle variazioni progettuali e approva, con prescrizioni, il progetto definitivo del "sistema linee accesso Gottardo – nuovo collegamento Arcisate - Stabio" per un costo di 223,000 Meuro.

#### **Marzo 2008**

L'intervento è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo di 223 Meuro.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo, l'intervento Nuovo collegamento Arcisate – Stabio è compreso tra le opere "in corso - Tabella A03-sviluppo infrastrutturale rete convenzionale" con un costo di 223 meuro.

#### **Giugno 2008**

Il DPEF 2009-2013 riporta l'opera nella Tabella 3.1. confermandone il costo e le disponibilità.

#### **Ottobre 2008**

RFI Spa pubblica il bando di gara per la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori del nuovo collegamento Arcisate – Stabio, nel tratto compreso fra il ponte sul fiume Olona (escluso) e il confine di Stato, comprensivo degli impianti di Induno Olona, Arcisate, "Bivio Arcisate" e Gaggiolo.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 223 Meuro interamente finanziato.

#### **Aprile 2009**

RFI Spa, in data 16 aprile, aggiudica l'appalto all'ATI Ing. Claudio Salini Grandi Lavori Spa e Carena IC.

#### **Luglio 2009**

Il 24 luglio vengono avviati i lavori per il nuovo collegamento ferroviario fra Arcisate (Varese) e Stabio.

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità ferroviaria Malpensa" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Malpensa-Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di stato)" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 223,00 meuro, interamente finanziato da altre fonti statali, e con uno stato dell'arte "finanziati in corso" .

#### **Maggio 2010**

Il CIPE, nella seduta del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. L'intervento "Nuovo collegamento Arcisate Stabio" è compreso tra le Opere in corso, elencate nella tabella A03 "Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale" - con un costo a vita intera pari a 223 meuro di cui 9 contabilizzati al 2009.

**Codice Unico di Progetto**

J31H03000530001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Accordo di Programma Quadro Regione Lombardia del 1° Settembre 1999  
Accordo Quadro del 25 Luglio 2000 tra la Repubblica Italiana, il Cantone Ticino e la Regione Lombardia  
Convenzione Operativa del 2 Ottobre 2000  
Protocollo d'Intesa Regione Lombardia – RFI del 4 Luglio 2002  
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 Aprile 2003  
Delibera della Giunta Regione Lombardia n. VII/13425 del 20 Giugno 2003  
PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004  
Delibera CIPE n. 82 del 20 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004  
Bando di gara RFI Spa di progettazione – Luglio 2005  
Avviso di avvenuta aggiudicazione gara RFI Spa di progettazione – Dicembre 2005  
Protocollo d'Intesa Regione Lombardia - Marzo 2007  
Delibera Giunta regionale lombarda n. VII/5267 del 2 Agosto 2007  
Decreto-legge 1° ottobre 2007, n.159 (art.2, comma 1)  
Delibera CIPE n. 7 del 31 Gennaio 2008  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008  
Bando di gara Ottobre 2008  
Avviso di aggiudicazione – Maggio 2009  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

## DATI ECONOMICI (Meuro)

### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	185,187	<b>Fonte:</b> PPI RFI, Aprile 2004
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	203,713	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 82 del 20.12.2004
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	203,713	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 82 del 20.12.2004
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	223,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 7 del 31.01.2008
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	223,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 7 del 31.01.2008
Note		

### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	223,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 7 del 31.01.2008
Di cui (importi e provenienza)	5,020	Fondi TEN-IV addendum Contratto di programma RFI 2001-2005
	217,980	Art. 2, comma 1, del DL 159/2007, convertito nella legge n. 222/2007
Fabbisogno residuo	0,000	

**Note:** il nuovo costo, pari a 223 Meuro, incrementato di 19,287 Meuro (+ 9,5% circa) rispetto a quello previsto nel progetto preliminare, è comprensivo di: 5,4 Meuro per opere compensative e 18,1 Meuro per imprevisti

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 3.962.000,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			
<p><i>Note:*</i> Progetto definitivo, affidato nel dicembre 2005 al raggruppamento composto da SWG Engineering Spa e Studio Rausa Luigi e Pasquali Federico Ing. Associati. Tale progetto è stato approvato con Delibera CIPE 7/2008.</p> <p>Il progetto esecutivo è stato redatto dall'aggiudicatario dell'appalto integrato che lo ha consegnato, in data 11 dicembre 2009, a RFI per l'approvazione.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	RFI Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	17/10/2008		
CIG/CUI	0218391DF0		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	150 gg	1.426 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	16/04/2009		
AGGIUDICATARIO	ATI Carena, Claudio Salini Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note:</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) – A	177.250.000,00
Importo oneri per la sicurezza – B	13.205.498,71
Importo complessivo a base di gara – A+B	190.455.498,71
Importo di aggiudicazione (2)	138.580.871,73
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	24/07/2009. La piena operatività del cantiere è prevista per gli inizi del 2010.	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

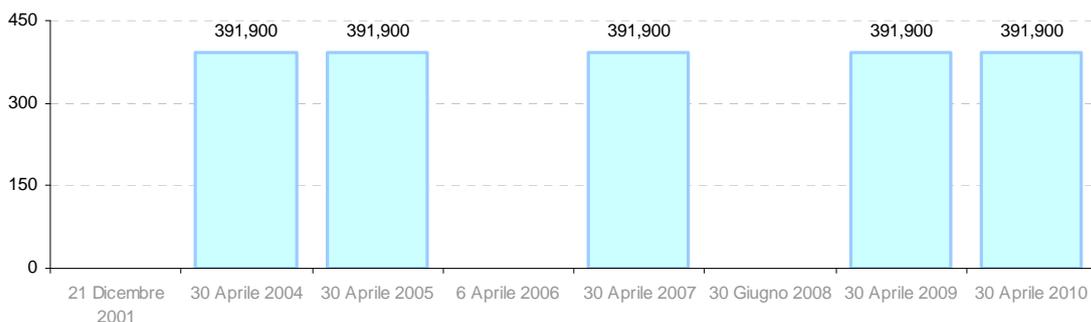
Previsione al 30 Aprile 2004	2008	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
Previsione al 30 Aprile 2005	2010	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2005
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 8 del 31.01.2008
Previsione al 30 Aprile 2010	2013	<b>Fonte:</b> RFI Spa



CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
*Sistemi Ferroviari*  
 Accessibilità ferroviaria Malpensa  
**RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MILANO - MORTARA**  
**TRATTA CASCINA BRUCIATA - PARONA LOMELLINA**  
**SCHEDA N. 9**

**Costo**

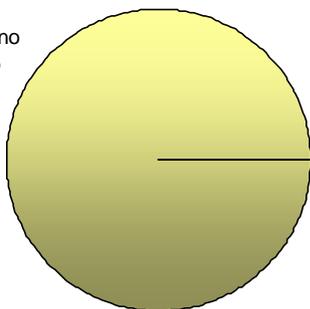
Pag.6



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Fabbisogno  
residuo  
100%



Pag.6

**Localizzazione**



**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE



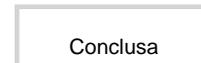
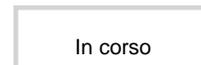
STATO  
DELL'AFFIDAMENTO



ESECUZIONE LAVORI



CONFERENZA DI SERVIZI



**Ultimazione lavori**

Oltre 2015

Pag.8

## DATI GENERALI

### *Descrizione e dati storici*

L'intervento completa il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara, nella tratta Cascina Bruciata-Parona. Il tracciato si estende per 19,5 Km e segue il tracciato storico sino a Parona, eccetto che nel tratto precedente al Comune di Abbiategrasso, in prossimità del naviglio Grande, ove affianca a nord il tracciato attuale. Il progetto oltre al raddoppio della tratta, prevede la realizzazione degli impianti tecnologici e di sicurezza e opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello.

#### **1994**

Con il Contratto di programma (CdP) RFI 1994-2000 sono destinati 206,6 Meuro per la copertura del fabbisogno finanziario dell'intero progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara del costo di circa 606 Meuro.

#### **2001**

Con il 4° addendum al CdP RFI 2001-2005 sono destinati 399,4 Meuro per la copertura del fabbisogno finanziario dell'intero progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara.

#### **Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi ferroviari "Accessibilità ferroviaria Malpensa" del costo pari a 1.133,1 Meuro ed una disponibilità di circa 392 Meuro. Nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, è compresa tra i "Corridoi ferroviari" della regione Lombardia alla voce "Accessibilità Malpensa: tratta Milano-Mortara".

#### **Ottobre 2002**

Il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara viene approvato in sede di Conferenza di Servizi ministeriale del 28 ottobre 2002.

#### **Maggio 2003**

ITALFERR, per conto di RFI, che è il soggetto aggiudicatore, trasmette, con nota 29 maggio 2003 n. DT/284/03, il progetto preliminare dell'opera completo di Studio di Impatto Ambientale, alla Regione, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e al Ministero per i beni e le attività culturali.

#### **Aprile 2003**

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile 2003, con la denominazione "Accessibilità ferroviaria Malpensa. Milano-Mortara. Raddoppio tratta Cascina Bruciata-Parona".

#### **Giugno 2003**

Il progetto viene inoltrato al MIT da RFI con nota 6 giugno, n. RFI/AD/A0011/P/2003/0000796.

#### **Settembre 2003**

La regione Lombardia, con delibera di Giunta 30 settembre 2003 n. VII/14408, esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in merito alla compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera.

#### **Novembre 2003**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota dell'8 novembre 2003 n. ST/407/36582/2003, esprime parere favorevole, con prescrizioni, facendo salve le richieste delle Soprintendenze per i beni archeologici della Lombardia e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Milano in relazione a

quanto deliberato dal Consorzio Parco Lombardo del Ticino.

#### **Aprile 2004**

Il progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina" è incluso nel Piano delle priorità degli investimenti di RFI Spa, dell'aprile 2004, nell'ambito dei progetti relativi al Contratto di programma 2001-2005.

#### **Luglio 2004**

La Commissione speciale VIA esprime, nella seduta del 28 luglio 2004, parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'"Accessibilità ferroviaria Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007.

#### **Agosto 2004**

Il parere della Commissione VIA viene trasmesso dal Ministero dell'ambiente e del territorio al MIT con nota del 12 agosto 2004, n. GAB/2004/7838/B05.

#### **Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Accessibilità ferroviaria Malpensa: Raddoppio MI Mortara Tratta Cascina Bruciata - Parona" figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 392 Meuro interamente finanziati.

#### **Dicembre 2005**

Il MIT, con nota n. 640 22 dicembre, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento "Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina", integrata con un addendum consegnato in seduta, proponendo l'approvazione del progetto stesso, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

#### **Marzo 2006**

Il CIPE, con delibera n. 46 del 22 marzo, esprime parere favorevole sullo schema di accordo preliminare al 4° addendum al Contratto di programma 2001-2005, che prevede ulteriori 399,42 Meuro a copertura dell'intera opera.

Lo stesso CIPE, con delibera 29 marzo 2006 n. 76, approva il progetto preliminare dell'intervento, con prescrizioni e prende atto che RFI ha provveduto a predisporre la documentazione tecnica ad integrazione del SIA, richiesta in considerazione del fatto che la linea ferroviaria attraversa il "Sito di importanza comunitaria" denominato "Basso corso e sponde del Ticino". Il CIPE inoltre ritiene che i costi correlati agli adeguamenti prescrittivi, valutabili in 989.000 euro, possano essere assorbiti nel costo complessivo e che l'intero progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara trova copertura nell'ambito del CdP 1994-2000 e nell'accordo preliminare al 4° addendum al CdP 2001-2005. In merito ai tempi di realizzazione si fa presente che "il tempo complessivo stimato per la realizzazione dell'opera, dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio, è stimato in circa 50 mesi e che l'anno di effettivo avvio dei lavori è indicato nel 2009"

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, "raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona Lomellina" figura quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Raddoppio Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona" viene classificato tra "le altre opere" ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 392 Meuro interamente da

finanziare. E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8)"

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, conferma il costo e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "Raddoppio Milano - Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona " è compreso nell'allegato G "Infrastrutture Prioritarie" con un costo di 391,9 Meuro.

#### **Marzo 2008**

L'intervento è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo di 391,9 Meuro.

L'intervento è escluso dal CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è riportato nella tab.3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)", con un costo di 391,9 Meuro interamente finanziato.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n.10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 391,9 Meuro interamente finanziato.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità ferroviaria Malpensa" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011" . L'intervento non è riportato nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" .

#### **Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa, nel quale è riportato il progetto "Raddoppio Milano-Mortara (raddoppio Milano S. Cristoforo-Albairate/Vermezzo e riqualificazione Milano S. Cristoforo-Porta Romana)" con un costo a vita intera di 271 Meuro, una disponibilità al 2008 di 606 Meuro e quindi fondi residui per 335 Meuro. In questo caso i fondi residui corrispondono a un definanziamento ai sensi della delibera CIPE n. 10/2009 e per gli effetti del DPCM dell'11 settembre 2008 con riallocazione risorse per esigenze prioritarie.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

CdP RFI 1994-2000

CdP RFI 2001-2005

PPI RFI - Ottobre 2003

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera di Giunta Regione Lombardia 30 Settembre 2003, n. VII/14408

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

DPEF 2006-2009 – Luglio 2005

Delibera CIPE n. 46 del 22 Marzo 2006

Delibera CIPE n. 76 del 29 Marzo 2006

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	391,900	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	391,900	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	391,900	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 76 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	391,900	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 76 del 29.03.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	391,900	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	0,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013; RFI Spa
Di cui (importi e provenienza)		
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	
<i>Note</i>		

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO*			
	ESTERNO	Importo: 8.800.000**		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 323.000.000,00			
<p>Note: progetto preliminare approvato con Del. CIPE 76/2006          *Progettazione sviluppata da Italferr Spa, società del gruppo RFI Spa          **riferito a tutti i servizi di progettazione previsti fino all'affidamento dei lavori.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	RFI Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	15/05/2013 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.680 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
Note :			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture (2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

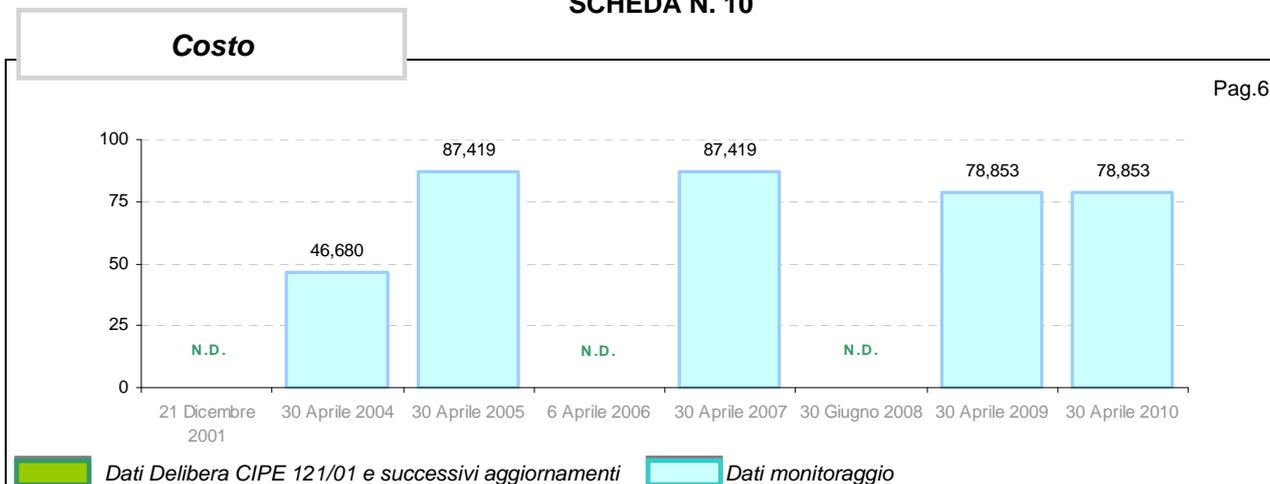
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	31/03/2015 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2012	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2013	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 29 Marzo 2006 n. 76
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note:		

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
 Sistemi Ferroviari  
 Accessibilità ferroviaria Malpensa  
**POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA NOVARA - SEREGNO:  
 VARIANTE DI GALLIATE**  
 SCHEDA N. 10



### Quadro finanziario

Fabbisogno residuo 100%

### Localizzazione

**F**

Pag.6

### Stato di attuazione

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI	
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato			In corso
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi			Conclusa

### Ultimazione lavori

2013

Pag.8

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento consiste nella realizzazione del potenziamento della tratta ferroviaria "Variante di Galliate", della linea Novara-Seregno, del collegamento diretto Torino-Malpensa e della tangenziale Ovest di Galliate. In particolare la tratta ferroviaria "variante di Galliate" interessa un tratto di 8,198 km compreso tra la stazione di Novara e il confine regionale e consiste:

- nel raddoppio della linea esistente, con previsione dell'inserimento, mediante bivio a raso, dei due binari della interconnessione alta velocità/alta capacità – Malpensa;
- nella costruzione della nuova sede per doppio binario (variante esterna di Galliate);
- nella realizzazione della nuova stazione di Galliate;
- in interventi di manutenzione ordinaria del binario esistente;
- nella deviazione del tracciato per la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Langosco, in affiancamento al ponte esistente;
- nella eliminazione dei passaggi a livello esistenti e delle interferenze nelle tratte in variante;
- nell'ammodernamento impiantistico della rete.

**Giugno 2000**

Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa (F.N.M.E.) è concessionaria della linea ferroviaria Novara-Turigo e la relativa concessione è stata prorogata, con decreto dirigenziale 6 giugno del MIT, fino al 2016 per la parte infrastrutture, ai sensi dell'accordo di programma stipulato con la Regione Lombardia in adempimento alle prescrizioni del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

**Marzo 2001**

La linea Novara – Seregno è inclusa nella rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) prevista nel Piano generale dei trasporti e della logistica approvato con DPR del 14 marzo 2001.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo tra i lavori "Accessibilità ferroviaria Malpensa" per un costo complessivo di 1.133,106 Meuro, riferito all'intero sistema integrato di accessibilità ferroviaria all'aeroporto lombardo, a fronte di una disponibilità di 391,991 Meuro e a una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 253,6 Meuro.

**Novembre 2002**

Ai sensi del regolamento della Regione Lombardia, n. 11 del 26 novembre 2002, la FNME – in qualità di concessionario – svolge le attività di progettazione, stazione appaltante, direzione lavori e collaudo degli interventi infrastrutturali.

**Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra governo e regione Piemonte dell'11 aprile.

**Giugno 2003**

Il giorno 10 F.N.M.E. Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare al MIT, al

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali, alle regioni Piemonte e Lombardia, agli altri enti interessati e ai soggetti interferiti.

#### **Settembre 2003**

La Regione Piemonte, con delibera 29 settembre 2003 n. 75-10582, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in esame sia ai fini dell'intesa sulla localizzazione sia per i profili di compatibilità ambientale e sulla valutazione di incidenza ed ha chiesto l'avvio dello studio del raddoppio sulla tratta dal Km 6+747 al Km 7+922.

#### **Dicembre 2003**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, in data 3 dicembre, esprime parere favorevole in merito al SIA a condizione che vengano recepite le prescrizioni formulate dalle competenti Soprintendenze.

#### **Febbraio 2004**

Il MIT, con nota n. 692/2004/S.P del 6 febbraio, trasmette agli enti interessati la bozza di protocollo di intesa sull'assetto ferroviario del nodo di Novara che include la "realizzazione del raccordo diretto tra l'asse alta velocità/alta capacità Torino–Milano, attraverso la interconnessione di Novara ovest, e la linea FNME Novara–Saronno, da utilizzare per relazioni dirette Torino-Malpensa".

#### **Luglio 2004**

Nel protocollo d'intesa, sottoscritto il 28 luglio, tra MIT, regioni Piemonte e Lombardia, provincia e comune di Novara, comune di Galliate, Rete ferroviaria italiana (RFI), TAV S.p.a., FNME, Autostrada Torino – Milano S.p.a, la realizzazione della variante di Galliate costituisce un tassello essenziale alla definizione dell'assetto del nodo ferroviario di Novara.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'"Accessibilità ferroviaria Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004–2007.

#### **Dicembre 2004**

Il MIT, con nota n. 701 del 17 dicembre 2004, ha trasmesso al CIPE la relazione istruttoria sul "potenziamento linea ferroviaria Novara – Seregno: variante di Galliate", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

#### **Marzo 2005**

Il MIT, con nota n. 152 del 17 marzo, trasmette al CIPE documentazione integrativa alla relazione istruttoria precedentemente inviata.

Il CIPE, con delibera del 18 marzo 2005 n. 21, approva con prescrizioni il progetto preliminare del "potenziamento della linea ferroviaria Novara – Seregno: variante di Galliate", per un costo dell'intervento pari a 43,1 Meuro, e fa presente che i progetti definitivi del raccordo diretto, attraverso l'interconnessione di Novara Ovest, con la linea FNME Novara-Saronno, da utilizzare per le relazioni dirette Torino-Malpensa, del costo pari a 42,4 Meuro, e della tangenziale Ovest di Galliate, il cui costo è stimato in 1,9 Meuro, saranno esaminati contestualmente al progetto definitivo della "Variante di Galliate". La definizione della copertura del costo degli interventi è rimandata in sede di approvazione dei relativi progetti definitivi.

**Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Accessibilità ferroviaria Malpensa: Novara-Seregno variante di Galliate (nessuna indicazione di copertura)" figura con un costo di 87 Meuro interamente da finanziare e indica quale stato di avanzamento "in corso definitivo" e il 2008 quale anno di ultimazione lavori.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, la "linea ferroviaria Novara-Seregno: variante di Galliate" figura quale sub intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate" viene classificato tra "le altre opere" ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 87,42 Meuro interamente da finanziare. E' inoltre presente tra le opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8) e realizzabili entro il 2011 (All.9).

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, conferma il costo e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre.

**Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 riporta l'intervento Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate negli allegati A1 Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE, e A2 Progettazioni preliminari, con un costo di 87,4 Meuro interamente da finanziare.

**Ottobre 2007**

Ferrovie Nord, con nota prot. N.4180 del 9 ottobre trasmette al MIT e alle amministrazioni interessate il progetto definitivo dell'intervento.

**Marzo 2008**

L'intervento è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo di 87,41 Meuro. FNME Spa trasmette al MIT il progetto definitivo.

**Maggio 2008**

Il MIT convoca la Conferenza dei Servizi, che si tiene in prima seduta il 6 maggio. Vengono acquisiti i pareri degli Enti interessati e/o interferiti.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è riportato nella tab.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE" con il costo di 87,4 Meuro interamente da finanziare.

**Gennaio 2009**

L'opera è compresa nel 1° Atto aggiuntivo IGQ governo e regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n.10 del 6 marzo, , prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. L’opera è compresa nell’allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 78,853 Meuro, interamente da finanziare.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l’opera “Accessibilità ferroviaria Malpensa” è inserita nelle tabelle: “4: Opere avviate e completate”; “7: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. La “Linea Novara-Seregno :potenziamento e variante della tratta di Galliate” è inserita nella tabella :”13 :Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013”, con un costo di 78,85 Meuro. L’intervento “Ferrovia Novara-Seregno: variante di Galliate “ è riportato nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Lombardia” con un costo 78,85 Meuro interamente da finanziare e con uno stato dell’arte “da avviare al 2013”.

**Codice Unico di Progetto**

E11J04000000001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Ferrovienord Spa (ex F.N.M.E Spa)

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte dell’11 Aprile 2003

Protocollo d’intesa tra il MIT, Regione Piemonte, Regione Lombardia, Provincia di Novara, Comune di Novara, Comune di Galliate, Rete ferroviaria italiana (RFI), TAV S.p.a., FNME, Autostrada Torino – Milano S.p.a, del 28 Luglio 2004

Delibera CIPE n. 21 del 18 Marzo 2005

1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte del 23 Gennaio 2009

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	46,680	<b>Fonte:</b> Intesa Generale Quadro – Aprile 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	87,419	<b>Fonte:</b> Del. CIPE n. 21 del 18.03.2005
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	87,419	<b>Fonte:</b> Del. CIPE n. 21 del 18.03.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	78,853	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	78,853	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	0,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	0,000	
<i>Fabbisogno residuo</i>	78,853	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 64,485 Meuro			
<i>Note: Il progetto preliminare è stato approvato con Del. CIPE 21/2005. Il progetto definitivo, del costo di 78,85 Meuro, è in istruttoria presso il MIT.</i>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Ferrovienord Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	<input type="text" value="BANDO DI GARA"/>	<input type="text" value="AFFIDAMENTO DIRETTO"/>	
DATA BANDO	28/03/2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	<input type="text" value="CONTRATTO DI APPALTO"/>	<input type="text" value="CONTRATTO DI CONCESSIONE"/>	
	<input type="text" value="Contraente Generale"/>	<input type="text" value="Finanza di progetto"/>	
	<input type="text" value="Appalto integrato"/>	<input type="text" value="Su proposta della SA"/>	<input type="text" value="Su proposta di privati"/>
	<input type="text" value="Appalto di sola esecuzione"/>		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	<input type="text" value="PRELIMINARE"/>	<input type="text" value="DEFINITIVO"/>	
	<input type="text" value="ESECUTIVO"/>		
TEMPI DI ESECUZIONE	<input type="text" value="PROGETTAZIONE"/>	<input type="text" value="LAVORI"/>	
	<input type="text" value="gg"/>	<input type="text" value="730 gg (previsto)"/>	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note:</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	30/09/2011 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

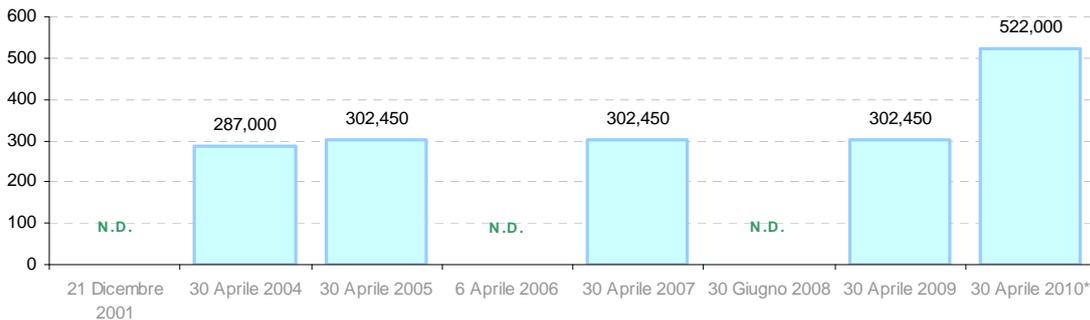
**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2007	<b>Fonte:</b> Intesa Generale Quadro – Aprile 2003
Previsione al 30 Aprile 2005	2007	<b>Fonte:</b> DPEF 2005-2008
Previsione al 30 Aprile 2007	2009	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2009	2012	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2013	<b>Fonte:</b> Ferrovienord Spa

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
 Sistemi Ferroviari  
 Accessibilità ferroviaria Malpensa  
**POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA**  
**TRATTA RHO-GALLARATE E RACCORDO Y**  
**PER LA CONNESSIONE DIRETTA TRA RHO-FIERA/EXPO E MALPENSA**  
 SCHEDA N. 11

**Costo**

Pag.7

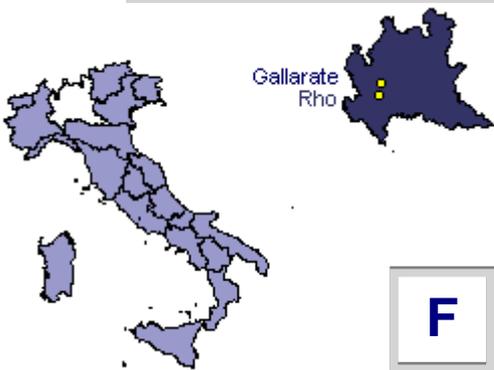
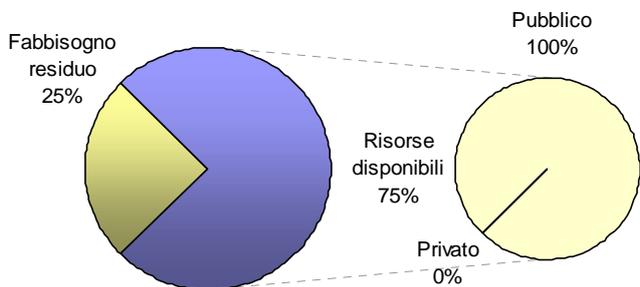


■ Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti    ■ Dati monitoraggio

\* Costo progetto definitivo comprensivo di integrazioni e prescrizioni rispetto al progetto preliminare

**Quadro finanziario**

**Localizzazione**



Pag.7

**Stato di attuazione**

Pag.8

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE
STATO DELL’AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato	
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi	

CONFERENZA DI SERVIZI
In corso
Conclusa

**Ultimazione lavori**

Oltre 2015

Pag.9

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

Il potenziamento della tratta Rho – Gallarate della linea ferroviaria Rho-Arona rientra nel miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa nonché nel collegamento veloce tra l'Italia e le città svizzere oltre valico.

Il progetto, aggiornato e approvato dal CIPE a Maggio 2010, prevede uno sviluppo della lunghezza complessiva di circa 25 km e comprende la realizzazione di 4 binari tra Rho e Parabiago e 3 binari tra Parabiago e Gallarate con interventi agli impianti lungo la tratta. Il progetto prevede inoltre la realizzazione del raccordo Y per la connessione a Busto con la linea FM per Malpensa, la nuova fermata di Nerviano, la sistemazione delle stazioni e fermate di Rho, Vanzago e Parabiago e il potenziamento dei parcheggi di interscambio. Sono inoltre previste numerose opere compensative e di mitigazione ambientale.

#### **Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi ferroviari "Accessibilità ferroviaria Malpensa" del costo pari a 1.133,106 (lascerei solo una o max due cifre dopo la virgola e dove c'è per es 102,00 toglierei lo 00) Meuro ed una disponibilità di circa 392 Meuro. Nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, la tratta ferroviaria Gallarate – Rho fa parte del "Potenziamento Sistema Gottardo" classificato nell'allegato 1 tra i sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa.

#### **Aprile 2003**

Nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e regione Lombardia dell'11 aprile (tutti i mesi in piccolo), l'opera è classificata come: "Potenziamento del Sistema Gottardo: triplicamento tratta Gallarate – Rho".

#### **Giugno 2003**

Il progetto preliminare dell'opera viene trasmesso in data 10 giugno da RFI Spa al MIT, al Ministero dell'ambiente, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla regione Lombardia e agli enti gestori delle interferenze.

#### **Novembre 2003**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 6 novembre, ST7407/36589/2003, esprime parere favorevole, con prescrizioni.

#### **Febbraio 2004**

La regione Lombardia, con delibera di Giunta del 13 febbraio n. VII/16381, esprime parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto dell'opera, sentiti le province e i comuni interessati. Il Ministero dell'ambiente, Commissione speciale VIA, con nota GAB/2004/7508/B05, esprime parere favorevole, con prescrizioni.

#### **Aprile 2004**

Il progetto "Potenziamento della linea Rho-Arona - tratta Gallarate-Rho" risulta incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004, tra i "nuovi progetti Legge Obiettivo" con un costo di 287 Meuro.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l'"Accessibilità ferroviaria Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti

nel DPEF 2004–2007.

**Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera n. 91 del 20 dicembre, approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

**Febbraio 2005**

Il MIT, con nota n. 75 del 17 febbraio trasmette la relazione istruttoria sul “progetto preliminare del potenziamento della linea Rho – Arona, tratto Rho – Gallarate.

**Marzo 2005**

Il MIT, con successive note n. 130 del 4 marzo e n. 146 del 15 marzo, fornisce chiarimenti in merito al progetto ed invia una versione revisionata della relazione istruttoria.

**Maggio 2005**

Il CIPE, con delibera n. 65 del 27 maggio, approva il progetto preliminare con prescrizioni. Il costo complessivo ammonta a 302,45 comprensivi di 15,45 Meuro per i maggiori oneri derivanti dalle prescrizioni. Il finanziamento viene rinviato alla fase di approvazione del progetto definitivo, anche in considerazione del fatto che all’infrastruttura “Accessibilità ferroviaria Malpensa” sono già stati assegnati, in precedenti delibere, 48,53 Meuro. La stessa delibera indica quale anno di attivazione dell’infrastruttura il 2010

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 conferma il costo dell’opera, pari a 302 Meuro, e indica il 2011 quale anno di completamento lavori.

**Aprile 2006**

Nell’allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il “potenziamento linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate” quale sub intervento dell’accessibilità ferroviaria Malpensa per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell’allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l’intervento “Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario” viene classificato tra “le altre opere” ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 302,45 Meuro interamente da finanziare. E’ inoltre presente nello stesso documento tra le possibili priorità sui nodi (All.7).

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di “ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, per l’opera “potenziamento linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate” conferma il costo e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

L’intervento non è compreso nel Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT, aggiornato a novembre.

**Marzo 2007**

Il MIT, la regione Lombardia, l’ ANAS e RFI firmano un protocollo d’intesa per il completamento delle opere di accesso a Malpensa. Per l’intervento “triplicamento della tratta Rho-Gallarate”, il costo previsto indicato è di 302,45 Meuro, come da esito della progettazione preliminare approvata dal CIPE, interamente da finanziare. Il progetto comprende anche il raccordo ‘Y’ di collegamento della linea RFI direzione Gallarate con la linea della Ferrovie Nord Saronno-Malpensa, direzione Malpensa, del costo previsto di ulteriori 48 Meuro, in assenza di specifica progettazione, per cui il costo complessivo previsto dell’opera è di 350 Meuro. Il MIT si impegna a garantire i finanziamenti necessari per la progettazione e per la realizzazione dell’intervento rendendo disponibili, nel 2007, 10 Meuro per la redazione del progetto

definitivo del triplicamento e per lo studio di fattibilità e la successiva progettazione del raccordo 'Y', da avviare a realizzazione entro il 2008. Secondo la tempistica del Protocollo, il progetto rientra tra gli interventi di medio periodo – Scenario 2012.

#### **Giugno 2007**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2008-2012 l'intervento "Malpensa - Potenziamento ferroviario Gallarate-Rho viene classificato tra le opere da avviare entro il 2012 per un costo di 302,45 Meuro di cui 10 Meuro finanziati da altre fonti statali e un fabbisogno di 292,45 Meuro da reperire.

Marzo 2008

L'intervento è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo di 302,45 Meuro.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il ministero delle Infrastrutture e RFI in data 18 marzo 2008, l'opera Potenziamento linea Gallarate-Rho è compresa tra le opere "in corso - Tabella A03-Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale" per la parte riguardante la progettazione (10 meuro), e tra le opere prioritarie da avviare - Tabella C03-Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale, per la parte riguardante la realizzazione (292 meuro).

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento "Malpensa – Potenziamento Gallarate–Rho Realizzazione 3°Binario" è presente tra le "Opere istruite dalla struttura tecnica di missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con progetto definitivo per un costo di 302 Meuro e un fabbisogno residuo di 292 Meuro (essendo 10 Meuro finanziati da "altri finanziamenti").E' inoltre presente come opera parzialmente finanziata da avviare entro il 2013.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di PIS 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 302,45 Meuro dei quali 10 disponibili.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità ferroviaria Malpensa" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento Rho-Gallarate è presente nelle tabelle: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)"; "12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009"; Nella tabella: "13 :Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013" e nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia" è riportato l'intervento "Malpensa-Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3°binario", con un costo di 302,45 meuro, una disponibilità di 10 meuro da altre fonti statali, un fabbisogno di 292,45, e uno stato dell'arte "da avviare al 2013". Nella tabella 14, tra gli interventi dei Sistemi Urbani, è compreso l'intervento "Opere necessarie all'Expo: Triplicamento Rho Gallarate" con un Fabbisogno Programmatico di 292 Meuro.

In data 31 luglio Italferr Spa ,in nome e per conto di RFI Spa, pubblica su due quotidiani l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità relativo al progetto definitivo.

#### **Agosto 2009**

In data 7 agosto, Italferr, che ha redatto la progettazione in qualità di soggetto tecnico di RFI, trasmette il

progetto definitivo al MIT e agli altri Enti interessati.

#### **Aprile 2010**

RFI Spa, con nota informativa sullo stato di avanzamento del progetto “Nuova linea Passo Corese-Rieti”, riferisce tra l'altro che il finanziamento di 90 Meuro assegnato dal CIPE all'opera con delibera 105/2006, pur inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 (aggiornamento 2008), non è stato attivato in quanto non sufficiente a coprire significative fasi funzionali del progetto. La scarsità delle risorse finanziarie a disposizione di RFI Spa ha suggerito di operare una rimodulazione del Contratto di Programma (aggiornamento 2009), utilizzando il finanziamento di 90 Meuro previsto per la realizzazione di una fase funzionale del tratto Passo Corese - Osteria Nuova al fine di completare il finanziamento del progetto “potenziamento della linea ferroviaria Rho Gallarate (progettazione e 1^ fase ) inserita nella tabella “Opere in corso”. Tale rimodulazione, è stata intesa come mera anticipazione delle risorse necessarie per far fronte all'urgenza di completare la rete ferroviaria a disposizione della mobilità a servizio dell'Expo 2015, da reintegrare in occasione dell'aggiornamento 2010 del contratto di programma di RFI Spa.

#### **Maggio 2010**

Nella seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa, nel quale è riportato il progetto “Potenziamento linea Gallarate-Rho (progettazione + 1^ fase)” con un costo a vita intera di 392 Meuro, una disponibilità al 2008 di 10 Meuro, una riallocazione di 90 meuro provenienti da definanziamenti ai sensi della delibera CIPE n. 10 del 6 marzo 2009 e per gli effetti del DPCM del 11/9/2008, nonché risorse aggiuntive per il 2009 di 292 Meuro a carico dei fondi legge obiettivo/FAS.

Nella stessa seduta il CIPE approva il progetto definitivo del primo lotto funzionale della tratta Rho-Parabiago, nell'ambito del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, prevedendo la copertura finanziaria di circa 382 Meuro. Il progetto, il cui costo complessivo è di 522 Meuro, è inserito nell'elenco delle opere connesse per l'Expo 2015 e, rispetto al progetto preliminare, il cui costo era di 302 Meuro, prevede un quarto binario, alcune varianti di tracciato e numerose opere compensative.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera di Giunta Regione Lombardia 13 Febbraio 2004, n. VII/16381

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE n. 65 del 27 Maggio 2005

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia, Marzo 2007

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

Nota informativa RFI Spa sullo stato di avanzamento del progetto "Nuova linea Passo Corese-Rieti",  
Novembre 2009-Aprile 2010

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

Seduta CIPE del 13 Maggio 2010

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	287,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	302,450	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	302,450	<b>Fonte:</b> Del. CIPE del 27 Maggio 2005 n. 65
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	302,450	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	522,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa

Note:

#### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	392,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa; Seduta CIPE 13.05.2010
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	<i>100,000</i>	<i>Altre risorse pubbliche</i>
	<i>292,000</i>	<i>Legge obiettivo</i>
Fabbisogno residuo	130,000	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO*			
	ESTERNO	Importo: 11.000.000,00**		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 318.000.000,00			
<p><i>Note:</i> Il progetto preliminare è stato approvato con Del. CIPE 65/2005 e il progetto definitivo nella seduta del 13 maggio 2010.</p> <p>*Progettazione sviluppata da Italferr Spa, società del gruppo RFI Spa</p> <p>**riferito a tutti i servizi di progettazione previsti fino all'affidamento dei lavori.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	RFI Spa			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO CIG/CUI	16/06/2010 (previsto)			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	1.722 gg (previsto)		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

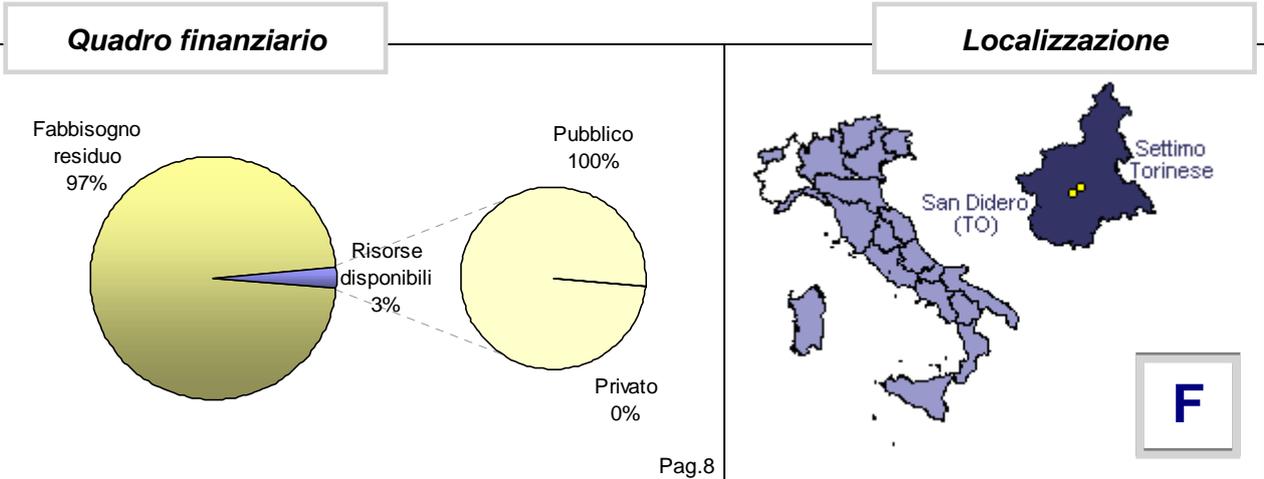
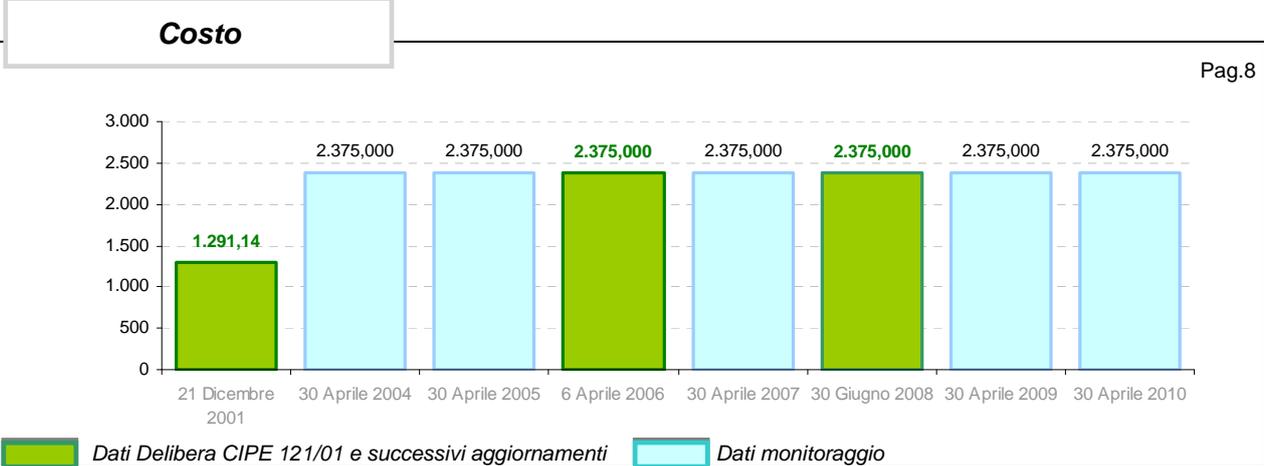
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	07/11/2011 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa (Marzo 2005)
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa (Marzo 2005)
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa*
<p>Note: la Delibera CIPE 65/2005 del 27 maggio 2005, in merito ai tempi di ultimazione dei lavori, fa presente che "i tempi complessivi dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera, come si deduce dal cronoprogramma di cui alla relazione istruttoria e dalla scheda ex delibera n. 63/2003, sono stimati in 75 mesi e che l'attivazione è prevista entro aprile 2010". – Nel DPEF 2006-2009 (luglio 2005) la previsione è per il 2011.</p> <p>* RFI prevede l'attivazione della 1^ fase funzionale di quadruplicamento della tratta Rho-Parablago + raccordo Y nel 2015 e il triplicamento Parabiago-Gallarate nel 2016.</p>		



CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
*Sistemi Ferroviari*  
 Gronda ferroviaria merci nord Torino  
**NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO NODO URBANO DI TORINO: POTENZIAMENTO  
 LINEA FERROVIARIA TORINO BUSSOLENO E CINTURA MERCI**  
**SCHEDA N. 12**



**Stato di attuazione** Pag.9

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 100px; margin: 0 auto; text-align: center;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 100px; margin: 0 auto; text-align: center;">Conclusa</div>
STATO DELL’AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

**Ultimazione lavori** Pag.10

Oltre 2015

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto della nuova "linea Bussoleno-Torino e cintura merci", denominata "linea di gronda", si inserisce nel collegamento Torino-Lione, uno dei progetti prioritari individuati quali parti integranti del corridoio V dall'Unione Europea – che ha sostenuto circa il 50% del costo dei relativi studi. L'intervento fa parte della sezione nazionale della linea Torino-Lione e si sviluppa per 43 km circa da Settimo Torinese (ove sono previste le interconnessioni con la linea ad Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano e con l'omonima linea storica) a S. Didero nella piana di Bruzolo (ove è prevista la connessione con la parte comune, compresa tra St. Jean de Maurienne e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento in questione). Il progetto prevede due fasi funzionali di cui la fase 1 consiste nell'attivazione della "gronda merci" fino all'interconnessione, nel futuro impianto di Bruzolo, con la linea storica, mentre la fase 2 presuppone l'attivazione completa della nuova linea Torino-Lione. Il tracciato per il 50% si sviluppa in galleria naturale profonda e tra le opere principali è prevista la realizzazione di 2 viadotti.

**1991**

La Convenzione stipulata a Salisburgo il 7 novembre 1991 stabilisce obiettivi di medio e lungo termine rispetto al miglioramento delle infrastrutture ferroviarie necessarie allo sviluppo dei grandi assi ferroviari transalpini.

**2000**

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma 2001-2005 stipulato tra l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione e F.S. Spa. La copertura finanziaria viene prevista per 15 Meuro nel 1° addendum allo stesso Contratto di Programma, per 9,3 Meuro nel 2° addendum e per 41,3 Meuro nel 3° addendum.

**2001**

Il CIPE con Delibera 1 febbraio 2001, n. 1 approva il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nel quale l'opera viene considerata prioritaria.

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento "Gronda ferroviaria merci nord Torino" è incluso nell'ambito dei sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" con un costo di 1.291,142 Meuro e nessuna disponibilità finanziaria.

**Marzo 2003**

Viene pubblicato un avviso al pubblico in data 10 marzo 2003 relativo ad una prima stesura del progetto preliminare.

**Aprile 2003**

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale con la denominazione "Gronda ferroviaria merci nord Torino".

**Maggio 2003**

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, con foglio 6 maggio 2003 n. 4327, formula osservazioni relative alla prima stesura del progetto.

**Luglio 2003**

Nel DPEF 2004-2007 la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" figura tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

Nella delibera della Regione Piemonte, del 21 luglio 2003 n. 68, vengono date indicazioni per l'aggiornamento del progetto.

#### **Ottobre 2003**

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione ottobre 2003, con un costo di 2.375 Meuro.

In data 10 dicembre 2003 viene pubblicato sui quotidiani un altro avviso pubblico per comunicare la richiesta di compatibilità ambientale e l'avvio del procedimento.

#### **Dicembre 2003**

Il CIPE, con delibera 5 dicembre 2003 n. 113, approva, con prescrizioni, il progetto preliminare della "tratta internazionale" del "nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione". L'ultimazione dei lavori ed il preesercizio sono previsti per la fine del 2012.

#### **Febbraio 2004**

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, con foglio 2 febbraio 2004 n. 829, esprime osservazioni sulla seconda versione del progetto.

#### **Aprile 2004**

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte, con foglio 19 aprile 2004 n. 3405, esprime ulteriori osservazioni sulla seconda versione del progetto.

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004, con un costo di 2.375 Meuro.

#### **Giugno 2004**

La Regione Piemonte, con delibera di Giunta 12 luglio 2004 n. 26-12997, prende atto che il progetto integrato riflette gli approfondimenti e le modifiche di tracciato richiesti dalla precedente delibera – fatta eccezione per il collegamento di Corso Marche, del quale si ribadisce l'indispensabilità ai fini dello sviluppo dell'area industriale torinese. Approva quindi il tracciato con riserva, con prescrizioni e con la richiesta di ulteriori approfondimenti sui profili ambientali.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007, e la colloca nel Corridoio 5 "Asse Est Ovest Lisbona Kiev-Tratta italiana Torino Trieste" (Tabella 4) e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2011. Lo stesso documento, in merito al costo dell'intervento indica 24,28 Meuro quale ammontare degli investimenti autorizzati ad oggi e 2.350,72 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera.

#### **Ottobre 2004**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, Commissione speciale VIA, in data 12 ottobre 2004 esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

#### **Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 classifica l'opera "Gronda ferroviaria merci nord Torino", con un costo di 2.375 Meuro interamente disponibili, tra quelli in fase istruttoria.

Nel Protocollo d'intesa del 18 luglio 2005 con la Provincia di Torino ed i Comuni di Collegno, Grugliasco, Torino, Venaria e con la partecipazione della Camera di Commercio, gli Enti locali avanzano, tra le altre, la richiesta di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano, chiedendo che il relativo progetto venga inserito a pieno titolo nell'opera complessiva della "cintura ferroviaria nord di Torino".

Il MIT, con nota 22 luglio 2005 n. 348, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "potenziamento linea

ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE con delibera 29 luglio 2005, n. 88, si è espresso favorevolmente sul 4° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005 in cui è prevista la copertura residua di 2.309,5 Meuro per l'opera.

Nella seduta preparatoria alla riunione CIPE del 29 luglio 2005 la Regione Piemonte chiede un rinvio dell'approvazione del progetto preliminare in quanto non sono state prese in considerazione le prescrizioni espresse con delibera 12.7.2004, in particolare il collegamento, attraverso Corso Marche, con il sito logistico di Orbassano.

Il CIPE, nella seduta del 29 luglio 2005 rinvia, su richiesta della Regione Piemonte, l'approvazione del progetto.

#### **Agosto 2005**

La Regione Piemonte nella delibera n. 16-609 del 1° agosto 2005 propone l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare ai fini tecnico-amministrativi, ribadendo la necessità di realizzazione del collegamento di Corso Marche e chiedendo la costituzione di specifici strumenti di concertazione per assicurare la partecipazione degli enti locali, i quali hanno espresso serie preoccupazioni nei confronti della linea, alla definizione del progetto nelle fasi successive della progettazione.

Il CIPE, con delibera 3 agosto 2005 n. 119, prende atto della volontà della Regione Piemonte e degli Enti locali di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano e valuta positivamente la realizzazione del collegamento di Corso Marche quale opera integrativa della nuova linea Torino-Lione. L'intervento deve quindi essere inserito nell'aggiornamento del 1° Programma delle opere strategiche e nell'aggiornamento dell'Intesa Generale Quadro. Il costo complessivo dell'intervento, in linea con le previsioni del PPI – edizione aprile 2004, è quantificato in 2.375 Meuro, di cui 1.952,56 per costi di realizzazione (inclusivi degli oneri per acquisizione delle aree per 64,11 Meuro e di opere compensative per 75,86) e 422,44 per somme a disposizione (377,44 per imprevisti e spese tecniche e 45 per spese generali). Le prescrizioni formulate dagli Enti interessati nella fase istruttoria successiva alla ripubblicazione del progetto preliminare, in particolare le indagini geologiche per la verifica della presenza di sostanze amiantifere, hanno determinato extra-oneri quantificati complessivamente in circa 73,44 Meuro (pari al 3% del costo), che il Ministero istruttore ritiene possano essere riassorbiti nell'ambito della gestione a vita intera dell'attuale quadro economico del progetto.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS figura, tra i sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" con un costo di 2.375,000 Meuro e una disponibilità di 65,600 Meuro. Nell'allegato 2 invece figura il "nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci" quale sub intervento della "Gronda ferroviaria merci nord Torino" per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 2.375,00 Meuro interamente finanziati con il Contratto di programma 2001-2005 di RFI. È inoltre presente nello stesso documento tra le possibili priorità sui nodi (All. 7).

Con il Decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione

degli interventi relativi al sistema AV/AC.

#### **Ottobre 2006**

Il documento CIPE “Esiti tavolo di Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato il 30 ottobre, conferma per l’opera “potenziamento linea Torino-Bussoleno” il costo e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Dal rapporto “Infrastrutture Prioritarie” redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, si rileva che la linea AV/AC Torino–Lione è stata estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria. A seguito dell’abbandono delle procedure di L.O. e del passaggio in procedura ordinaria dovrà essere elaborato, per le tratte Nuova linea Torino–Bussoleno e Bruzolo-Confini di Stato (sezione internazionale) lo studio di impatto ambientale, entro l’aprile 2007, previsto dalla procedura di VIA sul progetto definitivo.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l’intervento “Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno” risulta con progetto preliminare con un costo di 2.375 Meuro, di cui 65,60 già finanziati.

#### **Marzo 2008**

L’intervento non è compreso nel Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT, aggiornato a marzo.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l’opera Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione è compresa tra le opere “in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità” per la parte riguardante gli studi e le indagini (66 Meuro), e tra le altre opere da realizzare - Tabella C04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, per la parte riguardante e la realizzazione (2.309 Meuro).

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l’intervento è riportato nella tab. 1 con un costo di 2.375 Meuro di cui 65,60 coperti da altri finanziamenti e 2.309,40 Meuro di fabbisogno residuo aggiornato.

Il 28 giugno l’Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, con il documento “Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio”, noto come accordo di Pracatinat, assume delle decisioni in merito a 4 punti: nuove politiche dei trasporti per il territorio; una regia unitaria è indispensabile; convergenze sulle fasi progettuali, divergenze su quelle realizzative; i riferimenti per una progettazione ispirata dal territorio e rivolta all’Europa delle reti TEN.

#### **Luglio 2008**

Nella riunione del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, del 29 luglio 2008, relativo all’asse ferroviario Torino Lione, il Governo, d’intesa con la Regione Piemonte, con il Sindaco e la Provincia di Torino, assume delle decisioni operative anche sulla base delle indicazioni del documento conclusivo di Pracatinat del 28 giugno 2008, ed in particolare quella di avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione, dal confine francese a Settimo. Inoltre sono state riconosciute: la necessità di una "Governance unitaria" dell'intera progettazione che, basandosi sull'esperienza dell'Osservatorio Valle Susa dovrà coordinare e monitorare tutte le fasi di impostazione e sviluppo della progettazione preliminare; l'unitarietà di finanziamento dell'intera linea coordinando le risorse attivabili in un piano organico e tenendo conto del "Piano Strategico" promosso dalla Provincia di Torino.

#### **Gennaio 2009**

Nel 1° Atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, è compresa l’opera “Cintura nord Settimo-Bruzolo (compreso corso Marche)” con un costo di

4.800 Meuro.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. L’opera è compresa nell’allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 2.375 Meuro dei quali 65,550 disponibili.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 la “Gronda ferroviaria merci nord Torino” è inserita nelle tabelle: “4: Opere avviate e completate”; “7: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”. E’ inoltre inserita nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Piemonte” con un costo di 2.375,00 Meuro, una disponibilità di 65,60 Meuro a carico di altre fonti statali, un fabbisogno di 2.309,40 Meuro e uno stato dell’arte “da avviare al 2013”.

**Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. L’intervento “Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Studi e indagini)” è compreso tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04 “Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità” - con un costo a vita intera di 66 Meuro, interamente disponibili, dei quali 11 contabilizzati al 2009.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione di Salisburgo del 7 Novembre 1991  
Contratto di programma RFI 2001-2005  
Delibera CIPE n. 1 del 1 Febbraio 2001  
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte 11 Aprile 2003  
Delibera della Regione Piemonte n. 68 21 Luglio 2003  
PPI RFI Spa – edizione Ottobre 2003  
Delibera CIPE 5 n. 113 del Dicembre 2003  
Delibera di Giunta Regione Piemonte 12 Luglio 2004, n. 26-12997  
PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004  
Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n. 79 del 15 Luglio 2005  
Protocollo d'intesa 18 Luglio 2005  
Delibera CIPE n. 88 del 29 Luglio 2005  
Delibera Regione Piemonte n. 16-609 del 1° Agosto 2005  
Delibera CIPE n.119 del 3 Agosto 2005  
Decreto-legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008  
Accordo di Pracatinat del 28 Giugno 2008  
Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 Luglio 2008  
1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte, 23 Gennaio 2009  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	1.291,142	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2006</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 119 del 03.08.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	2.375,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	0,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	65,600	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 119 del 03.08.2005
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	15,000	<i>1° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005</i>
	9,300	<i>2° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005</i>
	41,300	<i>3° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	2.309,400	

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO*	ESTERNO		
		Importo: 63.400.000,00**		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.950.000.000,00			
<b>Note:</b> *Progettazione sviluppata da Italferr Spa, società del gruppo RFI Spa **riferito a tutti i servizi di progettazione previsti fino all'affidamento dei lavori.				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	RFI Spa			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/07/2012 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato		Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		Concessione di servizi	
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		1.523 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<b>Note:</b>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	25/11/2013 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

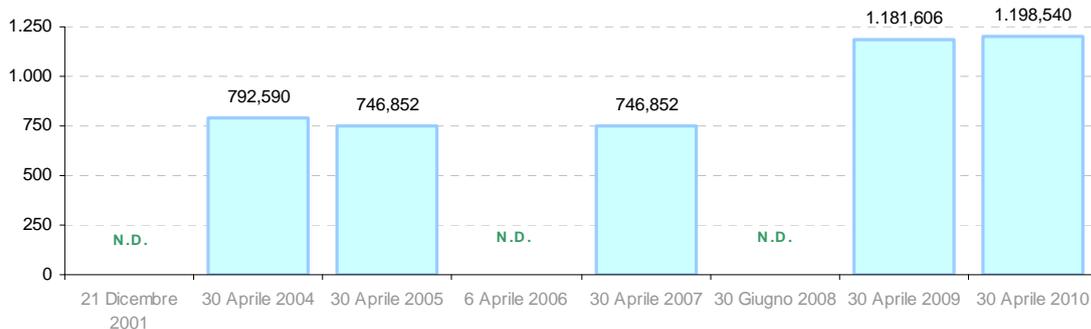
**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2013	<b>Fonte:</b> RFI Spa (Marzo 2005)
Previsione al 30 Aprile 2007	2014	<b>Fonte:</b> Regione Piemonte
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note:		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari  
**AMPLIAMENTO AUTOSTRADA A4 DA QUARTO D'ALTINO A VILLESSE**  
**SCHEDA N. 13**

**Costo**

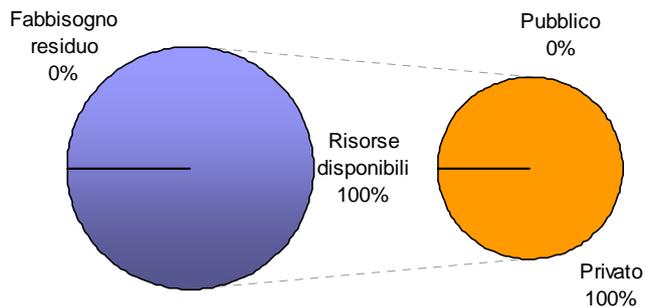
Pag.8



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

**Localizzazione**



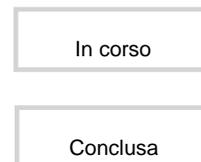
Pag.8

**Stato di attuazione**

Pag.9



CONFERENZA DI SERVIZI



**Ultimazione lavori**

Oltre 2015

Pag.10

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

L'intervento consiste nella realizzazione della terza corsia della A4 (Torino-Trieste) nella tratta Quarto D'Altino (Ve) – Villesse (Go). Il tracciato presenta uno sviluppo di circa 94 km dei quali circa 54 Km ricadono nella regione Veneto e circa 40 Km nella regione Friuli Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale la A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine. La sezione trasversale del progetto è quella prevista dal decreto del MIT del 5 novembre 2001 per la categoria A (autostrade), ambito extraurbano, con una larghezza di m 32,50 (3 corsie di m 3,75 per carreggiata, affiancate all'esterno da una banchina di sosta di emergenza di m 3,00, e con spartitraffico da m 4) e con velocità di progetto (Vp) compresa tra i 90 e i 140 Km/h.

#### **Dicembre 1999**

Il 7 dicembre 1999 viene stipulata la Convenzione tra ANAS e Società Autovie Venete Spa per la concessione in gestione delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano

Con decreto interministeriale 21 dicembre 1999, n.607/Segr. Dicoter, la convenzione è approvata.

#### **Dicembre 2001**

L'intervento rientra all'interno del programma di cui all'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 tra i sistemi stradali ed autostradali - Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari.

#### **Settembre 2002**

L'ampliamento dell'Autostrada A4 da Quarto D'Altino a Villesse figura tra gli interventi compresi nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia, mentre non risulta incluso nell'I.G.Q. tra il Governo e la Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003.

#### **Febbraio 2003**

La Società Autovie Venete Spa, in qualità di concessionaria, predispone il progetto preliminare della parte di A4 di sua competenza.

#### **Maggio 2003**

Il progetto preliminare viene trasmesso in data 20 maggio dal soggetto aggiudicatore al MIT e successivamente, con ulteriore documentazione integrativa, alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze.

#### **Agosto/Ottobre 2003**

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e la Regione Veneto formulano con nota, rispettivamente, del 29 agosto 2003 e del 27 ottobre 2003, richiesta di integrazione al progetto con l'inserimento dello svincolo di Meolo, già incluso nell'atto convenzionale tra ANAS e Autovie Venete Spa.

#### **Aprile 2004**

La Regione Friuli Venezia Giulia, con delibera 22 aprile 2004 n. 1026, autorizza la formulazione dell'intesa sulla localizzazione dell'opera e ha espresso parere favorevole sul progetto, ma chiede che la realizzazione della terza corsia venga effettuata fino alla sezione di Villesse, confermando tale posizione nella delibera 2 luglio 2004, n. 1700, trasmessa con nota 23 luglio 2004 e con la quale la Giunta si è

espressa positivamente, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale del progetto.

#### **Giugno 2004**

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio trasmette, in data 30 giugno 2004, il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, della Commissione Speciale VIA.

#### **Agosto 2004**

La Regione Veneto, in data 13 agosto 2004, trasmette la delibera 18 giugno 2004, n. 1740, con la quale esprime parere favorevole al rilascio dell'attestazione di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente agli approfondimenti ed integrazioni. In data 9 novembre 2004, trasmette la delibera 29 ottobre 2004, n. 3378, con la quale la Giunta formula avviso favorevole alla localizzazione dell'intervento, con prescrizioni, raccomandazioni e considerazioni.

#### **Ottobre 2004**

L'intervento è incluso nella nota integrativa del 2° Documento di programmazione economico-finanziaria 2005-2008, approvato dalla Conferenza Unificata, nella seduta del 14 ottobre 2004, e dal Cipe, nella seduta del 18/3/2005 con delibera n. 3.

#### **Dicembre 2004**

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in data 23 dicembre 2004, si esprime favorevolmente con prescrizioni, anche tenendo conto delle osservazioni avanzate dalle Soprintendenze competenti.

#### **Gennaio 2005**

Con nota del 14 gennaio, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio esprime valutazioni comparative sulle prescrizioni formulate dalla Regione Friuli Venezia Giulia nella citata delibera n. 1700/2004, pervenuta alla Commissione VIA dopo l'espressione del parere favorevole. Con nota n. 29 del 21 gennaio il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare di "Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia tra le progressive Km 11+650 e Km 106+150: da Quarto d'Altino a Villesse", proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni, ai soli fini procedurali. Con nota n. 58388/45.01 del 31 Gennaio, l'Assessore alle Politiche dell'Ambiente e della Mobilità della Regione Veneto conferma il parere favorevole espresso dalla Giunta regionale con delibera 29 ottobre 2004, n. 3378.

#### **Marzo 2005**

La Delibera CIPE 13/2005 del 18 marzo prende atto che: il soggetto aggiudicatore è ANAS Spa; che la Società Autovie Venete Spa è concessionaria delle Autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano; che i tempi per l'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue da parte degli enti interferenti sono stimati in 24 mesi e che è prevista la funzionalità di un 1° lotto dell'opera per dicembre 2008, mentre il termine dei lavori è previsto entro la fine del 2010; che l'importo complessivo dell'opera, a seguito del ridimensionamento dell'estesa da 122 a 94 km circa, è pari a 746,9 Meuro; che il costo verrà sostenuto dalla concessionaria in completo autofinanziamento; che è stata effettuata un'analisi costi-benefici dalla quale risulta che i costi dell'investimento sono "socialmente" recuperabili al 30° anno di vita dell'opera. Il CIPE quindi delibera l'approvazione del progetto preliminare con le prescrizioni proposte dal MIT, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e quindi si intende perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e le Regioni interessati dalla localizzazione dell'opera. Il limite di spesa dell'intervento viene indicato pari al costo complessivo dell'intervento (746,9 Meuro, inclusivo degli oneri per le opere di mitigazione ambientale). Infine viene evidenziato che l'efficacia della delibera resta subordinata al perfezionamento dell'Intesa con la Regione Veneto relativamente all'opera in questione, così come previsto nella sentenza della Corte Costituzionale

n. 303/2003, mediante stipula di un atto integrativo della citata Intesa Generale Quadro.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "VE – TS Ampliamento autostradale A4 da Quarto d'Altino a Villesse" indica un costo pari a 747 Meuro, tutti assegnati, il 2011 quale anno di completamento lavori, e la progettazione definitiva in corso in merito allo stato di avanzamento lavori

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura l'"ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse" quale sub intervento del Completamento stradale Corridoio 5 per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Giugno 2006**

La Regione Veneto, con delibera di Giunta n.1816 del 13 giugno 2006, stabilisce che l'asse ferroviario della linea AV/AC Venezia-Ronco dei Legionari si accosti al tracciato dell'autostrada solo in una sezione molto prossima al confine orientale del Veneto, svincolando così il secondo lotto da problematiche di armonizzazione con la linea ferroviaria.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "A4 Venezia Trieste – Ampliamento e tre corsie tratto: Quarto d'Altino - Villesse" viene classificata tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 746,85 Meuro, tutti autofinanziati (all.4). E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All.8) e tra quelle "realizzabili entro il 2011" (All.9).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse" conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario."La società Autovie Venete, controllata all'87% dalla Regione, ipotizza di provvedere alla realizzazione dell'infrastruttura a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del piano finanziario".

#### **Giugno 2007**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2008-2012 l'intervento "Ampliamento A4: tratta Quarto d'Altino - Villesse" viene classificata tra le "opere da avviare entro il 2012" con un costo di 746,85 Meuro interamente finanziati.

#### **Novembre 2007**

In data 7 novembre 2007 è stipulata la Convenzione Unica tra ANAS Spa e Autovie Venete Spa avente ad oggetto l'affidamento della costruzione e dell'esercizio delle Autostrade A4 Venezia – Trieste, A23 Palmanova – Udine ed A28 Portogruaro – Conegliano. Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed è previsto che il costo dell'opera venga sostenuto, in completo autofinanziamento, da "Autovie Venete S.p.A", concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano. La delibera CIPE impone la prescrizione di garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Venezia-Ronchi dei Legionari. Autovie ed RFI hanno valutato in 280 Meuro l'onere di tale prescrizione, non imputabile sul piano finanziario della concessionaria. Sulla base della citata Convenzione del 7 novembre 2007 l'intervento è articolato nelle seguenti tratte: Quarto d'Altino – San Donà di Piave; nuovo Casello Autostradale di Meolo al km 19+960; San Donà di Piave – svincolo di

Alvisopoli (escluso); nuovo Casello Autostradale di Alvisopoli al km 69+900 e collegamento con SS 14; nuovo ponte sul fiume Tagliamento- tratto tra nuovo casello di Alvisopoli e nuovo casello di Ronchis (parallelismo RFI); tratto nuovo casello di Ronchis (escluso) – Gonars (parallelismo RFI); Gonars – Villesse.

#### **Dicembre 2007**

L'opera è inserita nel 1° Atto aggiuntivo alla IGQ tra Governo e Regione Veneto del 17 dicembre.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT viene analizzato l'avanzamento delle singole tratte e si sottolinea il fabbisogno di 280 Meuro, conseguenti alle prescrizioni CIPE, relative all'affiancamento con la linea ferroviaria.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera risulta nella tab.1, con progetto definitivo approvato dal CIPE e un costo di 1.198,54 Meuro interamente finanziati.

#### **Luglio 2008**

Con il DPCM 11 luglio 2008 è dichiarato lo stato di emergenza ex L. n. 225/92, fino al 31 dicembre 2009, nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia.

#### **Agosto 2008**

A partire dal 27 agosto viene avviata la progettazione definitiva del secondo lotto, affidata con procedura aperta per un importo di 2.911.802,59 euro più IVA.

#### **Settembre 2008**

Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 settembre 2008, n. 3702, è nominato Commissario Delegato il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 1, tra gli interventi della tabella 8 "Opere di legge obiettivo inserite in convenzioni autostradali" e nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 1.181 Meuro interamente finanziato con risorse private.

#### **Aprile 2009**

Il Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia, in data 4 aprile 2009, dà avvio alle procedure di gara, con la pubblicazione di tre bandi per: l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva, della redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento (P.S.C.), delle attività accessorie e della realizzazione con qualunque mezzo della IIIª Corsia dell'Autostrada A4 - Tratto Nuovo Ponte sul Fiume Tagliamento (progr. km 63+300) - Gonars (progr. km 89+000), Nuovo svincolo di Palmanova e Variante S.S. n° 352 - 1° Lotto; l'affidamento dell'appalto integrato (progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori) per la costruzione dell'ampliamento dell'A4 con la terza corsia nel tratto Quarto d'Altino (progr. Km 10+950) - S. Donà di Piave (progr. km 29+500); l'affidamento dell'appalto integrato (progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori) per la costruzione del Nuovo Casello Autostradale di Meolo - Autostrada A4 - Progr. km 19+600.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 il "Completamento stradale Corridoio 5" è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e

completate”; “7: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. Nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti - Multiregioni” è presente l’intervento “A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d’Altino-Villesse-Sistiana” con un costo di 1.198,54 Meuro, disponibili, a carico di privati. Stato dell’arte: finanziati da avviare.

#### **Agosto 2009**

In data 24 agosto viene affidato, tramite appalto ad evidenza pubblica, l’incarico di verifica degli elaborati progettuali.

#### **Novembre 2009**

Il Commissario delegato, in data 17 novembre 2009, aggiudica gli appalti integrati relativi alla realizzazione degli interventi "Nuovo casello autostradale di Meolo - Autostrada A4 (progr. km 19+690)" e "Ampliamento dell'Autostrada A4 con la realizzazione della terza corsia - Tratto Quarto d'Altino (progr. Km 10+950) - S. Donà di Piave (progr. km 29+500)".

Anas Spa, in data 18 novembre approva il Piano Economico Finanziario di Autovie Venete Spa, società concessionaria.

Al fine di rispettare le prescrizioni del CIPE, viene stralciato dalla progettazione definitiva il progetto denominato “Casello di San Stino di Livenza”, per il quale è necessaria la procedura VIA e in data 19 novembre viene pubblicato l’avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale.

#### **Dicembre 2009**

Con D.P.C.M. del 12.12.2009 viene prorogato l’incarico del Commissario delegato fino al 31 dicembre 2010.

#### **Gennaio 2010**

Il Commissario delegato, in data 4 gennaio 2010, avvia le procedure di gara, con la pubblicazione del bando per l’affidamento dell’appalto integrato concernente la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di costruzione dell’ampliamento dell’autostrada A4 con la terza corsia tratto Gonars (progr. km 89 + 000,00) - Villesse (progr. km 106 + 150,00).

#### **Maggio 2010**

Il Commissario delegato, in data 5 maggio 2010, avvia le procedure di gara, con la pubblicazione dei bandi per l’affidamento dei servizi di ingegneria attinenti alle prestazioni del Coordinatore per l’esecuzione dei lavori così come definite dall’art. 92 del D. Lgs n. 81/2008 per: i lavori di costruzione dell’adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia; i lavori di costruzione dell’ampliamento dell’A4 con la realizzazione della terza corsia - Lotto Quarto d’Altino (progr. 10+950,00) - S. Donà di Piave (progr. 29+500,00).

**Codice Unico di Progetto**

**I51B02000000007** - Ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse (Delibera CIPE 13 del 18 Marzo 2005)

**I41B08000240005** - Terza corsia tratto Nuovo Ponte sul Fiume Tagliamento (progr. Km 63+300) e Gonars (progr. Km 89+000), nuovo svincolo di Palmanova e variante SS 352 (1° lotto)

**I71B07000190005** - Terza corsia tratto Quarto d'Altino (progr. Km 10+950) e San Donà di Piave (progr. Km. 29+500)

**I51B07000200005** - Nuovo Casello Autostradale di Meolo - Autostrada A4 - Progr. km 19+600

**I11B07000180005** - Terza corsia tratto Gonars (progr. km 89 + 000,00) - Villesse (progr. km 106 + 150,00)

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia /Autovie Venete Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione ANAS-Autovie Venete 7 Dicembre 1999

Decreto interministeriale 21 Dicembre 1999, n.607/Segr. Dicoter

IGQ tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia del 20 Settembre 2002

Delibera CIPE n.13 del 18 Marzo 2005

Delibera di Giunta Regione Veneto n.1816 del 13 Giugno 2006

Convenzione Unica tra ANAS Spa e Autovie Venete Spa , Novembre 2007

1° Atto aggiuntivo IGQ tra Governo e Regione Veneto del 17 Dicembre 2007

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell' 11 Luglio 2008

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 Settembre 2008, n. 3702

Bandi di gara del Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia del 4 Aprile 2009

D.P.C.M. del 12.12.2009

Avviso di avvenuta aggiudicazione del Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia del 9 Dicembre 2009

Bando di gara del Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia del 4 Gennaio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	792,590	<b>Fonte:</b> CNEL – Aprile 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	746,852	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 13 del 18.03.2005
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	746,852	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 13 del 18.03.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	1.181,606	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	1.198,540	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	1.198,540	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	1.198,540	<i>Autovie Venete Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	
<i>Note</i>		

Terza corsia tratto Nuovo Ponte sul Fiume Tagliamento (progr. Km 63+300) e Gonars (progr.Km 89+000), nuovo svincolo di Palmanova e variante SS 352 - 1° lotto

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			

Note: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 13/2005.

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	04/04/2009		
CIG/CUI	0306416E77		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE *	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.460 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			

Note: la durata complessiva prevista nel bando di gara per la prestazione è pari a 1.865 giorni

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	368.755.608,21*
Importo oneri per la sicurezza - B	14.354.860,00
Importo complessivo a base di gara – A+B	407.569.223,62 euro
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture (2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * compresi 354.440.748,21 euro per lavori, 38.663.615,41 euro per servizi di progettazione ed attività accessorie e 150.000,00 euro per oneri del Contraente Generale ex art. 176, comma 20 D.Lgs 163/06 e s.m.i. non assoggettabili a ribasso d'asta.	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

Terza corsia tratto Quarto d'Altino (progr. Km 10+950) e San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – 2° lotto

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			

Note: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 13/2005.

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	4.04.2009		
CIG/CUI	03064380A3		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE*	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	120 gg	1.460 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	17/11/2009		
AGGIUDICATARIO	ATI Impregilo Spa, Ing. E. Mantovani Spa, Co.Ve.Co. Consorzio Veneto Cooperativo, So.Co.Str.Mo. Srl e Carron Cav. Angelo Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO			

Note: \* La durata complessiva prevista nel bando di gara per la prestazione è pari a 1.580 giorni

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	298.018.840,26*
Importo oneri per la sicurezza - B	11.262.752,64
Importo complessivo a base di gara – A+B	309.281.592,90
Importo di aggiudicazione (2)	224.683.843,47
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * compresi 294.469.709,52 euro per lavori e 3.549.130,74 euro per oneri di progettazione, accessori e redazione del P.S.C..	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2013	<b>Fonte:</b> Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2014	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

**Nuovo Casello Autostradale di Meolo - Autostrada A4 - Progr.  
km 19+600**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	<input type="checkbox"/> SDF	<input type="checkbox"/> PP	<input type="checkbox"/> PD	<input type="checkbox"/> PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	<input type="checkbox"/> INTERNO			
	<input type="checkbox"/> ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			

*Note: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 13/2005.*

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia		
MODALITÀ DI SELEZIONE	<input type="checkbox"/> BANDO DI GARA	<input type="checkbox"/> AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	4.04.2009		
CIG/CUI	0306395D23		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	<input type="checkbox"/> CONTRATTO DI APPALTO	<input type="checkbox"/> CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	<input type="checkbox"/> Contraente Generale	<input type="checkbox"/> Finanza di progetto	
	<input type="checkbox"/> Appalto integrato	<input type="checkbox"/> <i>Su proposta della SA</i>	<input type="checkbox"/> <i>Su proposta di privati</i>
	<input type="checkbox"/> Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	<input type="checkbox"/> PRELIMINARE	<input type="checkbox"/> DEFINITIVO	
		<input type="checkbox"/> ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE*	<input type="checkbox"/> PROGETTAZIONE	<input type="checkbox"/> LAVORI	
	<input type="checkbox"/> 120 gg	<input type="checkbox"/> 1.095 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	17/11/2009		
AGGIUDICATARIO	ATI Vidoni Spa, Brussi Costruzioni Srl		
DATA STIPULA CONTRATTO			

*Note \* La durata complessiva prevista nel bando di gara per la prestazione è pari a 1.215 giorni*

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	23.509.347,90*
Importo oneri per la sicurezza - B	907.508,83
Importo complessivo a base di gara – A+B	24.416.856,73
Importo di aggiudicazione (2)	19.384.371,19
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * compresi 23.046.137,28 euro per lavori e 463.210,62 euro per oneri di progettazione, accessori e redazione del P.S.C..	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2013	<b>Fonte:</b> Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2013	<b>Fonte:</b> Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia

Terza corsia tratto Gonars (progr. km 89 + 000,00) - Villesse  
(progr. km 106 + 150,00)

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			

Note: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 13/2005.

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	04/01/2010		
CIG/CUI	04183701D8		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE*	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	120 gg	1.250 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			

Note \* La durata complessiva prevista nel bando di gara per la prestazione è pari a 1.370 giorni

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	150.859.802,49*
Importo oneri per la sicurezza - B	5 045 511,19
Importo complessivo a base di gara – A+B	155 905 313,68
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * compresi 148.999.218,96 euro per lavori e 1.860.583,53 euro per oneri di progettazione, accessori e redazione del P.S.C..	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

## Terza corsia tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE *	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 2.911.802,59 euro		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 449.130.800,84 euro			
<i>Note:</i> il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 13/2005. * Progetto definitivo da approvare				

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	30/06/2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRAENTE GENERALE	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Appalto integrato (previsto)	Finanza di progetto	
	Appalto di sola esecuzione	Su proposta della SA	Su proposta di privati
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.825 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> L'importo complessivo dell'appalto indicato nel PEF approvato da ANAS Spa in data 18/11/2009 è di 449.130.800,84 euro	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>	01/03/2011 (previsto)	
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

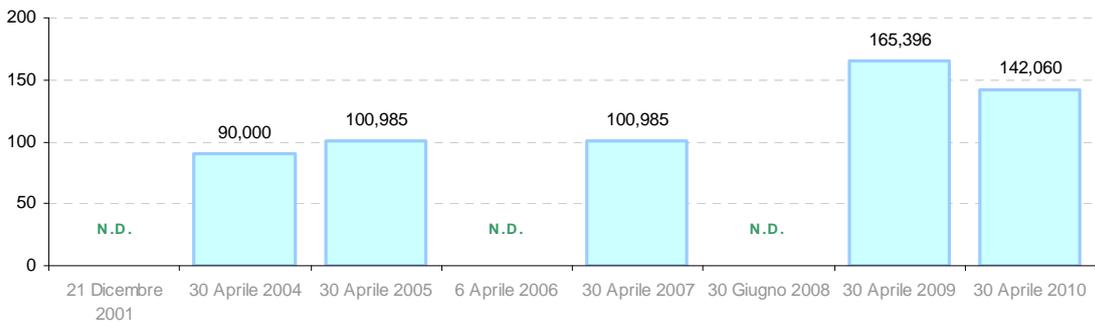
**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

**3CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari  
**RACCORDO VILLESSE-GORIZIA: ADEGUAMENTO A SEZIONE AUTOSTRADALE**  
**SCHEDA N. 14**

**Costo**

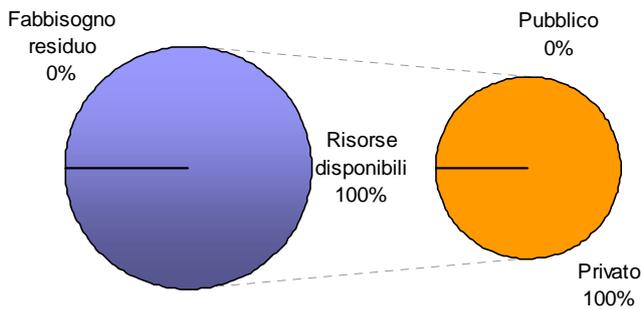
Pag.6



■ Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti    ■ Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Pag.6



**Localizzazione**



**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato	
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi	

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso
Conclusa

**Ultimazione lavori**

Pag.8

2012

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto preliminare riguarda l'adeguamento a sezione autostradale (categoria A) dell'esistente raccordo tra l'autostrada A4, in Comune di Villesse, ed il valico di S.Andrea al confine con la Slovenia, per uno sviluppo di circa 17 km in affiancamento alla S.S. 351 Cervignano-Gorizia. In particolare, si prevede la realizzazione di 4 svincoli (Villesse, Gradisca d'Isonzo, Farra d'Isonzo e Gorizia) e di una barriera di stazione, nonché la realizzazione di opere complementari, a carico della Regione Friuli Venezia Giulia. Le opere principali sono il sovrappasso della variante alla S.P. n. 3, il viadotto e la galleria della rotonda di Villesse, il ponte sul fiume Isonzo e la galleria artificiale di Savogna.

**Dicembre 1999**

Il 7 dicembre 1999 viene stipulata la Convenzione tra ANAS e Società Autovie Venete Spa per la concessione in gestione delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano

Con decreto interministeriale 21 dicembre 1999, n.607/Segr. Dicoter, la convenzione è approvata

**Dicembre 2001**

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'allegato 1 include, alla voce "sistemi stradali e autostradali", il "completamento stradale corridoio 5" cui è riconducibile l'"Adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia".

**Settembre 2002**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia, sottoscritta il 20 settembre 2002, alla voce "completamento del corridoio autostradale e dei valichi confinari".

**Aprile 2003**

Il progetto preliminare – predisposto da "Autovie Venete Spa" nella qualità di concessionaria - viene approvato, con raccomandazioni, dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 17 aprile 2003.

**Maggio 2003**

L'ANAS, con nota 20 maggio 2003 n. 3629, trasmette il progetto, con ulteriore documentazione, integrativa al MIT e successivamente alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze.

**Ottobre 2003**

La Commissione speciale VIA esprime parere favorevole il 21 ottobre 2003.

**Novembre 2003**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 18 novembre 2003, n. GAB/2003/11740/B05, trasmette il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni.

**Maggio 2004**

La Regione Friuli Venezia Giulia, con delibera di Giunta 4 maggio 2004 n. 1105, autorizza il Presidente a formulare l'intesa sulla localizzazione dell'opera ed esprime parere favorevole sul progetto.

La stessa Regione, con delibera 21 maggio 2004 n. 1277, si esprime positivamente, con prescrizioni, anche sulla compatibilità ambientale.

**Luglio 2004**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 1 luglio 2004 n. ST/407/22783, esprime parere

favorevole con prescrizioni.

#### **Gennaio 2005**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 14 gennaio 2005 n. CSVIA/2005/00032, trasmette un documento redatto dalla Commissione VIA di comparazione fra il precedente parere della Commissione e quello nel frattempo espresso dalla Regione Friuli Venezia Giulia, pervenendo a positive conclusioni in merito alle prescrizioni formulate.

Il Ministero per i beni e le attività culturali conferma il parere positivo, con nota 19 gennaio 2005 n. Dip.0708.407/371/2005.

#### **Febbraio 2005**

L'ANAS, con nota del 15 febbraio 2005, conferma che il costo dell'intervento verrà sostenuto, per la parte di competenza, dalla concessionaria "Autovie Venete Spa", in completo autofinanziamento.

Il MIT, con nota 17 febbraio 2005 n. 75, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare del "Raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale", proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni, ai soli fini procedurali.

#### **Maggio 2005**

Il CIPE, con delibera 27 maggio 2005 n. 61, approva il progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni e prende atto che l'importo di 100,985 Meuro è comprensivo delle opere di competenza di Autovie Venete Spa e della Regione Friuli Venezia Giulia.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009, conferma il costo dell'opera in circa 101 Meuro, indica la progettazione esecutiva quale stato di avanzamento lavori e il 2010 quale anno di ultimazione lavori.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il "raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale" quale sub intervento del Completamento stradale corridoio 5 per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 100,98 Meuro interamente finanziato. E' inoltre presente nello stesso documento sia tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8)" che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All.9).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale" conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, conferma il costo dell'opera, il quadro finanziario e la disponibilità del progetto preliminare approvato dal CIPE.

#### **Giugno 2007**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2008-2012 l'intervento ha un costo di 100,99 Meuro interamente finanziato, di cui 14,60 Meuro da "altre fonti statali" e 86,39 Meuro da privati. L'opera risulta inoltre nell'allegato delle opere da avviare entro il 2012 .

**Marzo 2008**

Il Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT conferma il costo di 100,98 Meuro, interamente disponibili, di cui 86,38 Meuro a carico della Società concessionaria Autovie Venete Spa e 14,60 Meuro a carico della Regione Friuli V.G. E' stato redatto il progetto definitivo ed è in corso la procedura di validazione.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è inserito nella tab.3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" per un costo di 142,06 Meuro e un fabbisogno residuo di 41,07 Meuro.

**Luglio 2008**

Con il DPCM 11 luglio viene dichiarato lo stato di emergenza ex L. n. 225/92, fino al 31 dicembre 2009, nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia

**Settembre 2008**

Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 settembre 2008, n. 3702 viene nominato Commissario delegato il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

**Ottobre 2008**

Anas, il 3 ottobre, approva il progetto definitivo dell'opera. L'8 ottobre viene dato avvio alle procedure di esproprio. Il 21 si apre la Conferenza dei Sevizi, che si chiuderà il 28 novembre.

**Dicembre 2008**

Il Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia, in data 29 dicembre 2008, ha dato avvio alle procedure di gara, con la pubblicazione del bando per l'affidamento dell'appalto integrato per l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 1, tra gli interventi della tabella 8 "Opere di legge obiettivo inserite in convenzioni autostradali" e nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 165,396 Meuro finanziato per 163,953 Meuro con risorse private e per 1,443 Meuro con altre risorse pubbliche.

**Giugno 2009**

Il 24 giugno avviene l'aggiudicazione provvisoria della gara d'appalto.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 il "Completamento stradale Corridoio 5" è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Friuli Venezia Giulia" è presente l'intervento "A4 Raccordo autostradale Villesse-Gorizia ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale" con un costo di 142,06 Meuro, disponibili, a carico di privati. Stato dell'arte: finanziati da avviare.

Il Commissario delegato, in data 16 luglio 2009, ha aggiudicato l'appalto integrato in via definitiva

**Settembre 2009**

I primi giorni del mese di settembre viene sottoscritto il contratto.

**Dicembre 2009**

Il 12 dicembre partono ufficialmente i lavori.

**Codice Unico di Progetto**

I54E02000050009

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia /Autovie Venete Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione ANAS-Autovie Venete 7 Dicembre 1999

Decreto interministeriale 21 Dicembre 1999, n.607/Segr. Dicoter

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia 20 Settembre 2002

Delibera Consiglio di Amministrazione ANAS 17 Aprile 2003

Delibera di Giunta Regione Friuli Venezia Giulia 4 Maggio 2004, n. 1105

Delibera Regione Friuli Venezia Giulia 21 Maggio 2004, n. 1277

Delibera CIPE n. 61 del 27 Maggio 2005

Convenzione Unica tra ANAS Spa e Autovie Venete Spa , Novembre 2007

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 11 Luglio 2008

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 Settembre 2008, n. 3702

Bando di gara del Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia del 29 Dicembre 2008

Avviso di avvenuta aggiudicazione del Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia del 27 Luglio 2009

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	90,000	<b>Fonte:</b> CNEL, Aprile 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	100,985	<b>Fonte:</b> Corte dei Conti (Marzo 2005)
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	100,985	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 61 del 27.05.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	165,396	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	142,060	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	142,060	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	142,060	<i>Autovie Venete Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			
<i>Note: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 61/2005.</i>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	29.12.2008		
CIG/CUI	0255305C56		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
		ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	120 gg	1.095 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	16/07/2009		
AGGIUDICATARIO	ATI I.CO.P. Spa, Friulana Bitumi Spa, Tomat Spa, Valle Costruzioni Srl e S.I.O.S.S. Srl		
DATA STIPULA CONTRATTO	09.2009		
<i>Note: * La durata complessiva prevista nel bando di gara per la prestazione è pari a 1.215 giorni</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	119.305.962,23*
Importo oneri per la sicurezza - B	6.741.310,00
Importo complessivo a base di gara – A+B	126.047.272,23
Importo di aggiudicazione (2)	98.633.806,36
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * compresi 117.694.964,03 euro per lavori e 1.610.998,20 euro per oneri di progettazione, accessori e redazione del P.S.C..	

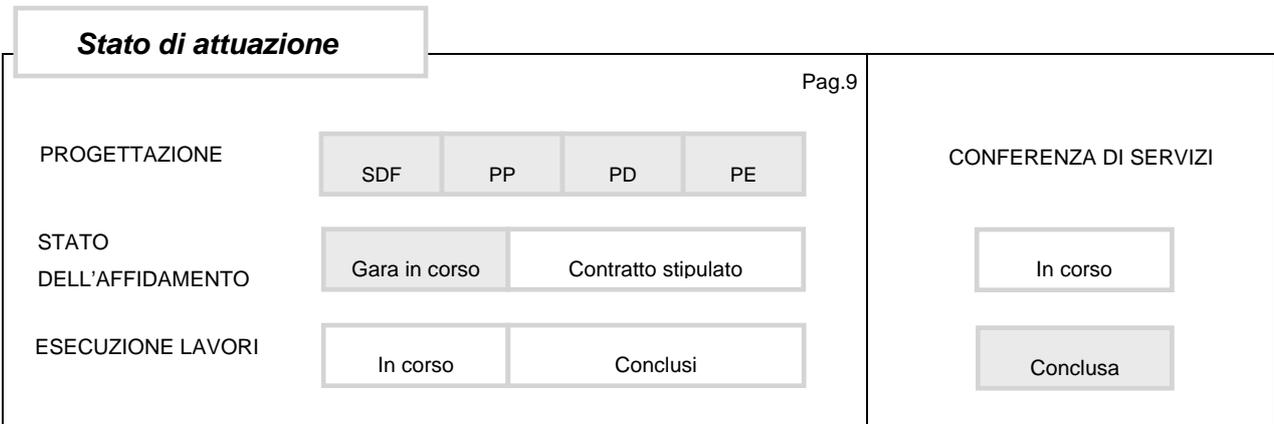
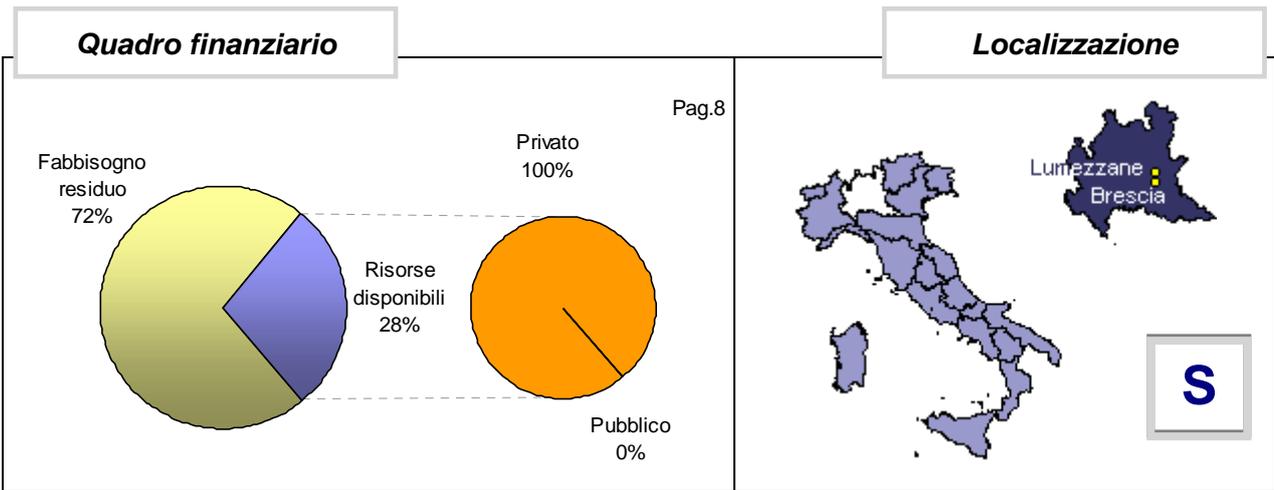
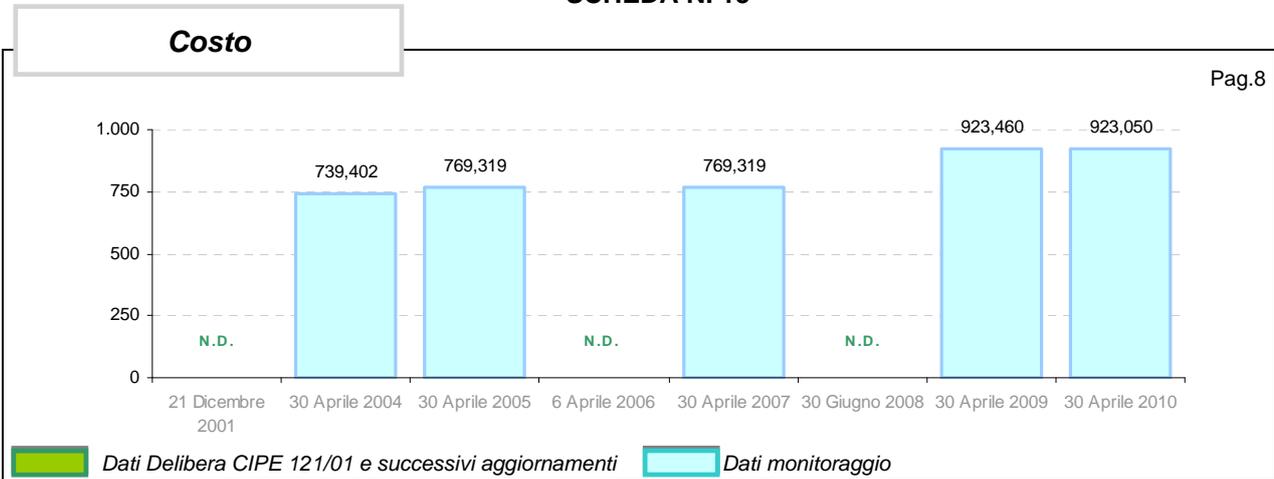
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>	12/12/2009	
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2010	<b>Fonte:</b> IGQ Regione Friuli Venezia Giulia – Settembre 2002
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2010	<b>Fonte:</b> DPEF 2005-2008
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	2009	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 61 del 27.05.2005
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2012	<b>Fonte:</b> Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2012	<b>Fonte:</b> Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia
<i>Note:</i> nella Delibera CIPE del 27 maggio 2005 n. 61 si fa presente che “i tempi per l'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue sono stimati in 22 mesi e che è prevista la funzionalità di un 1° lotto dell'opera per dicembre 2008, mentre il termine dei lavori è previsto entro la fine del 2009”.		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Completamento stradale corridoio 5  
**RACCORDO AUTOSTRADALE TRA L'AUTOSTRADA A4 E LA VALTROMPIA**  
**SCHEDA N. 15**



\*riferito al 1° stralcio

## **DATI GENERALI**

### **Descrizione e dati storici**

L'opera riguarda il collegamento dell'autostrada A4 alla Valtrompia, per uno sviluppo complessivo di circa 37 km, articolato nei seguenti tratti distinti:

- Ospitaletto-Concesio (12,6 km), in cui è previsto l'adeguamento dell'attuale strada provinciale 19 e di tutte le intersezioni con la viabilità esistente;
- Concesio-Lumezzane con lo svincolo di Sarezzo (11,6 km + 2,2 km), di nuova realizzazione e a pedaggio, caratterizzato da un susseguirsi di gallerie e viadotti riconducibili alla conformazione orografica della zona, tra l'altro fortemente antropizzata;
- Concesio-Stocchetta (4,9 km), in cui è prevista la realizzazione di una viabilità superficiale a servizio urbano e di una sotterranea di scorrimento da e per la Valtrompia;
- Caserma Papa (2,6 km), ove è previsto l'ammodernamento del tracciato della tangenziale ovest di Brescia in corrispondenza della Caserma ed il conseguente adeguamento degli svincoli esistenti.

#### **Dicembre 1998**

L'opera è inclusa nel Protocollo d'Intesa della grande viabilità relativa all'area metropolitana bresciana per l'interconnessione funzionale fra i sistemi tangenziale ed autostradale di Brescia, Protocollo sottoscritto il 4 dicembre dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Brescia, dal Comune di Brescia, dalla "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa" (concessionaria per la costruzione e l'esercizio dell'omonima autostrada, A4, e delle relative opere di ammodernamento, potenziamento e completamento) e dalla "Autostrade Centro padane Spa".

#### **Dicembre 1999**

Viene stipulata una convenzione tra la "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa" e l'ANAS il 7 dicembre, in seguito approvata dal Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica. L'opera è presente nel vigente piano finanziario 1999-2024 della Società, allegato alla convenzione.

#### **Aprile 2000**

L'opera figura anche nell'Accordo di Programma Quadro su "riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia", stipulato il 3 aprile tra il Ministero dei Lavori Pubblici, quello del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, la Regione Lombardia e le Province di Milano, Brescia, Cremona, Mantova e Pavia.

#### **Aprile 2001**

La "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa" avvia la procedura di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241.

#### **Dicembre 2001**

La Delibera CIPE n. 121/2001 include all'allegato 2, ai soli fini procedurali, nell'ambito dei "Corridoi stradali ed autostradali" della regione Lombardia, il "collegamento autostradale Brescia-Lumezzane".

#### **Ottobre 2002**

Nel Documento di programmazione economico-finanziaria regionale approvato dal Consiglio regionale con Delibera n. VII/620 del 22 ottobre è prevista la realizzazione dell'opera e, più precisamente, nel piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture allegato al Documento.

Con Decreto Interministeriale VIA del 22 ottobre, il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero per i Beni e le

Attività Culturali esprimono parere favorevole con prescrizioni sul progetto redatto nel 2000.

#### **Gennaio 2003**

Viene concluso l'aggiornamento del progetto definitivo, che tiene conto, oltre che delle criticità territoriali emerse nella fase precedente, anche dei più recenti orientamenti della normativa tecnica stradale soprattutto in tema di sicurezza e recepisce le prescrizioni formulate nel decreto VIA del 22 ottobre 2002.

#### **Marzo 2003**

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS Spa, il 20 marzo, approva il progetto definitivo per l'importo complessivo di euro 739,402 Meuro, da sostenere in autofinanziamento.

#### **Aprile 2003**

Il collegamento autostradale Brescia-Lumezzane figura tra gli interventi inseriti nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, nell'ambito dei "Corridoi autostradali e stradali".

Il 18 aprile l'ANAS presenta al MIT il progetto definitivo, che costituisce l'elaborazione del precedente progetto redatto nel 2000.

#### **Giugno 2003**

Il 12 giugno l'ANAS comunica l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità a mezzo annuncio su tre quotidiani, due dei quali a diffusione nazionale.

#### **Luglio 2003**

La struttura tecnica del MIT indice la Conferenza di Servizi, che si svolge il 29 luglio e 1 settembre.

Con note del 28 luglio e del 1° settembre, il Ministero dell'Ambiente si esprime positivamente, dopo aver proceduto alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni impartite con il precedente decreto VIA, ma segnala che detta verifica dovrà essere completata in sede di progettazione esecutiva, in base a ulteriori prescrizioni da attivare nelle successive fasi di costruzione ed esercizio.

#### **Agosto 2003**

La Regione Lombardia, con delibera dell'8 agosto, n.14097, formula parere favorevole con prescrizioni sul progetto, richiedendo che il piano di cantierizzazione venga concordato con i Comuni interessati per definire modalità e tempistica dell'utilizzo delle strade urbane e indicando le misure di compensazione.

#### **Settembre 2003**

Si svolge la seconda fase della Conferenza di Servizi.

#### **Dicembre 2003**

Con nota del 3 dicembre la Società concessionaria comunica al MIT che il costo complessivo dell'intervento, a seguito dell'aggiornamento del quadro economico è di 769,319 Meuro ed include le integrazioni di costo per ulteriori lavori da effettuare in economia, con riferimento ai preventivi acquisiti dagli Enti gestori dei servizi ed infrastrutture interferite, nonché i maggiori oneri per l'acquisizione di aree ed immobili, riferiti all'elenco aggiornato dei proprietari.

#### **Febbraio 2004**

L'ANAS con nota del 20 febbraio, n.1598, condivide il piano finanziario. La copertura, per l'importo complessivo di 769,319 Meuro, sarà integralmente assicurata dalla Società concessionaria, senza l'apporto di risorse pubbliche aggiuntive. Il MIT, con nota del 23 febbraio, n. 95 (integrata con note n. 107 e n. 207 del 27 febbraio e del 31 marzo) trasmette la relazione istruttoria sul progetto definitivo del "Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia", proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni, ai soli fini procedurali.

#### **Maggio 2004**

La Regione Lombardia con nota del 27 maggio, n. A1.2004.0028072, conferma il proprio assenso in

ordine al progetto predetto, anche ai fini della localizzazione dell'opera. Il CIPE, con delibera n. 12 del 27 maggio, prende atto delle verifiche e dei pareri espressi dagli Enti competenti, tra cui anche il Ministero della Difesa, la Provincia di Brescia, la Comunità montana di Valtrompia, l'ARPA – Dipartimento di Brescia, l'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPO), l'Autorità di bacino per il Po, il Comune di Brescia ed altri Comuni interessati e che sono state proposte prescrizioni. Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS e la concessionaria procederà all'appalto dei lavori, la cui conclusione è prevista, in via orientativa, nel 2008. Per quanto riguarda il costo dell'intervento, nel piano finanziario allegato alla convenzione del dicembre 1999, l'opera era inclusa con un costo pari a 270,716 Meuro ma le migliorie introdotte in fase di aggiornamento del progetto lo hanno portato a 739,401 Meuro. Ulteriori lavori da effettuare e i maggiori oneri per l'acquisizione di aree e immobili hanno fatto salire ulteriormente il costo a 769,319 Meuro. La copertura finanziaria sarà integralmente assicurata dalla Società concessionaria, senza l'apporto di risorse pubbliche aggiuntive. Solo la tratta Concesio-Lumezzane sarà soggetta a pedaggio. Il CIPE quindi approva il progetto definitivo con prescrizioni e raccomandazioni che fanno parte integrante della delibera.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Raccordo Autostrada A4 Valtrompia" indica un costo pari a 769 Mero interamente finanziato, il 2010 quale anno di completamento lavori, e l'approvazione del progetto definitivo in merito allo stato di avanzamento lavori.

#### **Marzo 2006**

L'ANAS Spa, il 31 marzo, pubblica il bando di gara per l'affidamento unitario a contraente generale della realizzazione con qualsiasi mezzo del 1° lotto del Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia - Tronco Ospitaletto - Sarezzo costituito da Tronco Ospitaletto-Sarezzo, tratto Concesio-Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Il bando prevede la facoltà di affidare al medesimo contraente generale la realizzazione del 2° lotto ai sensi dell'art. 31, n. 4 lettera b della direttiva 2004/18/CE, trattandosi di lavori ripetitivi di quelli del 1° lotto. La gara viene annullata.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il "raccordo autostradale A4-Val Trompia" quale sub intervento del Completamento stradale corridoio 5 per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 l'intervento "Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia" viene classificato tra le opere stradali "in gara", con un costo di 769,3 Meuro interamente autofinanziato (all.3).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, si rileva che "A seguito di sentenza negativa della Commissione europea, l'opera è stata stralciata dalla concessione alla Società Brescia-Padova. L'ANAS Spa, subentrata, sta portando a termine le procedure di appalto per la realizzazione del 1° stralcio del raccordo e la revisione del piano finanziario vigente della Brescia-Padova Spa per il finanziamento dell'intera opera. È stato sottoscritto apposito atto di regolazione dell'opera tra ANAS e società concessionaria.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 nell'Allegato A.1 l'opera "Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia" ha un costo di 769,32 Meuro, di cui 769,3 Meuro finanziati. L'opera è riportata, nello stesso documento, nell'Allegato B.2 "Opere in corso integralmente coperte".

**Settembre 2007**

La Commissione speciale VIA sospende il bando di gara indetto dall'Anas per l'affidamento dei lavori, in quanto la verifica di ottemperanza del progetto esecutivo del primo e secondo lotto (iniziata nell'agosto del 2005) non si è conclusa positivamente.

**Novembre 2007**

L'ANAS Spa, il 21 novembre, ripubblica il bando di gara, a seguito dell'annullamento della gara di marzo 2006, per l'esecuzione dei lavori per la realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Val Trompia - Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto n. 1.

**Marzo 2008**

Nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, è riportato che "l'ANAS ha approvato il progetto esecutivo del raccordo in data 20.12.2005 ed è subentrata alla concessionaria sulla base della convenzione sottoscritta il 1 marzo 2006, acquisendo la disponibilità di 270,716 Meuro previsti nel piano finanziario regolato dalla convenzione sottoscritta il 7 dicembre 1999". L'ANAS ha pubblicato il bando di gara per la realizzazione di un 1° lotto dell'importo di 250 Meuro, concludendo la fase di prequalifica delle imprese.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera è inserita nella tab.3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con un costo di 923,05 Meuro di cui 258,6 di "altri finanziamenti" e 664,45 Meuro di fabbisogno residuo. Nello stesso documento l'opera compare nella tab. 3.8, tra quelle parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera del 6 marzo, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera raccordo autostradale A4 Val Trompia è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano riuniti sotto la voce "Completamento stradale corridoio 5" con un costo complessivo di 923,46 Meuro, una disponibilità da "risorse private" per 258,591 e un fabbisogno residuo di 664,869 Meuro.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 il "Completamento stradale Corridoio 5" è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia" è inserito nella tabella: "13: Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013" (stato attuativo: gara) e nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Multiregioni" con un costo di 923,05, di cui 258,59 di finanziamenti disponibili da altre fonti statali e 664,46 di fabbisogni da reperire (da avviare al 2013)

**Ottobre 2009**

Il 1 ottobre l'Ue ha archiviato la procedura d'infrazione nei confronti della Brescia-Padova per il rinnovo della concessione - senza gara - fino al 2026. Tale procedura avrebbe messo in discussione il trasferimento da Serenissima ad Anas dei 258 Meuro destinati a realizzare i 7 chilometri tra Concesio e

Sarezzo.

Il 13 ottobre Anas apre le buste contenenti le offerte delle 13 imprese partecipanti .

**Dicembre 2009**

Il 20 dicembre 2009 Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas approva il progetto esecutivo del "Raccordo Autostradale della Valtrompia - 1° e 2° stralcio".

**Gennaio 2010**

Anas invia 400 avvisi di procedura per esproprio ai proprietari degli immobili interessati dalla realizzazione del primo lotto dell'autostrada della Valtrompia, nel tratto Concesio-Sarezzo.

**Marzo 2010**

Il 12 marzo il Tar emette un'ordinanza sospensiva, richiesta da 16 residenti, dei procedimenti degli espropri per i terreni interessati dal primo lotto dei lavori (fra Concesio e Sarezzo) che l'Anas aveva notificato a gennaio. Il Tar dovrebbe pronunciarsi il 13 maggio.

L'importo previsto per il primo lotto (Sarezzo-Concesio) sarà disponibile solo quando verrà approvata definitivamente la convenzione che regola i rapporti tra la società Serenissima Spa e l'Anas. La convenzione stabilisce che la Serenissima verserà ad Anas, sulla base degli stati di avanzamento lavori, i 258 Meuro necessari per la realizzazione del primo lotto solo a seguito del rinnovo della concessione della Brescia-Padova alla società stessa fino al 2026. Dopo l'approvazione da parte dell'Anas e del Ministro delle Infrastrutture, ora lo schema della convenzione dovrà essere esaminato dal CIPE, passare in Parlamento e quindi verrà emanato il decreto interministeriale che approverà e renderà esecutiva la convenzione. Il secondo lotto (Concesio-Ospitaletto) potrebbe essere finanziato attraverso l'appalto condizionato, che consente di appaltare ad una azienda per intero l'opera anche se solo una parte del progetto risulta già finanziata. Non è ancora stato definito il finanziamento per il secondo stralcio, che rientra nel project financing del Sistema delle Tangenziali Lombardo-Venete.

**Maggio 2010**

Il TAR accoglie la tesi sulla decadenza dei termini per la dichiarazione di pubblica utilità e annulla l'emanazione dei decreti di esproprio.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa

***Normativa e documentazione di riferimento***

Legge 7 Agosto 1990, n.241

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia del 4 Dicembre 1998

Convenzione tra la "Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa" e l'ANAS del 7 Dicembre 1999

Accordo di Programma Quadro Regione Lombardia del 3 Aprile 2000

Delibera Regione Lombardia n. VII/620 del 22 Ottobre 2002

Decreto Interministeriale VIA del 22 Ottobre 2002

Atti Consiglio di Amministrazione ANAS - 20 Marzo 2003

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 Aprile 2003

Avviso ANAS del 12 Giugno 2003

Delibera della Giunta Regione Lombardia 8 Agosto 2003 n.14097

Delibera CIPE n.12 del 27 Maggio 2004

Bando di gara ANAS Spa – Marzo 2006 (Gara annullata)

Bando di gara ANAS Spa – Novembre 2007 (Ripubblicazione)

Sito [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	739,402	<b>Fonte:</b> CNEL – Aprile 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	769,319	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 12 del 27.05.2004
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	769,319	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 12 del 27.05.2004
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	923,460	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	923,050	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	258,590	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	258,590	<i>Società Concessionaria Autostrada Brescia–Verona–Vicenza–Padova*</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	664,460	

Note: la delibera CIPE n. 12 del 27 maggio 2004 indica un finanziamento integrale a carico della società Concessionaria Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova a valere sul Piano Finanziario 1999-2024. A seguito di sentenza C.E. l'opera è stata stralciata dalla concessione alla Società Brescia-Padova. L'ANAS Spa, subentrata, sta portando a compimento la revisione del piano finanziario vigente della Brescia-Padova Spa per il finanziamento dell'intera opera.

1° stralcio

**STATO DI ATTUAZIONE****Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			
<i>Note: progetto definitivo approvato dal CIPE in data 27.05.04.</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ANAS Spa				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO	21/11/2007 - Ripubblicazione				
CIG/CUI	0096489938				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale		Finanza di progetto		
	Appalto integrato		Su proposta della SA	Su proposta di privati	
	Appalto di sola esecuzione		Concessione di servizi		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO		
	ESECUTIVO				
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI		
	gg		1.480 giorni		
DATA AGGIUDICAZIONE					
AGGIUDICATARIO					
DATA STIPULA CONTRATTO					
<i>Note:</i>					

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	228.116.168,42
Importo oneri per la sicurezza - B	7.164.849,98
Importo complessivo a base di gara – A+B	235.281.018,40
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

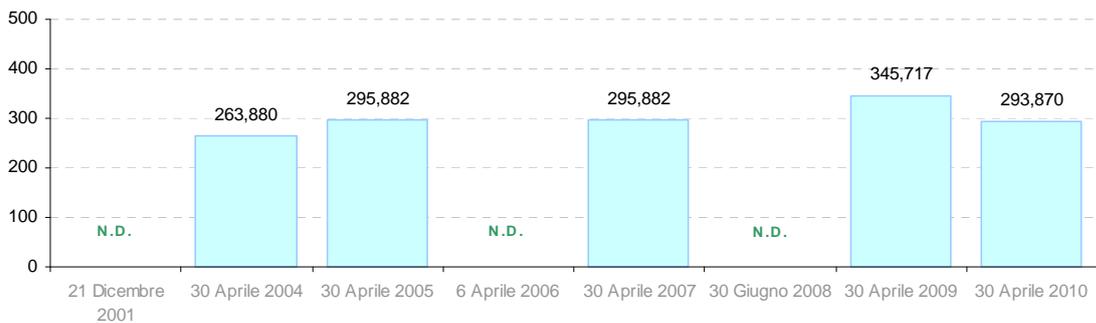
**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2008	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 12 del 27.05.2004
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
Previsione al 30 Aprile 2009	2014	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note:		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
**RACCORDO AUTOSTRADALE OSPITALETTO- MONTICHIARI**  
**SCHEDA N. 16**

**Costo**

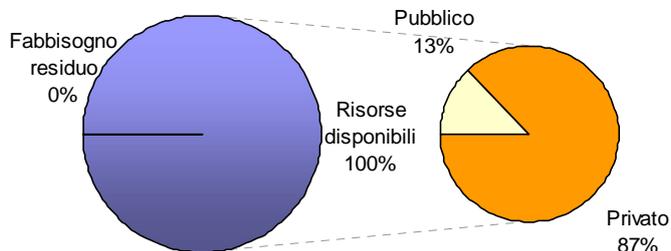
Pag.6



■ Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti    ■ Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Pag.6



**Localizzazione**



**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE
STATO DELL’AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato	
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi	

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso
Conclusa

**Ultimazione lavori**

2013

Pag.8

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari.

In dettaglio è prevista la riqualificazione e/o realizzazione, per una estesa di circa 30 km, dei seguenti tratti:

- raddoppio della strada provinciale 19 dal manufatto di scavalco dell'autostrada A4 in Comune di Ospitaletto sino all'intersezione con la strada provinciale IX (Azzano/Mella) per una estesa di circa 13 km
- nuovo raccordo autostradale, con le caratteristiche previste per le strade di categoria A dal decreto del Ministero dei lavori pubblici 5 novembre 2001 (due carreggiate con 4 corsie di marcia da 3,75 m, uno spartitraffico di 2,60 m, una corsia di emergenza e una banchina), tra la strada provinciale IX (Azzano Mella) e la strada statale 236 (Castenedolo) per una estesa di circa 17 km ed in affiancamento, per un lungo tratto, della linea ferroviaria AV-AC Milano-Verona
- nuovo casello sull'autostrada A21 di Poncarale con allacciamento alla strada statale 45 bis
- 10 svincoli e opere per la risoluzione di interferenze con altre viabilità e/o con il reticolo idrografico della zona

**Febbraio 2000**

Il raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4) e i nuovi caselli di S. Zeno e Bagnolo Mella (A21) e il raccordo con l'aeroporto di Montichiari è incluso tra le "nuove opere" la cui progettazione ed esecuzione è affidata alla Società autostrade Centro Padane ai sensi della convenzione novativa stipulata con l'ANAS il 20 dicembre 1990 e approvata con decreto del Ministro dei lavori pubblici emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica il 17 febbraio 2000. In particolare l'opera – secondo il piano finanziario allegato alla suddetta convenzione – avrebbe dovuto essere realizzata tra il 2002 ed il 2006, con esecuzione del 90% dei lavori nel triennio 2003-2005, per un costo, al netto del ribasso d'asta e delle spese generali, di 252,950 Meuro (275,083 Meuro al lordo di dette spese generali).

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo solo per le procedure nell'ambito dei "Corridoi stradali ed autostradali" della Regione Lombardia, la "Tangenziale Sud di Brescia" (Allegato 2).

**Aprile 2003**

Nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, l'intervento denominato "Tangenziale sud di Brescia" figura nell'ambito degli "Interventi infrastrutturali - Corridoi autostradali e stradali".

**Maggio 2003**

In data 28 maggio il progetto definitivo è trasmesso, ai sensi degli artt. 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, dall'ANAS al MIT e, successivamente, è inoltrato dalla "Centro Padane S.p.A.", su delega dell'ANAS stessa, alle altre Amministrazioni, alla Regione interessata e agli Enti interferenti.

**Giugno 2003**

In data 4 giugno viene data comunicazione dell'avvio del procedimento su quotidiani a diffusione nazionale e locale.

**Agosto 2003**

In data 4 agosto si svolge la Conferenza di Servizi con le sole Amministrazioni.

**Settembre 2003**

In data 24 settembre si svolge la Conferenza di Servizi con gli Enti gestori delle interferenze.

**Ottobre 2003**

Con nota del 3 ottobre, n. CSVIA/2003/0728, la Commissione Speciale VIA richiede approfondimenti ed integrazioni allo studio di impatto ambientale (SIA), con particolare riguardo all'integrazione con il progetto preliminare della linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona.

Con delibera del 31 ottobre, n. VII/14837, la Regione Lombardia subordina il parere favorevole al recepimento di prescrizioni, che hanno comportato alcune varianti al progetto definitivo, e di raccomandazioni.

**Febbraio 2004**

In data 2 febbraio viene presentato il progetto definitivo aggiornato con le integrazioni al SIA

**Aprile 2004**

Il 17 aprile il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS approva il progetto del costo complessivo pari a 263,880 Meuro.

Con delibera 30 aprile, n. VII/17369, la regione esprime parere favorevole condizionato a prescrizioni.

**Dicembre 2004**

Con nota del 16 dicembre, n. 696, il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria concernente il progetto definitivo del "Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (casello di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari", proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali.

**Marzo 2005**

Con nota del 18 marzo, n. A1 2005-001355P, il Presidente della Regione Lombardia esprime assenso al progetto ai sensi dell'art. 3, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002.

Alla stessa data Il CIPE, con delibera n. 24, approva il progetto definitivo, per un costo dell'opera pari a 295,82 Meuro e un termine dei lavori previsto per febbraio 2009, e fa presente che, in considerazione dell'incremento di costo rispetto alle previsioni del piano economico-finanziario vigente, le modalità della copertura finanziaria dell'opera, che sarà integralmente assicurata dalla Società concessionaria, saranno ridefinite in occasione della revisione quinquennale del piano medesimo, prevista per l'anno in corso. L'atto aggiuntivo alla vigente convenzione, con il quale verrà concordata tra le parti detta revisione, verrà approvato con decreto del MIT, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi della normativa vigente in materia.

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009, conferma il costo dell'opera, pari a 296 Meuro, e l'anno di ultimazione lavori, nel 2009.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il "raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari" quale sub intervento del Complemento stradale Corridoio 5 per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 la "Tangenziale Sud Brescia – Raccordo autostradale casello Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto Montichiari" viene classificata tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 295,82 Meuro interamente autofinanziato (all.4). E' inoltre presente nello stesso documento sia tra le opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8), che tra quelle a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All.9).

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

Nel Rapporto "Infrastrutture prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, per l'opera "Raccordo autostradale Casello di Ospitaletto (A4) di Poncarale e Aeroporto di Montichiari" risulta in corso la progettazione esecutiva.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'opera "(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari" è inserita negli allegati: A1 "Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE" con un costo di 295,82 Meuro, interamente finanziato; A2, "Progettazioni definitive - Previsioni di spesa"; B2 "Legge Obiettivo: Opere in corso integralmente coperte".

Autostrade Centro Padane Spa, il 23 giugno, pubblica il bando di gara per l'affidamento dell'appalto per la realizzazione dei lavori di costruzione del raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari - 2° stralcio Lotti III e IV: due corsie più una corsia d'emergenza per senso di marcia, completa di tutte le opere d'arte, sistemazioni idrauliche, barriere di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale, barriere antifoniche, compresi gli adeguamenti delle viabilità interferite e le opere di mitigazione ambientale e le varianti delle SP IX, SP 22 ed SP 37.

**Marzo 2008**

L'opera è compresa nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo di 295,822 Meuro. Il documento riporta che il progetto esecutivo è all'approvazione dell'ANAS.

**Aprile 2008**

Il 21 aprile, Autostrade Centro Padane Spa aggiudica in via definitiva l'appalto per la realizzazione dei lavori di costruzione del raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari - 2° stralcio Lotti III e IV, al raggruppamento temporaneo di imprese composto da Itinera Spa e Pavimental Spa.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera "(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari" è inserita nelle tabelle: 3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con un costo di 288 Meuro, interamente finanziato, e con uno stato progettuale "cantierati"; 3.5 "Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006", con un costo di 293,87 Meuro e con apertura cantieri avvenuta il 3/12/2006.

**Settembre 2008**

Il 16 settembre sono iniziati i lavori per la realizzazione del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, lotti III e IV, per uno sviluppo di 17 Km da Azzano Mella a Montichiari.

Il 26 settembre, il CdA ANAS approva il progetto esecutivo del I e II lotto del Raccordo autostradale di

Brescia tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari, per un importo complessivo di circa 90 Meuro, già previsti tra gli investimenti del Piano Finanziario della società concessionaria Autostrade Centro Padane Spa.

#### **Gennaio 2009**

Autostrade Centro Padane Spa, il 7 gennaio, pubblica il bando di gara per l'affidamento dell'appalto per la realizzazione dei lavori di costruzione del raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari - 1° stralcio Lotti I e II.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano riuniti sotto la voce "Completamento stradale corridoio 5" con un costo complessivo di 345,717 Meuro, interamente finanziato.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 il "Completamento stradale corridoio 5" è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 293,87 Meuro, di cui 256,17 a carico di privati, 37,00 di altre fonti statali e 0,60 dalla U.E., e uno stato dell'arte "finanziati in corso".

#### **Marzo 2010**

Autostrade Centro Padane Spa, in data 11 marzo 2010, aggiudica in via provvisoria i lavori relativi al I e II lotto alla Cooperativa di Costruzioni Soc.Coop di Modena per un importo di 40.097.797,62.euro.

#### **Codice Unico di Progetto**

D41B00000140003

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa/Autostrade Centro Padane Spa

#### **Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia – Aprile 2003  
 Delibera Regione Lombardia n.VII/14837 del 31 Ottobre 2003  
 Delibera Regione Lombardia n.VII/17369 del 30 Aprile 2004  
 Delibera CIPE n. 24 del 18 Marzo 2005  
 Bando di gara Autostrade Centro Padane Spa, Giugno 2007 – III e IV lotto  
 Avviso di aggiudicazione Autostrade Centro Padane Spa, Giugno 2008 – III e IV lotto  
 Bando di gara Autostrade Centro Padane Spa, Gennaio 2009 – I e II lotto

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	263,880	<b>Fonte:</b> CNEL – Aprile 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	295,882	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 24 del 18.03.2005
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	295,882	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 24 del 18.03.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	345,717	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	293,870	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia"
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	293,870	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia"
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	37,000	<i>Stato</i>
	0,700	<i>Unione Europea</i>
	256,170	<i>Autostrade Centro Padane Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	
<i>Note</i>		

**STATO DI ATTUAZIONE****Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO	Importo: €		
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			
<i>Note: Il progetto esecutivo è stato approvato dal CdA Anas il 26/09/2008.</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Autostrade Centro Padane Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	07 Gennaio 2009		
CIG/CUI	0257273464		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Concessione su proposta della stazione appaltante	Concessione su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
		1.095 giorni	
DATA AGGIUDICAZIONE	11/3/2010 aggiudicazione provvisoria		
AGGIUDICATARIO	Cooperativa di Costruzioni Soc.Coop. di Modena		
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1): A	62.813.910,00
Importo oneri per la sicurezza: B	1.622.432,00
Importo complessivo a base di gara: A+B	64.436.342,00
Importo di aggiudicazione (2)	40.097.797,62
(1) Importo dei lavori ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture, esclusi oneri per la sicurezza. (2) Importo dei lavori ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture, compresi oneri per la sicurezza.	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004		<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005		<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> DPEF 2007 - 2011
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2013	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

**STATO DI ATTUAZIONE****Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO	Importo: €		
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			
<i>Note:</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Autostrade Centro Padane Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	23 Giugno 2007		
CIG/CUI	0048758C5C		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
		40 mesi	
DATA AGGIUDICAZIONE	21 Aprile 2008		
AGGIUDICATARIO	ATI Itinera Spa, Pavimental Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1): A	167.605.000,00
Importo oneri per la sicurezza: B	1.866.912,00
Importo complessivo a base di gara: A+B	169.471.912,00
Importo di aggiudicazione (2)	114.087.177,00
(1) Importo dei lavori ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture, esclusi oneri per la sicurezza (2) Importo dei lavori ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture, compresi oneri per la sicurezza	
<i>Note:</i> a Marzo 2010 il nuovo importo contrattuale a seguito delle varianti è di 114.084.958,46 euro	

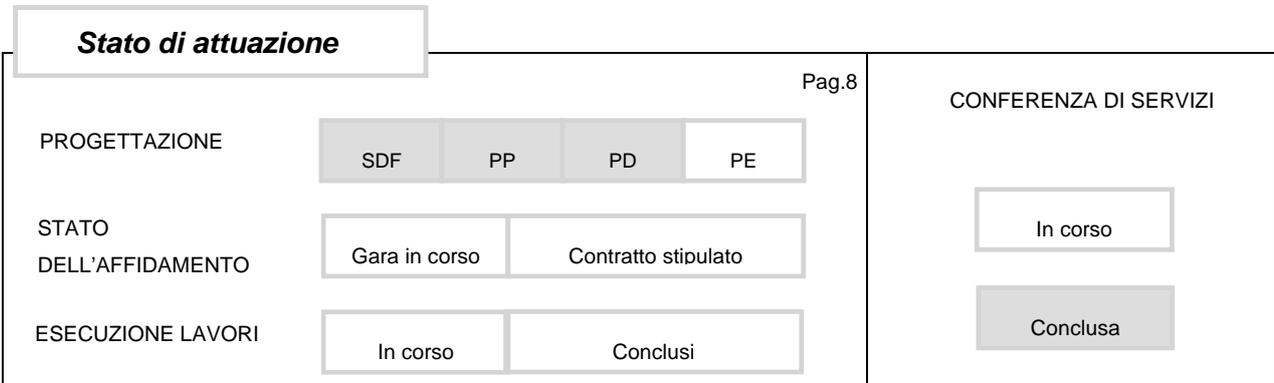
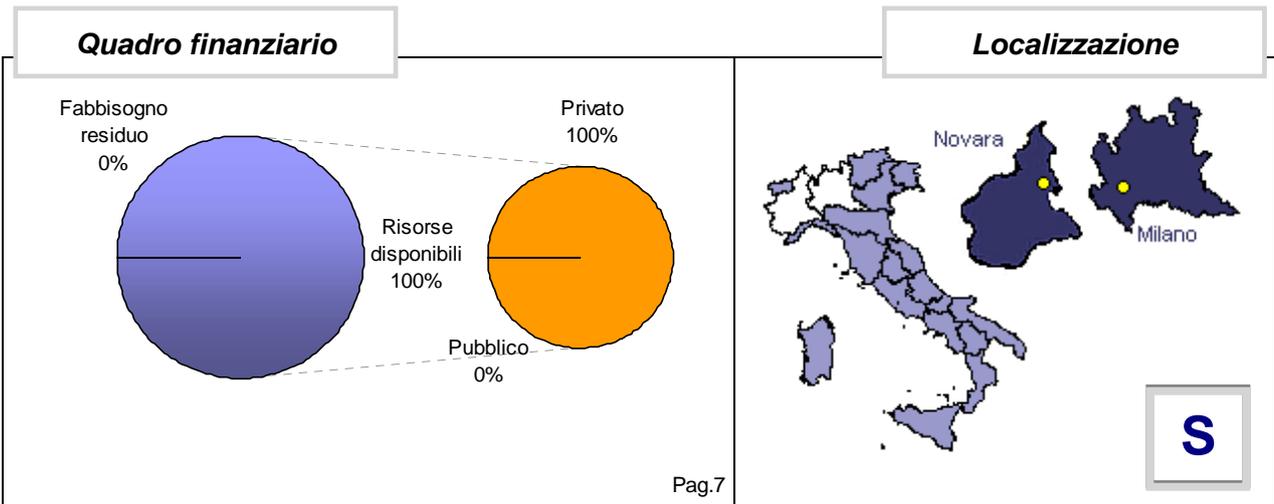
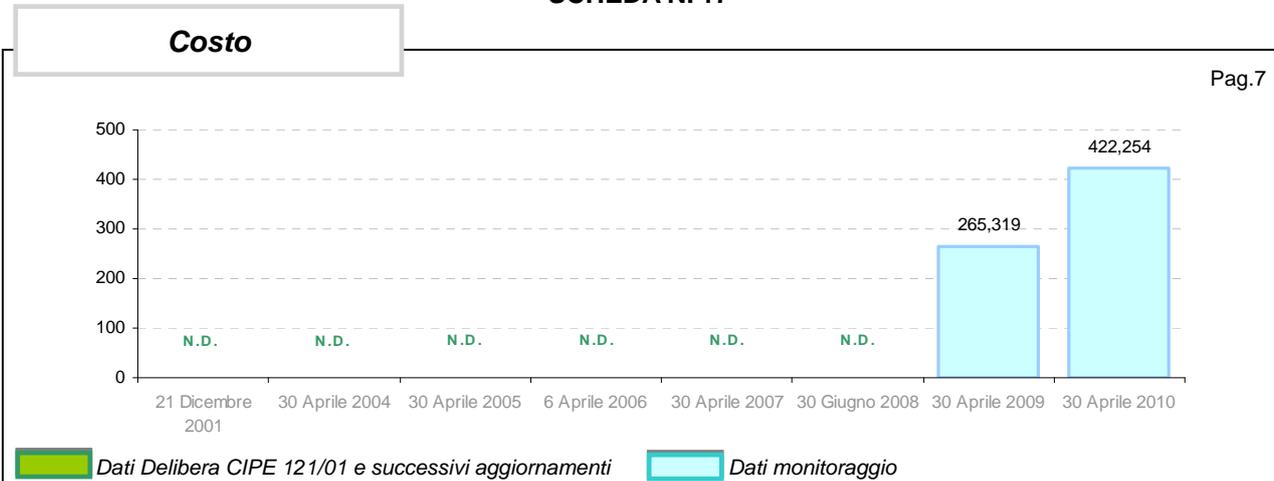
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>	Settembre 2008	
<i>Stato di avanzamento (%):</i>	26% (Marzo 2010)	
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>		<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>		<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	2011	<b>Fonte:</b> DPEF 2007 - 2011
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2013	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2012	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari  
**AUTOSTRADA A4 ADEGUAMENTO QUARTA CORSIA TRATTA NOVARA-MILANO**  
**SCHEDA N. 17**



**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto complessivo si inquadra nell'ambito del Corridoio 5 Lisbona-Kiev e concerne lavori di adeguamento dell'autostrada A4 Torino-Milano. Il progetto in questione riguarda l'adeguamento della quarta corsia nel tratto tra il nodo di Novara Est e Milano (in Piemonte fino al km 99+300 e in Lombardia fino al km 127+000). L'intervento, che inizia dal km 91 + 000, dell'estesa di 34 Km, prevede il rifacimento delle carreggiate con la realizzazione della 3° corsia e la creazione della corsia di emergenza nonché la realizzazione della 4° corsia nel tratto lombardo compreso tra Boffalora e Milano Ghisolfi. L'intervento è stato suddiviso in tre lotti, in parte intervallati da tratte che interferiscono con la linea ferroviaria A.C. Milano-Torino, i cui lavori verranno eseguiti dalla concessionaria dell'Alta Velocità. Sono inoltre previsti lo spostamento e la riprogettazione delle strade che interferiscono.

**Luglio 1999**

Il 28 luglio viene stipulata la convenzione tra ANAS e ASTM, alla quale si allega il progetto preliminare dell'opera, redatto tra il luglio 1997 ed il gennaio 1998 dalla concessionaria dell'epoca, l'Autostrada Torino-Milano S.p.A. (ASTM).

**Luglio 2000**

Nella Conferenza di servizi relativa all'approvazione del progetto Alta Velocità Torino-Milano, tenutasi in data 14 luglio, si stabilisce di risolvere l'interferenza dell'autostrada con la linea ferroviaria.

**Dicembre 2001**

La delibera 21 dicembre, n. 121 include, nell'allegato 1, nella sezione "corridoio plurimodale padano – sistemi stradali ed autostradali", la voce "completamento stradale corridoio 5" con un costo di 136,86 Meuro.

**Giugno 2003**

L'11 giugno viene stipulato un atto aggiuntivo alla convenzione ANAS –ASTM del 28 luglio 1999.

**Novembre 2003**

Il CdA dell'ANAS approva il 6 novembre il progetto definitivo dell'adeguamento della quarta corsia nel tratto tra il nodo di Novara Est e Milano, corredato dal SIA, il cui costo ammonta a 180,925 Meuro.

**Aprile 2004**

L'ANAS, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 30 aprile, prot. n. 3771, trasmette al MIT il progetto definitivo dell'adeguamento della quarta corsia nel tratto tra il nodo di Novara Est e Milano, corredato dal SIA, per l'avvio delle procedure della Legge Obiettivo.

La concessionaria inoltra il progetto stesso a tutte le altre Amministrazioni ed Enti interessati, nel periodo tra il 28 aprile ed il 23 giugno, e fa pubblicare, in data 3 maggio, l'avviso di avvio del procedimento su 2 quotidiani.

**Agosto 2004**

La Regione Lombardia, con delibera di Giunta 5 agosto, n. VII/18610, esprime parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto, anche sotto il profilo della compatibilità ambientale per il tronco II, e manifesta favorevole volontà di intesa in ordine alla localizzazione dell'opera.

**Dicembre 2004**

Con la convenzione del 3 dicembre intercorsa tra ANAS S.p.A., la ASTM e la SATAP, quest'ultima subentra alla ASTM. L'adeguamento del tronco 2 Novara Est – Milano è inserito, nell'allegato K alla

convenzione, con un costo di 459,716 Meuro, di cui 220,058 Meuro riferiti alla variante di Bernate;

#### **Marzo 2005**

Il CIPE, con delibera n. 3 del 18 marzo, integra il PIS, prevedendo dieci “aggiornamenti” di opere già incluse nel Programma originario, tra i quali figura, sotto la voce "Corridoio 5 – Asse est-ovest Lisbona-Kiev", nell’ambito del citato sistema infrastrutturale “corridoio plurimodale padano”, l’asse autostradale Milano-Torino, con un costo aggiuntivo di 1.120 Meuro

#### **Giugno 2005**

Il Ministero indice, il 30 giugno, la Conferenza di Servizi, relativa all’adeguamento del tronco 2 Novara Est-Milano, i cui lavori si concludono il 30 agosto 2006.

#### **Aprile 2006**

Il CIPE con la delibera n. 130 del 6 aprile, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS-, all’allegato 2 conferma, tra le articolazioni della voce “corridoio plurimodale padano- sistemi stradali e autostradali”, la “A4 Torino-Milano”.

La Regione Piemonte, con delibera del 3 aprile, n. 63-2535, esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto relativo al tronco 2.

Il Ministero dell’ambiente, con nota 27 aprile, n. GAB/2006/3426/B05, trasmette il parere della Commissione Speciale VIA, che si esprime favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, in ordine al progetto, con particolare riferimento al tronco II (dal Km 105 + 522 al Km 121+ 00, ove è prevista la realizzazione della quarta corsia.

#### **Ottobre 2006**

La Regione Piemonte, con delibera del 2 ottobre, n. 17-3930, formula positiva volontà d’intesa sulla localizzazione dell’opera, con condizioni e prescrizioni.

#### **Novembre 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota dell’8 novembre, n. BAP.S02/34.19.04/20411, si pronuncia positivamente, con prescrizioni, sul progetto, con specifico riferimento al tronco II.

#### **Giugno 2007**

Il CIPE con delibera n. 39 del 15 giugno, approva la “direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale”, in base alla quale la SATAP Spa richiederà, nella nuova convenzione, il riequilibrio del piano economico finanziario.

Il DPEF 2008-2012 include – nella tabella B.4, relativa alle “opere da avviare entro il 2012” – l’intervento “autostrada A4 Torino-Milano: adeguamento Novara-Milano e variante di Bernate-Ticino”, con un costo di 372,95 Meuro, interamente finanziato da privati. Il costo riportato per il solo tronco 2 è di 180,925 Meuro.

#### **Ottobre 2007**

Il 10 ottobre viene sottoscritto da ANAS S.p.A. e SATAP S.p.A. lo schema di Convenzione Unica.

#### **Novembre 2007**

Il CIPE, con delibera 29 novembre, n. 133, esprime valutazione positiva, con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di Convenzione Unica tra l’ANAS Spa e Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza Spa (SATAP Spa) che disciplina la progettazione, la costruzione e l’esercizio della tratta autostradale A4 Torino-Milano, corredato dal piano economico-finanziario.

#### **Dicembre 2007**

Il MIT, con nota 6 dicembre, n. 531 (integrata con le note n. 537 e n. 538 del 10 e 20 dicembre) trasmette al CIPE la relazione istruttoria concernente l’intervento “autostrada A4, adeguamento quarta corsia tratta Novara-Milano.

Il Presidente della Regione Piemonte con nota del 20 dicembre, n. 1940/U.C./TRP, conferma il parere

positivo espresso con le precedenti delibere di Giunta.

Il CIPE, con delibera n. 164 del 21 dicembre, preso atto che la VIA si è resa necessaria solo per i lotti non interessati dal quadruplicamento della corsia (che è stato redatto il programma di risoluzione delle interferenze e che è prevista l'istituzione di un tavolo tecnico tra le Regioni Lombardia e Piemonte, gli Enti territoriali e Enti parchi interessati dall'affiancamento tra le due infrastrutture, SATAP e TAV) approva il progetto definitivo con prescrizioni e raccomandazioni. Le prescrizioni richieste da Amministrazioni ed Enti interessati comportano un onere aggiuntivo di circa 38 Meuro e un ulteriore incremento di 46,6 Meuro è dovuto all'aggiornamento dei prezzi del listino ANAS. Quindi il costo attuale risulta di 265,3 Meuro, di cui euro 70,2 Meuro riferiti al lotto II.1, 155,4 Meuro riferiti al lotto II.2 ed 39,7 Meuro riferiti al lotto II.3. Tale costo è articolato in 184,5 Meuro quale importo a base d'appalto e in 80,9 Meuro per "somme a disposizione". Al netto delle economie derivanti dai presumibili ribassi d'asta, stimate nella misura del 15%, il costo definitivo viene quantificato in complessivi euro 240,8 Meuro a totale carico dalla concessionaria. L'approvazione definitiva del progetto viene subordinata alla stipula di atti integrativi alle Intese Generali Quadro tra il Governo e le Regioni Lombardia e Piemonte, che ricomprendano esplicitamente l'opera.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT il "completamento dell'ammodernamento della tratta della A4 Milano –Torino; Quarta corsia Milano – Novara" è riportato con costo a pari a 265, 3 Meuro, a carico della Concessionaria SATAP S.p.A. Per la copertura finanziaria si sta procedendo alla revisione della concessione. Il Rapporto sottolinea che "in data 30 giugno 2005 è stato richiesto l'inserimento nella procedura della Variante di Bernate Ticino tra il km 98 + 027 ed il km 103 + 220 il cui progetto definitivo è stato approvato dall'ANAS il 13 dicembre 2005. L'importo dell'opera, compresa la Variante di Bernate Ticino (190 Meuro) è di 416 Meuro. Le risorse sono interamente disponibili da parte della Concessionaria SATAP. Appare comunque necessario verificare con la società concessionaria il cronoprogramma dei lavori e la disponibilità effettiva delle risorse finanziarie ai fini del completamento dei lavori".

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento "autostrada A4 Torino-Milano –Tratta Novara-Milano dal km 91+00 al km 127+00" è riportato con un costo di 265,32 Meuro.

#### **Gennaio 2009**

Nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, è compresa l'opera Autostrada A4 Ammodernamento Torino – Milano, tra gli Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie, all'interno della quale è compresa la realizzazione del tronco II con un costo di 265 Meuro al netto della Variante di Bernate.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "Autostrada A4: adeguamento quarta corsia tratto Novara - Milano" è compreso nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano riuniti sotto la voce "Completamento stradale corridoio 5" con un costo complessivo di 265,3 Meuro, interamente finanziato con risorse private.

Il 9 marzo è sottoscritta, per l'esecuzione del LOTTO 2.3 - Stralcio funzionale Certosa da prog. Km 121+000 a prog. Km 124+975, apposita Convenzione tra ANAS Spa, SATAP Spa, RFI Spa, TAV Spa ed il Consorzio CAVTOMI. Il progetto degli interventi da realizzarsi, ad esclusione dei manufatti ferroviari, è stato quindi trasmesso dalla SATAP ad ANAS Spa (concedente) con prot. A4-6026/U del 31 luglio 2009.

L'importo complessivo degli interventi è di 7.936.643,02 euro dei quali 5.953.932,23 per lavori ed 1.603.926,63 per somme a disposizione dell'Amministrazione. In ottemperanza con i tempi previsti nella Convenzione sopra richiamata, la SATAP ha dato corso all'affidamento diretto dei lavori alla ITINERA Spa ai sensi dell'art. 2, comma 3, Legge 109/94.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse autostradale Milano - Torino è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti - Piemonte", tra le "opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XIV legislatura".

#### **Agosto 2009**

SATAP trasmette la rivisitazione della progettazione definitiva al Concedente ANAS, per approvazione (l. Lotto 2.1 - Prot. SATAP n. A4-6292/U del 21/08/2009- Lotto 2.3 - Prot. SATAP n. A4-5700/U del 20/07/2009)

#### **Settembre 2009**

SATAP, con nota Prot. SATAP n. A4-6882/U del 22/09/2009 trasmette ad ANAS la progettazione definitiva del Lotto 2.2 .

#### **Aprile 2010**

Dalla relazione di bilancio 2009 della società SATAP Spa, si rileva che la Delibera approvativa 164/2007 non risulta efficace poiché non è stato sottoscritto l'Atto integrativo all'Intesa Generale Quadro da stipularsi tra il Governo e la Regione Lombardia rendendo impossibili le procedure propedeutiche all'affidamento dei lavori. Nel documento, per l'intervento "Tronco 2 - Interventi di ammodernamento da P.K. 91+000 A P.K. 127+000 Tratta Novara Est – Milano" viene riportato il seguente stato di avanzamento per lotti:

#### **LOTTO 2.1 - da progr. Km 91+000 a progr. Km 98+000**

La SATAP, con prot. A4-6292/U del 21/08/2009, ha inoltrato in ANAS, per approvazione, il progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativa. L'importo complessivo del progetto è di 84,3 Meuro dei quali 54,9 per lavori ed 25,9 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

#### **LOTTO 2.2 – da progr. Km 105+522 a progr. Km 121+000**

La SATAP, con prot. A4-6882/U del 22/09/2009, ha inoltrato in ANAS, per approvazione, il progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativa. L'importo complessivo del progetto è di 268,6 Meuro dei quali 161,9 per lavori ed 96,5 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

#### **LOTTO 2.3 – da progr. Km 121+000 a progr. Km 127+000**

La SATAP, con prot. A4-5700/U del 20/07/2009, ha inoltrato in ANAS, per approvazione, il progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativa. L'importo complessivo del progetto è di 61,4 Meuro dei quali 43,3 per lavori e 18,1 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

#### **LOTTO 2.3 - Stralcio funzionale Certosa da prog. Km 121+000 a prog. Km 124+975**

In data 9 marzo è sottoscritta, per l'esecuzione degli interventi di cui la presente punto, apposita Convenzione fra l'ANAS S.p.A, la SATAP S.p.A., RFI S.p.A., TAV S.p.A ed il Consorzio CAVTOMI. Il progetto degli interventi da realizzarsi, ad esclusione dei manufatti ferroviari, è stato quindi trasmesso dalla SATAP al Concedente con prot. A4-6026/U del 31 luglio 2009; l'importo complessivo degli interventi è di 7,9 Meuro dei quali 5,9 per lavori e 1,6 per somme a disposizione dell'Amministrazione.

In ottemperanza con i tempi previsti nella Convenzione sopra richiamata, la SATAP ha dato

corso all'affidamento diretto dei lavori alla ITINERA S.p.A. (art. 2, comma 3, Legge 109/94) e gli estremi dell'affidamento vengono di seguito dettagliati:

- Impresa Itinera S.p.A. - Tortona
- Contratto prot. n.° A4-6748 del 15.09.09
- Importo contrattuale € 5.141.941,37
- Ribasso 15,2732%

Al 31 luglio sono stati emessi n. 3 stati di avanzamento lavori, per un importo progressivo di 3,05 Meuro.

La percentuale di avanzamento dei lavori è pertanto pari al 59,33%.

#### **Codice Unico di Progetto**

E24E04000110007

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa/SATAP Spa

#### **Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione tra ANAS e ASTM 28 Luglio 1999  
Delibera di Giunta Regione Lombardia 5 Agosto 2004, n. VII/18610  
Convenzione tra ANAS Spa, la ASTM e la SATAP del 3 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n.3. del 18 Marzo 2005  
Delibera Regione Piemonte 3 Aprile 2006, n. 63-2535  
Delibera Regione Piemonte 2 Ottobre 2006, n. 17-3930  
Delibera CIPE n. 39 del 15 Giugno 2007  
Delibera CIPE n. 45 del 28 Giugno 2007  
Delibera CIPE n.164 del 21 Dicembre 2007  
1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte, 23 Gennaio 2009  
Bilancio 2009 SATAP Spa, Aprile 2010  
Sito [www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it)  
Sito [www.satap.it](http://www.satap.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	265.319	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 164 DEL 21.12.2007
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	422,254	<b>Fonte:</b> Bilancio 2009 SATAP Spa – Aprile 2010

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	422,254	<b>Fonte:</b> Bilancio 2009 SATAP Spa – Aprile 2010
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	422,254	SATAP Spa
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note:

LOTTO 2.1 - dal Km 91+000 al Km 98+000

**STATO DI ATTUAZIONE****Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD*	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO	Importo:		
	ESTERNO			
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 54.937.101,79			
<i>Note: * progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativi, inoltrato da SATAP, con prot. A4-6292/U del 21/08/2009, ad ANAS per approvazione.</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE		LAVORI		
	gg	gg		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/05/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Regione Piemonte
Previsione al 30 Aprile 2010	2012	<b>Fonte:</b> SATAP Spa

## LOTTO 2.2 - dal Km 105+522 al Km 121+000

## STATO DI ATTUAZIONE

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO

SDF

PP

PD\*

PE

SERVIZIO DI PROGETTAZIONE

INTERNO

ESTERNO

Importo:

IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO

IMPORTO: 161.954.858,35

Note: \* progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativi, inoltrato da SATAP, con prot. A4-6882/U del 22/09/2009, ad ANAS per approvazione.

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO
DATA BANDO		
CIG/CUI		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE
	Contraente Generale	Finanza di progetto
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>
	Appalto di sola esecuzione	<i>Su proposta di privati</i>
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO
	ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI
	gg	gg
DATA AGGIUDICAZIONE		
AGGIUDICATARIO		
DATA STIPULA CONTRATTO		
Note		

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/05/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Regione Piemonte
Previsione al 30 Aprile 2010	2013	<b>Fonte:</b> SATAP Spa

## LOTTO 2.3 - dal Km 121+000 al Km 127+000

## STATO DI ATTUAZIONE

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO

SDF

PP

PD

PE

SERVIZIO DI PROGETTAZIONE

INTERNO

ESTERNO

Importo:

IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO

IMPORTO: 43.277.276,34

Note: \* progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativi, inoltrato da SATAP, con prot. A4-5700/U del 20/07/2009, ad ANAS per approvazione.

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO
DATA BANDO		
CIG/CUI		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE
	Contraente Generale	Finanza di progetto
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>
	Appalto di sola esecuzione	<i>Su proposta di privati</i>
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO
	ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI
	gg	gg
DATA AGGIUDICAZIONE		
AGGIUDICATARIO		
DATA STIPULA CONTRATTO		
Note		

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/05/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Regione Piemonte
Previsione al 30 Aprile 2010	2012	<b>Fonte:</b> SATAP Spa

**LOTTO 2.3 - Stralcio funzionale Certosa  
dal Km 121+000 a Km 124+975**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 5.953.932,23			
Note:				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	SATAP Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO			
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	15/09/09		
AGGIUDICATARIO	Itinera Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO	prot. n.° A4-6748 del 15/09/09		
Note			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	5.953.932,23
Importo di aggiudicazione (2)	5.141.941,37
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

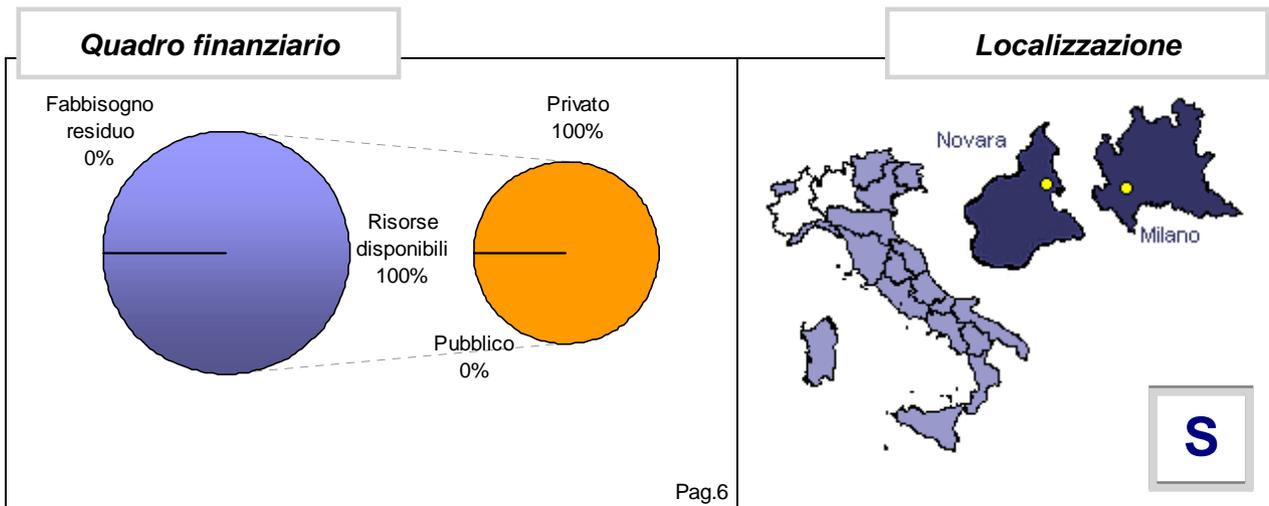
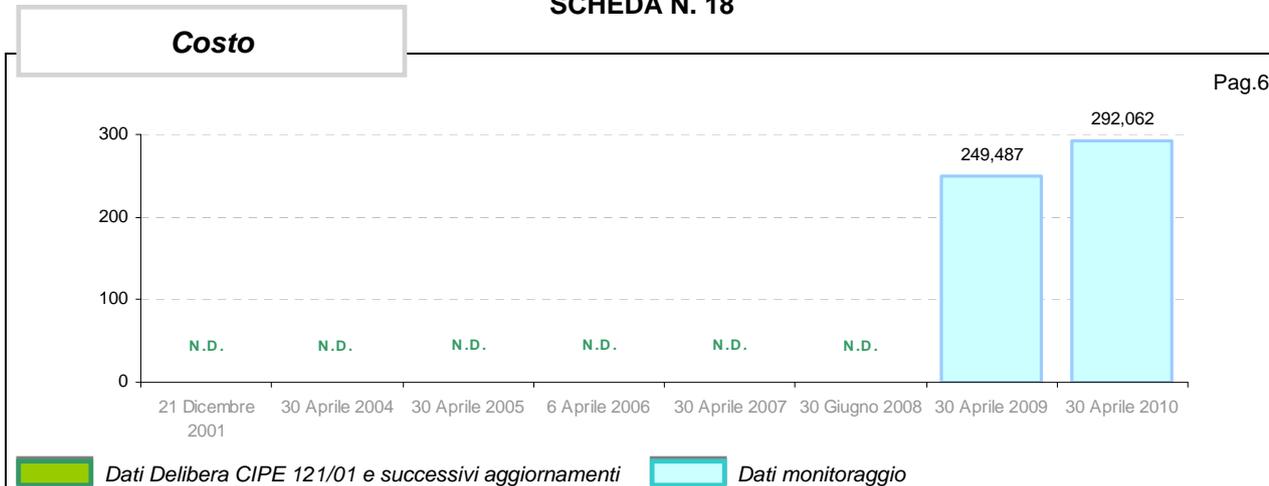
	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>	59,33%. (al 31/12/2009)	
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2013	<b>Fonte:</b> Regione Piemonte
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2010	<b>Fonte:</b> SATAP Spa



**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari  
**AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO DELL'AUTOSTRADA TORINO-MILANO TRONCO II**  
**(NOVARA EST - MILANO) DALLA PK 91+000 ALLA PK 127+000**  
**VARIANTE DI BERNATE TICINO DAL KM 98+027 AL KM 103+220**  
**SCHEDA N. 18**



### Stato di attuazione

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI	
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato			In corso
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi			Conclusa

### Ultimazione lavori

2013

Pag.8

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

Il progetto si inquadra nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev nell'ambito degli interventi di adeguamento dell'autostrada A4 Torino-Milano - tratto tra il nodo di Novara Est e Milano - e riguarda una variante con la quale viene risolta l'interferenza con la linea Alta Velocità Torino-Milano. La variante, che ha uno sviluppo di circa 5 km al confine tra il Piemonte e la Lombardia, costituisce il primo lotto funzionale della "Variante di Bernate-Marcallo" che ha come obiettivo di risolvere l'interferenza dell'autostrada con la linea ferroviaria. In particolare il progetto prevede l'affiancamento al corridoio dell'Alta Velocità Torino-Milano, mediante la dislocazione del tracciato autostradale verso sud, con l'obiettivo di ridurre il più possibile l'estensione delle aree intercluse tra autostrada e ferrovia. La variante risponde alle caratteristiche della Categoria A (autostrade in ambito extra-urbano), con 3 corsie più emergenza per senso di marcia e spartitraffico centrale.

#### **Luglio 2000**

Nella Conferenza di servizi relativa all'approvazione del progetto Alta Velocità Torino-Milano, tenutasi in data 14 luglio, si stabilisce di risolvere l'interferenza dell'autostrada con la linea ferroviaria.

#### **Dicembre 2001**

La delibera 21 dicembre 2001, n. 121, include, nell'allegato 1, nella sezione "corridoio plurimodale padano – sistemi stradali ed autostradali", la voce "completamento stradale corridoio 5" con un costo di 136,86 Meuro.

#### **Giugno 2003**

L'11 giugno viene stipulato un atto aggiuntivo alla convenzione ANAS –ASTM del 28 luglio 1999.

#### **Dicembre 2004**

Con la convenzione 3 dicembre tra ANAS S.p.A., la ASTM e la SATAP, quest'ultima subentra alla ASTM. L'adeguamento del tronco 2 Novara Est – Milano è inserito, nell'allegato K alla convenzione, con un costo di 459,716 Meuro, di cui 220,058 Meuro riferiti alla variante di Bernate.

#### **Marzo 2005**

Il CIPE, con delibera n. 3 del 18 marzo, integra il PIS, prevedendo dieci "aggiornamenti" di opere già incluse nel Programma originario, tra i quali figura, sotto la voce "Corridoio 5 – Asse est-ovest Lisbona-Kiev", nell'ambito del citato sistema infrastrutturale "corridoio plurimodale padano", l'asse autostradale Milano-Torino, con un costo aggiuntivo di 1.120 Meuro.

#### **Ottobre 2005**

Il progetto definitivo della Variante di Bernate viene approvato dal Consiglio di Amministrazione ANAS il 25 ottobre. Il costo previsto nel progetto è di 192,034 Meuro.

#### **Dicembre 2005**

L'ANAS, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota del 28 dicembre, prot. n. 10213, trasmette al MIT il progetto definitivo della Variante di Bernate per l'avvio delle procedure della Legge Obiettivo e domanda alla concessionaria di far pubblicare, in data 30 dicembre, l'avviso di avvio del procedimento su 2 quotidiani.

#### **Febbraio 2006**

La Concessionaria SATAP inoltra il progetto Variante di Bernate a tutte le altre Amministrazioni ed Enti interessati, in data 14 febbraio.

**Marzo 2006**

La Regione Lombardia, con delibera di Giunta del 22 marzo, n. VII/002171, esprime parere favorevole sul progetto definitivo della Variante di Bernate, condizionandolo al recepimento di prescrizioni e condizioni.

**Aprile 2006**

Il MIT indice, il 5 aprile, la Conferenza di servizi, relativa alla Variante di Bernate, i cui lavori si concludono il 15 maggio.

Il CIPE con la delibera n. 130 del 6 aprile, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, all'allegato 2 conferma, tra le articolazioni della voce "corridoio plurimodale padano- sistemi stradali e autostradali", la "A4 Torino-Milano".

**Ottobre 2006**

La Regione Piemonte, con delibera 2 ottobre, n. 17-3930, formula positiva volontà d'intesa sulla localizzazione dell'opera, compresa la Variante di Bernate, con condizioni e prescrizioni.

**Novembre 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota dell'8 novembre, n. BAP.S02/34.19.04/20411, si pronunzia positivamente, con prescrizioni, sul progetto della Variante di Bernate, nell'ambito della valutazione favorevole formulata con riferimento all'altra tratta dell'autostrada A4 oggetto di adeguamento.

**Giugno 2007**

Il CIPE con delibera n. 39 del 15 giugno, approva la "direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale", in base alla quale la SATAP Spa richiederà, nella nuova convenzione, il riequilibrio del piano economico finanziario.

Il DPEF 2008-2012 include – nella tabella B.4, relativa alle "opere da avviare entro il 2012" – l'intervento "autostrada A4 Torino-Milano: adeguamento Novara-Milano e variante di Bernate-Ticino", con un costo di 372,95 Meuro, interamente finanziato da privati. Il costo riportato per il solo tronco 2 è di 180,925 Meuro.

**Ottobre 2007**

Il 10 ottobre viene sottoscritto da ANAS Spa e SATAP Spa lo schema di Convenzione Unica.

**Novembre 2007**

Il CIPE, con delibera n. 133 del 29 novembre, esprime valutazione positiva, con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di Convenzione Unica tra l'ANAS Spa e Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza Spa (SATAP Spa) che disciplina la progettazione, la costruzione e l'esercizio della tratta autostradale A4 Torino-Milano, corredato dal piano economico-finanziario.

**Gennaio 2008**

Il Ministero dell'ambiente, con nota della Direzione per la salvaguardia ambientale in data 11 gennaio, richiamandosi al parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni espresso dalla Commissione Speciale VIA con nota del 27 aprile 2006, n. GAB/2006/3426/B05 in ordine al progetto di ammodernamento ed adeguamento di altra tratta contigua dell'autostrada, conferma il proprio assenso al progetto, come da atto depositato nell'ambito della già citata Conferenza di servizi del 14 luglio 2000 relativa alla "Valutazione e approvazione del progetto della linea AV Torino-Milano".

**Marzo 2008**

Nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, il "completamento dell'ammodernamento della tratta della A4 Milano –Torino; Quarta corsia Milano – Novara" è riportato con costo a pari a 265, 319 Meuro, a carico della Concessionaria SATAP S.p.A. Per la copertura finanziaria si sta procedendo alla revisione della concessione. Il Rapporto sottolinea che "in data 30 giugno 2005 è stato richiesto l'inserimento nella procedura della Variante di Bernate Ticino tra il km 98 + 027 ed il km 103 + 220 il cui progetto definitivo è

stato approvato dall'ANAS il 13 dicembre 2005. L'importo dell'opera, compresa la Variante di Bernate Ticino (190 Meuro) è di 416 Meuro. Le risorse sono interamente disponibili da parte della Concessionaria SATAP. Appare comunque necessario verificare con la società concessionaria il cronoprogramma dei lavori e la disponibilità effettiva delle risorse finanziarie ai fini del completamento dei lavori".

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 non è compresa la variante di Bernate, mentre è incluso l'intervento "autostrada A4 Torino-Milano –Tratta Novara-Milano dal km 91+00 al km 127+00" con un costo di 265,32 Meuro.

#### **Agosto 2008**

Il CIPE, con delibera n. 72 del 1 agosto, approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo dell'opera "Ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano tronco II (Novara Est - Milano) dalla pk 91+000 alla pk 127+000 - Variante di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220". Per quanto riguarda il costo dell'opera, il CIPE prende atto che l'accoglimento delle prescrizioni formulate da Amministrazioni ed Enti interessati e l'incremento conseguente all'aggiornamento dei prezzi del listino ANAS 2005 hanno portato il costo dell'opera a 249,488 Meuro, articolato in 205,992 Meuro quale importo a base d'appalto e in 43,495 Meuro per "somme a disposizione". Al netto delle economie derivanti dai presumibili ribassi d'asta, stimate nella misura del 15%, il costo viene quantificato in complessivi euro 220,058 Meuro. Il contributo statale già accordato, riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003 e nella convenzione unica ANAS-SATAP, pari ad 56,595 Meuro, è destinato alla parziale copertura delle opere relative alla realizzazione della variante. L'importo di euro 249,488 Meuro costituisce il "limite di spesa" del progetto e viene fronteggiato, in regime di autofinanziamento, dalla concessionaria. L'efficacia dell'approvazione del progetto è subordinata alla stipula di atti integrativi alle Intese Generali Quadro stipulate tra il Governo e le Regioni Lombardia e Piemonte. Copia di tali atti dovrà essere trasmessa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione della delibera nella Gazzetta Ufficiale.

#### **Gennaio 2009**

Nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, è compresa l'opera Autostrada A4 Ammodernamento Torino – Milano, tra gli Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie, all'interno della quale è compresa la Variante di Bernate Ticino con un costo di 250 Meuro.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "A4 Torino-Milano tronco II variante di Bernate Ticino" è compreso nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano riuniti sotto la voce "Completamento stradale corridoio 5" con un costo complessivo di 249,488 Meuro, interamente finanziato con risorse private.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse autostradale Milano - Torino è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti - Piemonte", tra le "opere programmate nel DPEF Allegato Infrastrutture XIV legislatura".

#### **Agosto 2009**

SATAP, con nota - Prot. SATAP n. A4-6173/U del 07/08/2009 trasmette la rivisitazione della progettazione definitiva della Variante di Bernate Ticino al Concedente ANAS, per approvazione.

**Aprile 2010**

Dalla relazione di Bilancio 2009 della società SATAP Spa, si rileva che la Delibera approvativa 72/2008 non risulta efficace poiché non è stato sottoscritto l'Atto integrativo all'Intesa Generale Quadro da stipularsi tra il Governo e la Regione Lombardia rendendo impossibili le procedure propedeutiche all'affidamento dei lavori. Nel documento, per l'intervento "Variante di Bernate – da progr. km 98+163 a progr. km 103+220" viene riportato il seguente stato di avanzamento: "La SATAP, con prot. A4-6173/U del 07/08/2009, ha inoltrato in ANAS, per approvazione, il progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativa; l'importo complessivo del progetto è di € 292.027.062,18 dei quali € 204.860.380,57 per lavori ed € 77.076.170,98 per somme a disposizione dell'Amministrazione."

**Codice Unico di Progetto**

E24E04000120007

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa/SATAP Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione tra ANAS e ASTM 28 Luglio 1999  
 Delibera di Giunta Regione Lombardia 5 Agosto 2004, n. VII/18610  
 Convenzione tra ANAS Spa, la ASTM e la SATAP del 3 Dicembre 2004  
 Delibera CIPE n.3. del 18 Marzo 2005  
 Delibera di Giunta Regione Lombardia 22 Marzo 2006, n. VII/002171  
 Delibera Regione Piemonte 3 Aprile 2006, n. 63-2535  
 Delibera Regione Piemonte 2 Ottobre 2006, n. 17-3930  
 Delibera CIPE n. 39 del 15 Giugno 2007  
 Delibera CIPE n. 45 del 28 Giugno 2007  
 Delibera CIPE n.72 del 1 Agosto 2008  
 1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte, 23 Gennaio 2009  
 Bilancio 2009 SATAP Spa, Aprile 2010  
 Sito [www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it)  
 Sito [www.satap.it](http://www.satap.it)

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	249,487	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 72 del 01.08.2008
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	292,062	<b>Fonte:</b> Bilancio 2009 SATAP Spa – Aprile 2010
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	292,062	<b>Fonte:</b> Bilancio 2009 SATAP Spa – Aprile 2010
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	292,062	SATAP Spa
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	
<i>Note:</i>		

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD*	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 204.860.380,57			
<i>Note:</i> * progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della Delibera approvativa, inoltrato da SATAP, con prot. A4-6173/U del 07/08/2009, ad ANAS per approvazione.				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione	Concessione di servizi		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	1.096 gg (previsto)		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

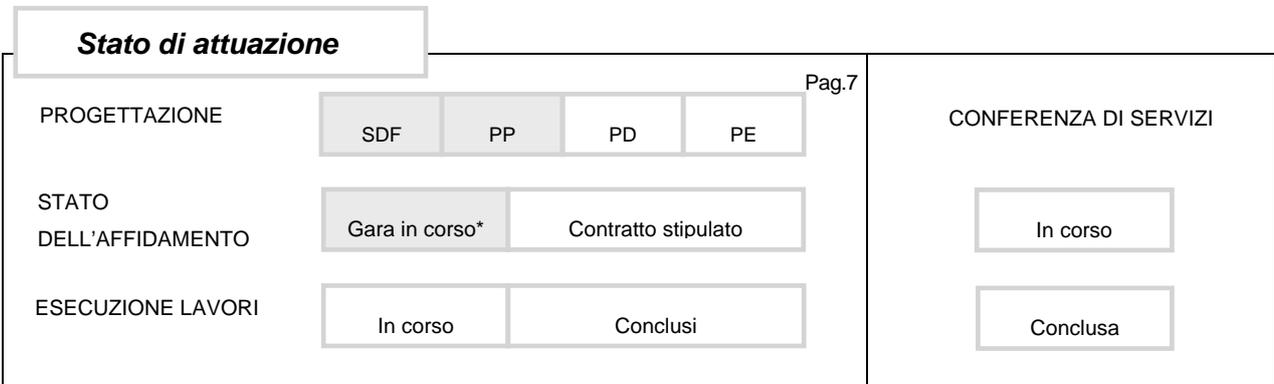
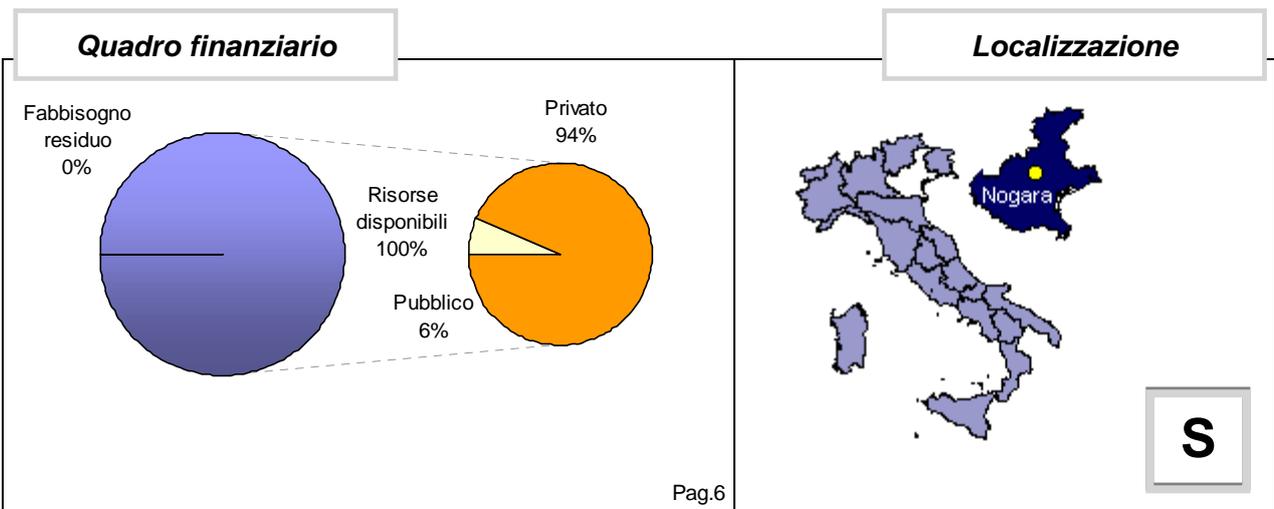
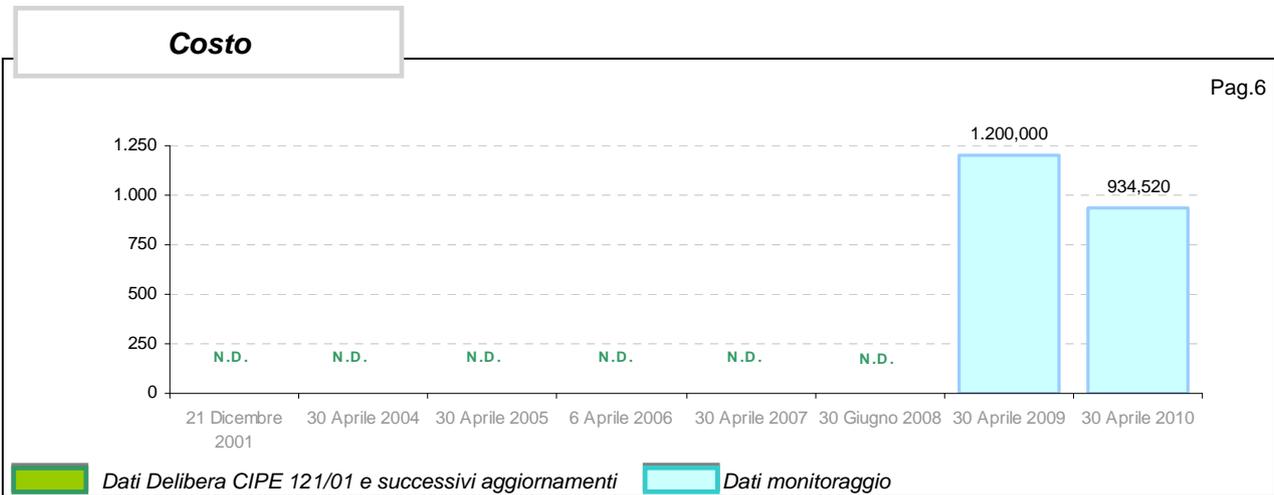
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/04/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004		<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005		<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007		<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Regione Piemonte
Previsione al 30 Aprile 2010	2013	<b>Fonte:</b> SATAP Spa
Note: Il cronoprogramma riportato nella delibera CIPE 72/2008 prevede per l'espletamento della gara d'appalto e per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio, sono previsti 55 mesi complessivi.		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari  
**AUTOSTRADA REGIONALE MEDIO PADANA VENETA NOGARA-MARE ADRIATICO**  
**SCHEDA N. 19**



\* Promotore individuato



## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

L'autostrada Nogara-Mare Adriatico si inserisce nel contesto del «Corridoio V» nella sua connessione con il Corridoio I. L'Autostrada ha origine a Nogara (VR) con l'innesto sulla S.S. 12 «dell'Abetone e del Brennero», si sovrappone alla statale S.S. 434 "Transpolesana" a sud di Legnago. E' prevista la riqualificazione autostradale della S.S. 434 "Transpolesana" da Legnago a Rovigo, la prosecuzione in nuova sede fino all'innesto sulla S.R. 495, e in prospettiva, con la E55 "Nuova Romea" in località Adria. La lunghezza del tracciato è di circa 87 km, con una viabilità complementare di oltre 48 km (43,1 di nuova realizzazione, 5 di adeguamento dell'esistente). La sezione è a due carreggiate, ciascuna con due corsie di marcia e una di emergenza, per complessivi 26 m. di larghezza. Sono previsti 12 svincoli e tre interconnessioni autostradali.

Per gli espropri è prevista l'applicazione del «modello Passante», con la triplicazione del valore dei terreni agricoli, la compensazione dei danni diretti ed indiretti, valutazione degli immobili come nuovo costruito e la liquidazione dell'80 per cento della somma concordata alla firma dell'accordo bonario. Per i residenti è stata infine prevista la gratuità entro tratti di 15 km per i primi 15 anni di esercizio dell'autostrada.

#### **Marzo 2001**

L'autostrada Nogara - Mare non risulta compresa Nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato con DPR del 14 marzo 2001.

#### **Dicembre 2001**

La Delibera CIPE 121/2001 non comprende l'intervento Nogara – Mare.

#### **Aprile 2002**

Il 10 aprile 2002 viene costituita la Società per azioni "Confederazione Autostrade Spa. Alla Confederazione aderiscono Autostrada del Brennero, Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova ,Autocamionale della Cisa, Autostrade Centro Padane ,Società Autostrade di Venezia e Padova, Società Autostrada Torino Alessandria Piacenza, Autostrada Milano Serravalle – Milano Tangenziali .

#### **Agosto 2002**

La Legge regionale Regione Veneto del 9 agosto 2002 n. 15 stabilisce le "Norme per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali e relative disposizioni in materia di finanza di progetto e conferenza dei servizi".

#### **Ottobre 2003**

Il 24 ottobre 2003 viene sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione.

#### **Giugno 2004**

Il 30 giugno 2004 la Società Confederazione Autostrade Spa presenta alla Regione Veneto una proposta per la progettazione, costruzione e gestione di una autostrada a pedaggio, per una lunghezza complessiva di circa 95,7 Km costituita da due corsie per senso di marcia, oltre alla corsia di emergenza, tra la località Nogara (Vr) e la Nuova Romea in località Adria (Ro).

#### **Settembre 2004**

La Regione Veneto pubblica un avviso indicativo per la selezione di proposte concorrenti a quella ricevuta il

30 giugno 2004 per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Medio Padana Veneta a pedaggio.

#### **Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009, deliberato dal CIPE nella seduta del 15 luglio, l'Asse intermodale Padova Venezia Autostrada Nogara Mare viene inserito tra le nuove opere del terzo PIS, nell'ambito degli "Adeguamenti funzionali del quadro programmatico definito nella delibera CIPE 121 e rivisitato con la Delibera CIPE del 18 marzo 2005".

#### **Novembre 2005**

Nella seduta della Conferenza unificata del 24 novembre 2005, in relazione alla Nogara – Mare, viene acquisito il parere della Conferenza unificata Stato-Regioni di cui al decreto legislativo n. 281 del 1997.

#### **Febbraio 2006**

L'art. 21 della legge regionale 3 febbraio 2006, n. 2 autorizza uno stanziamento di complessivi 100 Meuro da erogare in dieci anni, per garantire l'attuazione di interventi da realizzarsi in finanza di progetto, con particolare riferimento alla realizzazione dell'"Autostrada Nogara-Mare".

#### **Marzo 2006**

Con delibera di Giunta Regionale n. 927 del 28 marzo 2006 la Regione Veneto dichiara di pubblico interesse la proposta, presentata ai sensi della legge 109/94 dalla Confederazione Autostrade Spa, per la realizzazione dell'autostrada a pedaggio Nogara - Mare adriatico in regime di finanza di progetto. Per tale opera, la Regione richiede allo Stato un atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Governo - Regione Veneto, di inserimento nella Legge Obiettivo.

#### **Aprile 2006**

L'opera non è riportata nella Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS.

#### **Dicembre 2007**

L'art. 2, comma 259, della legge n. 244/2007 (finanziaria 2008) prevede che l'autostrada Nogara-Mare Adriatico, opera di competenza della Regione Veneto, sia inserita, ai soli fini dell'approvazione, nelle procedure previste dall'art. 161 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Il 17 dicembre viene sottoscritto l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione Veneto. Nell'ambito delle Infrastrutture di preminente interesse nazionale è prevista l' Autostrada Nogara – Mare (solo per procedure).

#### **Marzo 2008**

In data 12 marzo viene avviato l'iter della procedura di approvazione del progetto preliminare ai sensi della Legge Obiettivo.

Il progetto preliminare dell'opera è presentato al pubblico con riunioni tenutesi a Rovigo e Nogara il 19 e 20 marzo 2008.

#### **Maggio 2008**

Nel periodo marzo-maggio 2008 risultano pervenute alla Regione oltre 300 osservazioni di Enti, Associazioni, Comitati e singoli cittadini.

La Commissione Regionale VIA., in data 29 maggio, esprime parere favorevole sull'opera.

#### **Giugno 2008**

Il 17 giugno la Giunta Regionale esprime parere favorevole in merito alla procedura di valutazione di impatto ambientale. Il progetto preliminare dell'opera viene inviato al MATTM per la procedura di VIA nazionale.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009, presentato negli allegati 1, Relazione sullo stato di attuazione del PIS, e 2,

Prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture già esaminate dal CIPE, nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT.

#### **Giugno 2009**

La Commissione Nazionale VIA del Ministero dell’Ambiente, in data 8 giugno, esprime parere favorevole. La Regione del Veneto, nella stessa data, invia il proprio parere relativo al 7° PIS, al MIT, al Presidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e al Segretario Generale della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, al fine dell’espressione del parere della Conferenza Unificata.

#### **Luglio 2009**

Il 3 luglio si svolge la consultazione con gli enti locali, durante la quale le Province di Rovigo e Verona e i 28 Comuni interessati al tracciato si esprimono in maniera positiva sulla nuova arteria, con alcune osservazioni. Sulla base delle risultanze e delle osservazioni emerse dall’incontro, sono state redatte alcune schede di dettaglio di localizzazione.

La Giunta della Regione Veneto il 14 luglio formalizza il parere favorevole sulla localizzazione urbanistica dell’autostrada Medio Padana Nogara – Mare.

Nel DPEF 2010-2013 l’opera è inserita nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Veneto” con un costo di 1,2 miliardi di euro, di cui 50 Meuro a carico di Enti locali e 1,15 miliardi di euro a carico di privati, e uno stato dell’arte “finanziati da avviare”.

#### **Novembre 2009**

Il 6 novembre viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo alla IGQ Regione Veneto, nel quale, tra le infrastrutture di interesse regionale per le quali concorre l’interesse nazionale, da avviare entro il 2013, è inserita l’ Autostrada Nogara – Mare Adriatico (solo per procedure). Il costo previsto è di 1,2 miliardi di euro di cui 50 Meuro finanziati dalla Regione e 1,15 miliardi di euro in project financing. Considerato che l’opera interessa tratti di strade statali di competenza di ANAS Spa, il Governo si impegna a concludere i necessari accordi con Regione Veneto e ANAS prima dell’approvazione del progetto da parte del CIPE.

In data 23 novembre viene sottoscritto un protocollo d’intesa fra Regione e ANAS per l’utilizzo del tratto della SS434 “Transpolesana” come autostrada per il periodo della concessione.

#### **Gennaio 2010**

Il CIPE, nella seduta del 22 gennaio, approva il progetto preliminare dell’autostrada regionale medio padana veneta che collega Nogara al mare Adriatico per un costo complessivo di 934,5 Meuro di cui 60 Meuro a carico della Regione Veneto e 874,52 reperiti con la finanza di progetto.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Regione Veneto

**Normativa e documentazione di riferimento**

Legge regionale Regione Veneto del 9 Agosto 2002, n. 15

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto, 24 Ottobre 2003

Avviso indicativo di selezione di proposte Regione Veneto – Settembre 2004

Legge regionale 3 Febbraio 2006, n. 2

Delibera di Giunta Regionale n. 927 del 28 Marzo 2006

Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione Veneto del 17 Dicembre 2007

2° Atto aggiuntivo alla IGQ Regione Veneto, 6 Novembre 2009

Seduta CIPE, 22 Gennaio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	1.200,000	<b>Fonte:</b> Regione Veneto
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	934,520	<b>Fonte:</b> Seduta CIPE del 22 Gennaio 2010

Note:

**Quadro finanziario**

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	934,520	<b>Fonte:</b> Seduta CIPE del 22 Gennaio 2010
Di cui (importi e provenienza)	60,00	Regione Veneto
	874,52	Privati
Fabbisogno residuo	0,000	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO	Importo:		
	ESTERNO			
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 934,52 meuro			
<i>Note:</i> Il CIPE nella Seduta del 22 gennaio 2010 ha approvato il progetto preliminare redatto dal Promotore Confederazione delle Autostrade Spa				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Regione Veneto		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (avviso indicativo)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	02/09/2004 Avviso indicativo per la selezione del promotore		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	28/03/2006 Data individuazione promotore		
AGGIUDICATARIO	<b>Promotore</b> - Confederazione delle Autostrade Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note:</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

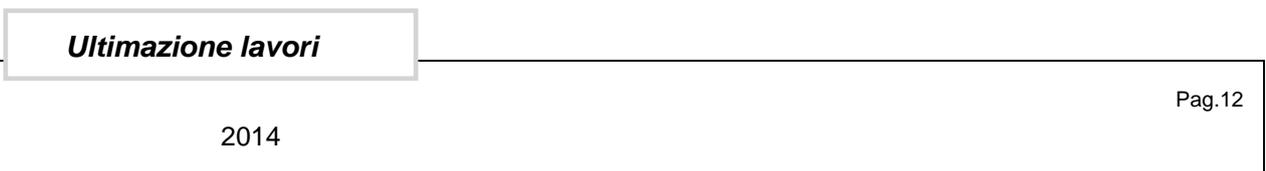
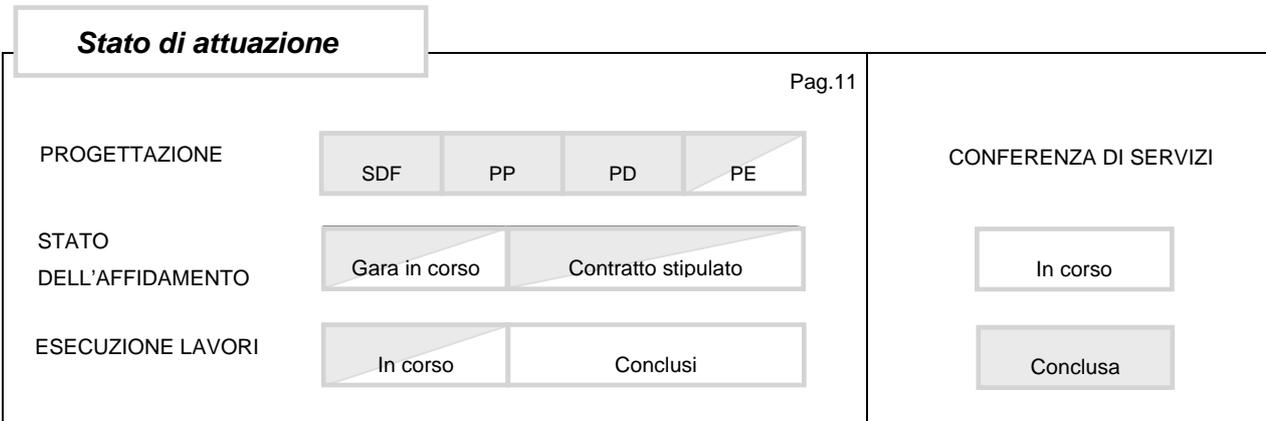
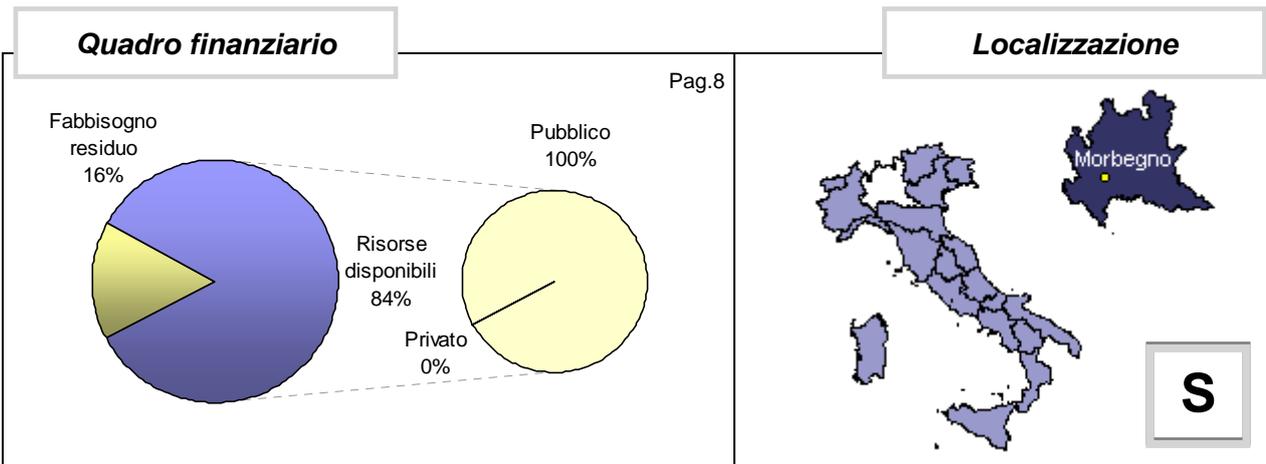
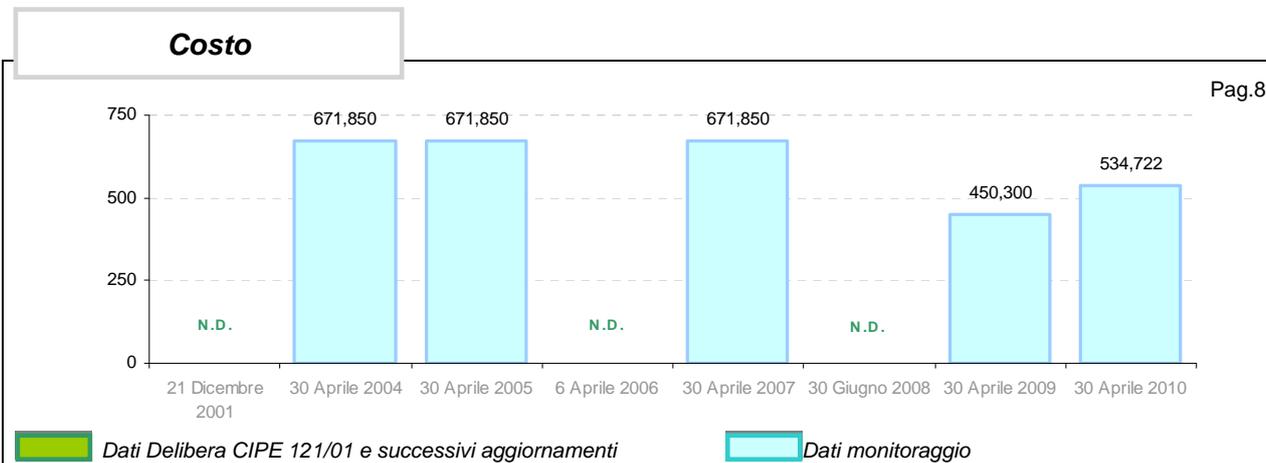
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2014	<b>Fonte:</b> Regione Veneto
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali ed Autostradali*  
**ACCESSIBILITA' VALTELLINA-S.S. n.38- VARIANTE DI MORBEGNO: DALLO SVINCOLO DI FUENTES (COMPRESO) ALLO SVINCOLO DEL TARTANO (COMPRESO)**  
**SCHEDA N. 20**



## **DATI GENERALI**

L'intervento "Accessibilità Valtellina-S.S. n. 38 - Variante di Morbegno: dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)" si compone di 2 sottointerventi così distinti:

- 1° stralcio, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto
- 2° stralcio, dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano

### **Descrizione e dati storici**

L'intervento "S.S. n. 38 - Variante di Morbegno: dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)" è parte di una serie di opere finalizzate al miglioramento dell'accessibilità alla Valtellina mediante interventi sulla SS 38 c.d. dello "Stelvio".

Nello specifico l'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di una variante a nord dell'attuale tracciato della predetta strada statale tra Colico e Talamona, oltre che una variante, con un nuovo ponte sull'Adda, alla S.P. 58 tra Corsio Saltellino e Traina. Il tratto di strada, classificato come "strada extraurbana a 4 o più corsie", si sviluppa per 19,3 Km circa, di cui 8,9 Km in rilevato, 4,7 Km in viadotto e 5,7 Km in galleria naturale a doppia canna. E' prevista la realizzazione di tre svincoli nonché di opere minori.

Per il 2° stralcio è stata presentata una variante al progetto definitivo già approvato, che prevede la realizzazione di una sola carreggiata bidirezionale, per uno sviluppo di circa 10 km, dallo svincolo di Cosio al Tartano, bypassando l'abitato di Morbegno. In particolare, la riconfigurazione del raccordo terminale est con l'attuale S.S. 38 varia solo per un breve tratto, per effetto di alcune modifiche planoaltimetriche volte a ridurre la lunghezza delle due gallerie naturali e ad incrementare i livelli di sicurezza.

#### **Ottobre 1997**

Viene firmata dalla Regione Lombardia una convenzione con l'A.N.A.S. il 14 ottobre 1997 per la progettazione di interventi generali in Valtellina. In base a tale convenzione la Regione Lombardia sviluppa il progetto preliminare dell'intervento e il relativo studio VIA.

#### **Dicembre 2001**

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali ed autostradali "Accessibilità Valtellina" del costo complessivo di 480,821 Meuro.

#### **Giugno 2001**

La Regione Lombardia, in data 27 novembre 2001, affida l'incarico per la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva, a seguito di gara con procedura aperta, all'ATI, costituita dalla Società Bonifica Spa (mandataria), Metropolitana Milanese Spa e Technical Spa.

#### **Gennaio 2003**

Il 23 gennaio 2003, la Regione Lombardia presenta il progetto definitivo, con le modifiche e integrazioni richieste, agli enti interessati.

#### **Aprile 2003**

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, nell'ambito dei "Corridoi autostradali e stradali".

#### **Luglio 2003**

Nel DPEF 2004-2007 l'opera "Accessibilità stradale Valtellina" figura tra le iniziative potenzialmente

attivabili nel periodo considerato.

#### **Novembre 2003**

Il CdA Anas approva il progetto definitivo del 1° lotto.

#### **Febbraio 2004**

L'ANAS con nota 3 febbraio 2004, n. 00464, trasmette al MIT e alle Amministrazioni interessate il progetto definitivo, corredato dallo Studio di Impatto Ambientale e dal programma di risoluzione delle interferenze, e pubblica sui principali quotidiani l'avviso di avvio del procedimento.

#### **Aprile 2004**

Il 7 aprile 2004 si apre la Conferenza dei servizi, convocata dal MIT con nota 25 marzo 2004, n. STM/TF/GC cc 191. La Conferenza si conclude il 12 maggio 2004, esprimendo prescrizioni e raccomandazioni cui il soggetto aggiudicatore si è impegnato ad ottemperare in fase di redazione del progetto esecutivo. La Regione Lombardia, con nota 19 aprile 2004, n. 6524, trasmette copia della delibera del giorno 16 dello stesso mese, n. 17167, con la quale esprime parere favorevole con prescrizioni.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l'“Accessibilità stradale Valtellina - Adeguamento della SS. 38 e potenziamenti suddivisa in 9 interventi” tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007, la colloca nel Corridoio 5 “Asse Est Ovest Lisbona Kiev-Tratta italiana Torino Trieste” (Tabella 4) e in merito alla fruibilità dell'opera indica a partire dal 2006 per tratte funzionali. Lo stesso documento, in merito al costo dell'intera opera indica 321,36 Meuro quale ammontare degli investimenti autorizzati ad oggi e 1.949,82 Meuro le esigenze per la fruibilità dell'opera.

#### **Agosto 2004**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 12 agosto 2004, n. 7839/B05, sulla base della valutazione della speciale Commissione VIA, esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto definitivo.

#### **Gennaio 2005**

La Regione Lombardia, con nota 12 gennaio 2005, n. S1.2005.0000528 diretta al CIPE, evidenzia che una copertura finanziaria di 280 Meuro è sufficiente a finanziare un primo stralcio del progetto “dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto”.

#### **Giugno 2005**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 28 giugno 2005 n. 0708407/8197/2005, esprime parere favorevole con prescrizioni.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento “SS.38 Fuentes – Tartano I° Stralcio”, con un costo di 280 Meuro di cui 148 disponibili, tra quelli in fase istruttoria.

#### **Novembre 2005**

L'ANAS, con nota 16 novembre 2005, n. CDG-0003074-P, comunica al CIPE il quadro delle somme già a disposizione per il 1° stralcio, che ammontano a 140,00 Meuro.

#### **Dicembre 2005**

Il MIT, con nota 18 novembre 2005, n. 540 – integrata con la nota 2 dicembre 2005, n. 583 – trasmette al CIPE la relazione istruttoria “Accessibilità Valtellina – S.S. n. 38 - lotto 1 – variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)”, proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo e richiedendo il finanziamento, per un importo di 140 Meuro, del primo stralcio Variante di Morbegno, “dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con

collegamento a sx Bitto". Il CIPE, con delibera 2 dicembre 2005, n.151 approva, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto definitivo dell'opera "Accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 1° lotto – variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)", per un costo di 671,85 Meuro e prende atto della copertura finanziaria di 140,00 Meuro per il 1° stralcio, nonché della volontà della Regione di procedere alla realizzazione del 1° stralcio in assenza di risorse per il completamento dell'intera opera. Per quanto riguarda il finanziamento del fabbisogno residuo pari a 140,00 Meuro, il CIPE rimanda alla Finanziaria 2006.

#### **Marzo 2006**

Il CIPE, con delibera n. 75 del 29 marzo 2006, rende disponibili gli ulteriori 140,00 Meuro necessari al completamento del 1° stralcio.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura la "SS 38 lotto 1 variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)" quale sub intervento dell'accessibilità Valtellina per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 279,95 Meuro interamente finanziati.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario. Il primo stralcio risulta completamente finanziato e l'approvazione del progetto definitivo riguarda lo svincolo Fuentes-svincolo Tartano.

#### **Novembre 2006**

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie", redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, risulta che "a seguito della limitata disponibilità di risorse, con l'accordo del 21.10.2006, sottoscritto a Sondrio, è stato deciso di limitare il progetto, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto, fino alla concorrenza dell'importo di M€280". Il rapporto conferma il quadro finanziario, sottolineando che l'assegnazione di 140 Meuro a carico delle risorse legge obiettivo non risulta ancora perfezionata (del. CIPE 2 marzo 2006). Chiarisce inoltre che "nell'importo di 280 M€ non sono inclusi gli interventi sui nodi di Bormio, Morbegno, Tirano e Sondrio, ma devono essere considerate prioritarie, nell'ambito della esecuzione del progetto, le risoluzioni infrastrutturali tramite varianti o tangenziali, di tali nodi".

#### **Dicembre 2006**

Il 18 dicembre viene firmato l'Accordo di programma, per la viabilità di accesso alla Valtellina ed alla Valchiavenna, tra il MIT, la Regione Lombardia, l'Anas e gli altri enti territoriali interessati. Tra gli impegni condivisi figura l'attuazione del primo stralcio del primo lotto della variante Fuentes-Tartano per il quale si prevede la conclusione degli elaborati per l'appalto entro al fine del 2006, l'indizione della gara a maggio 2007, l'avvio dei lavori entro il 2008 e l'apertura al traffico entro l'estate 2011. Nell'accordo sono stati inoltre presi impegni per la predisposizione di studi e per l'individuazione di soluzioni intermedie o provvisorie per risolvere il nodo di Morbegno.

#### **Giugno 2007**

Anas Spa pubblica il bando di gara per l'affidamento dell'appalto integrato per la realizzazione dei lavori sulla S.S. 38 Variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano. Stralcio 1° -

Tronco A - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio. Lotto 1° .

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio è compreso negli allegati: A.1 Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE per un costo di 2 79,95 Meuro interamente finanziato; nell'allegato A2, Progettazioni definitive - SAL e previsioni di spesa; B.2 tra le "opere in corso integralmente coperte".

#### **Novembre 2007**

Nel protocollo d'intesa tra il MIT, Regione Lombardia, Provincia di Sondrio, ANAS, Camera di Commercio Industria e Artigianato di Sondrio ed Enti locali interessati, sottoscritto in data 5 novembre 2007 viene recepita la variante che prevede una sola carreggiata bidirezionale, per circa 10 km, dallo svincolo di Cosio al Tartano, bypassando l'abitato di Morbegno.

#### **Gennaio 2008**

Il MIT, con nota 28 gennaio 2008 n. 41, trasmette la relazione istruttoria sull'" Accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 1° lotto – variante di Morbegno, dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano", proponendo la disposizione di una variante al 2° stralcio del 1° lotto della "variante di Morbegno" e l'assegnazione, in via programmatica, di un finanziamento pubblico di 60 Meuro, a valere sulle risorse destinate alle infrastrutture strategiche. Con nota 30 gennaio 2008 n. 47 il MI trasmette documentazione istruttoria integrativa.

Il CIPE, con delibera 31 gennaio 2008 n.14 prende atto che per il primo stralcio funzionale dell'opera, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio, al quale sono stati destinati i 140 Meuro con delibera n. 75/2006 , sono in corso le procedure per l'aggiudicazione dei lavori. Per il 2° stralcio, invece prende atto che, rispetto al progetto definitivo approvato con la delibera n. 151/2005, la variante consente una riduzione di più del 50% del costo previsto.

Il costo della tratta in variante viene stimato pari a 195,478 Meuro, di cui 137,691 Meuro per "opere civili ed impianti" e 57,787 Meuro per "somme a disposizione ed opere di mitigazione", a fronte dei 409,205 Meuro di cui al progetto definitivo approvato. Viene quindi disposta la variante. L'opera non presenta un ritorno economico derivante dalla gestione, in quanto strada statale non a pedaggio. Per completare la copertura finanziaria dell'opera, per la quale sono indicati come disponibili fondi della Regione Lombardia (63 Meuro), della Provincia di Sondrio (18 Meuro), di organismi ed enti territoriali (29 Meuro) e fondi disponibili sul primo stralcio (25 Meuro), per complessivi 135 Meuro, è assegnato all'ANAS, in via programmatica, un contributo quindicennale di euro 5.601.818, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2010, suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 60 Meuro. L'assegnazione definitiva del contributo avverrà in sede di approvazione del progetto definitivo della variante ed è subordinata all'assunzione di formali impegni che assicurino l'effettiva disponibilità delle risorse della Regione Lombardia, della Provincia di Sondrio e degli Enti locali .

#### **Marzo 2008**

Il Rapporto Infrastrutture Prioritarie del Mit conferma il quadro finanziario e la variante progettuale.

#### **Giugno 2008**

Il DPEF 2009-2013 riporta nella tab.3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" gli interventi "Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38- Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° lotto 1° stralcio Fuentes Cosio, con un costo di 254,82 interamente finanziato e Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 1° lotto 2° stralcio Cosio Tartano con un costo di 195,48 e un fabbisogno residuo di 0,30 Meuro.

Il 4 giugno 2008, Anas Spa aggiudica l'appalto integrato per la realizzazione dei lavori sulla S.S. 38

Variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano. Stralcio 1° - Tronco A - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio. Lotto 1° all'Ati Salini Locatelli Srl, Castelli Lavori Srl, Cotea Costruzioni Stradali-Edili-Idrauliche Srl, Igeam Srl.

#### **Gennaio 2009**

Il CdA Anas ha approvato il progetto esecutivo per i lavori di costruzione della variante di Morbegno, in provincia di Sondrio, 1° Stralcio del tronco A del 1° lotto dei lavori sulla strada statale 38 "dello Stelvio", dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio.

#### **Febbraio 2009**

Il 19 febbraio Anas trasmette al MIT e agli altri soggetti interessati il progetto definitivo della SS 38-1° lotto-2° stralcio.

Il 28 febbraio 2008, Anas comunica che hanno avuto inizio i lavori di esecuzione del 1° stralcio.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali rientra l'Accessibilità Valtellina, classificata tra gli interventi inclusi in DPEF precedenti al 2009 con risorse disponibili. L'opera Accessibilità Valtellina è anche compresa nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo complessivo di 959,563 meuro. In dettaglio per l'intervento SS 38 lotto 1 variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso), viene riferito un costo di 671,850 meuro dei quali 280 meuro disponibili; per l'intervento accessibilità Valtellina variante di Morbegno: variante al 2° stralcio del 1° lotto si fa invece riferimento a un costo di 287,713 meuro dei quali 195 disponibili. Il 2° stralcio del 1° lotto è altresì compreso nell'allegato 1 tabelle 2, Nuove opere approvate dal CIPE nel 2006-2008, e 7, Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25 febbraio 2009).

#### **Maggio 2009**

Il 12 maggio viene convocata la Conferenza dei Servizi relativa al secondo stralcio.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità Valtellina" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011", con un costo complessivo deliberato dal CIPE di 959,56 meuro e un fabbisogno sul valore deliberato di 484,563 meuro. L'intervento "Accessibilità Valtellina- Variante di Morbegno-1°lotto-1° stralcio Tronco B e 2° stralcio" è presente nelle tabelle: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)". Nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti -Lombardia" sono inserite le due voci relative al 1° e 2° stralcio, con un costo rispettivamente di 254,82 e di 195,48 meuro. I due interventi risultano "finanziati in corso". Nella stessa Scheda è inserito anche il 4° lotto-Variante di Tirano, parzialmente finanziato.

#### **Dicembre 2009**

Nella "Relazione sullo stato del Procedimento", del 30 dicembre 2009, relativa al lotto I, Variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano – Il stralcio dalla svincolo di Cosio allo svincolo di Tartano, è indicato come costo complessivo del progetto 279.902.302,31 euro. La data presunta di pubblicazione del bando è giugno 2010 e l'inizio lavori è previsto per maggio 2011, con una durata di 1.250 giorni.

**Codice Unico di Progetto**

32C0500028001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione Regione Lombardia - A.N.A.S. del 14 Ottobre 1997  
IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003  
Delibera Regione Lombardia 16 Aprile 2004, n. 17167  
Delibera CIPE n.151 del 2 Dicembre 2005  
Delibera CIPE n. 75 del 29 Marzo 2006  
Accordo di programma Regione Lombardia 18 Dicembre 2006  
Bando di gara ANAS – Giugno 2007  
Avviso di aggiudicazione ANAS – Giugno 2008  
Delibera CIPE n. 14 del 31 Gennaio 2008

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	671,850	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	671,850	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	671,850	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 151 del 2.12.2005
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	450,300*	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	534,722	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013; Anas Spa

Note: il costo è riferito al costo del 1° stralcio sommato al costo del 2° stralcio aggiornato rispetto al progetto definitivo approvato con la delibera n. 151/2005, come riferito con Del. CIPE 14 del 31 gennaio 2008.

**Quadro finanziario**

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	450,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 151 del 2.12.2005, Del. CIPE 75 del 29.03.2006; Del. CIPE 14 del 31.1.2008; DPEF 2009-2013; DPEF 2010-2013
Di cui (importi e provenienza)	200,000	Art. 13 Legge 166/2002
	25,500	Altre fonti statali
	224,500	Enti locali
Fabbisogno residuo	84,722	

Note

**1° Stralcio - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di  
Cosio con collegamento a sx Bitto**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	269,150	<b>Fonte:</b> Corte dei Conti (Marzo 2005)
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	279,951	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 151 del 2.12.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2011 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	254,820	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	254,820	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Note</i>		

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	280,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 151 del 2.12.2005, Del. CIPE 75 del 29.03.2006;DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	65,000	<i>Regione Lombardia (delibera 23.12.2004, n. 7/20542)</i>
	25,500	<i>Regione Lombardia (delibera 7.11.2005, n. 988)</i>
	24,000	<i>Provincia di Sondrio</i>
	25,500	<i>ANAS (art.1, comma 453, L. 311/2004)</i>
	140,000	<i>Art. 13 Legge 166/2002</i>
<i>Fondi residui</i>	-25,180*	
<i>Note: Il residuo viene utilizzato per il 2°stralcio</i>		

**2° Stralcio - dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Corte dei Conti (Marzo 2005)
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 151 del 2.12.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2011 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	195,480	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 14 del 31.1.2008
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	279,902	<b>Fonte:</b> Anas Spa

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	195,180	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 151 del 2.12.2005, Del. CIPE 75 del 29.03.2006; Del. CIPE 14 del 31.1.2008; DPEF 2010-2013; Anas Spa
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	63,000	<i>Regione Lombardia</i>
	29,000	<i>Contributi BIM, Camere Commercio, Comuni, Comunità montane</i>
	18,000	<i>Provincia di Sondrio</i>
	25,180	<i>Fondi residui destinati al 1° lotto</i>
	60,000	<i>Legge 244/2007</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	84,722	

Note: 25 Meuro destinati alla realizzazione del 1° lotto, 1° stralcio tronco B (sx Bitto non realizzato)

**1° Stralcio - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: €		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: €			
<i>Note:</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ANAS Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	04.06.2007		
CIG/CUI	00400011DE		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	780 giorni	
DATA AGGIUDICAZIONE	04/06/2008		
AGGIUDICATARIO	ATI Locatelli Geom. Spa, Castelli Lavori Srl, Claudio Salini Spa, COTEA Costr. Stradali Edili Idrauliche Srl		
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	173.434.865,00
Importo oneri per la sicurezza - B	4.218.084,00
Importo complessivo a base di gara – A+B	177.652.949,00
Importo di aggiudicazione (2)	150.868.715,00
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: Nuovo Importo Contrattuale a seguito della variante 154.868.173,00	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	24/02/2009	
Data presunta fine lavori	18/04/2011	
Data effettiva inizio lavori	28 Febbraio 2009	
Stato di avanzamento (%):	15%	
Data effettiva fine lavori		
Note: la Delibera CIPE n.151/2005, relativa al 1° stralcio indica un tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori pari a 48 mesi dall'inizio delle attività.		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> Accordo di programma Regione Lombardia 18 Dicembre 2006 (primo lotto-1° STRALCIO)
Previsione al 30 Aprile 2009	2011	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	2011	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
Note:		

**2° Stralcio - dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 214.872.943,57			
<i>Note:</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ANAS Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	Giugno 2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.250 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note:</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	201.073.763,71 (previsto)*
Importo oneri per la sicurezza - B	13.799.179,86 (previsto)
Importo complessivo a base di gara – A+B	214.872.943,57 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * compresi 197.131.140,89 euro per lavori e 3.942.622,82 euro per spese tecniche relative alla progettazione esecutiva	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Maggio 2011 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

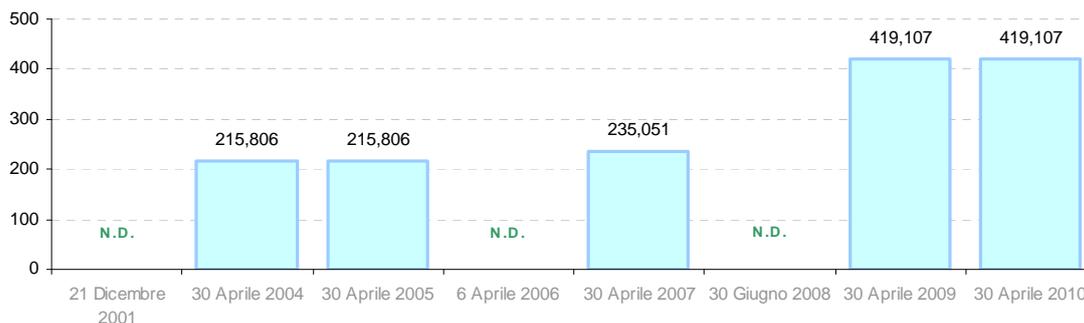
Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> Anas Spa
Note:		

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
Sistemi Stradali e Autostradali

**ACCESSIBILITA' MALPENSA: COLLEGAMENTO TRA LA S.S. N. 11 "PADANA SUPERIORE" A  
MAGENTA E LA TANGENZIALE OVEST DI MILANO, CON VARIANTE DI ABBIETEGRASSO E  
ADEGUAMENTO IN SEDE DEL TRATTO DELLA S.S. N. 494 DA ABBIETEGRASSO FINO AL  
NUOVO PONTE SUL TICINO  
SCHEDA N.21**

**Costo**

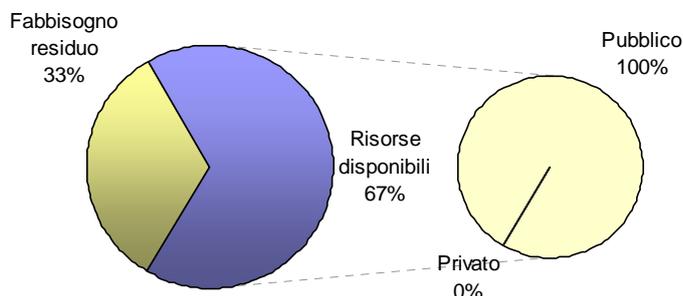
Pag.8



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti  Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Pag.8



**Localizzazione**



**Stato di attuazione**

Pag.9

PROGETTAZIONE

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

STATO DELL'AFFIDAMENTO

Gara in corso	Contratto stipulato
---------------	---------------------

ESECUZIONE LAVORI

In corso	Conclusi
----------	----------

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso
----------

Conclusa
----------

**Ultimazione lavori**

Pag.10

2014

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

L'intervento si inquadra nelle opere di adeguamento e potenziamento della viabilità di connessione con l'aeroporto di Malpensa. Lo sviluppo complessivo è di Km 34,3 articolato in tre parti:

- allargamento della sede stradale da due a quattro corsie dal casello di Boffalora Ticino alla S.S. 11 "Padana Superiore", per una lunghezza di 1,8 Km
- collegamento tra la S.S. 11 a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano ( 22 Km a doppia carreggiata categoria "A"), con tracciato in sede nuova nel tratto da Magenta ad Abbiategrasso e in riqualificazione della attuale S.P. 114 nel tratto da Abbiategrasso a Milano e con raccordo terminale alle opere di adeguamento nella tratta Cusago-Tangenziale Ovest realizzate dal Comune di Milano
- variante di Abbiategrasso, in nuova sede sulla S.S. 494 e riqualifica in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano, con esclusione del nuovo ponte sul Ticino (con cui l'intervento si raccorda, ma oggetto di altro progetto) e con tipologia a carreggiata semplice e per una lunghezza di 8,9 Km, e con connessione, tra la S.S. 494 e il tratto a doppia carreggiata Magenta-Milano, mediante raccordo di 1,6 Km a semplice carreggiata del tipo "C1"

Il progetto prevede un totale di 14 svincoli oltre a rami di viabilità minore che garantiscono il ripristino degli accessi esistenti, nonché il collegamento con il resto della rete.

#### **Ottobre 1997**

La legge 2 ottobre 1997 n. 345 all'art. 1 comma 3 autorizza limiti di impegno ventennali di 53 miliardi di lire (27,372 Meuro) a decorrere dall'anno 1998 e di 7 miliardi di lire (3,615 Meuro) a decorrere dall'anno 1999 da assegnare all'ANAS per la realizzazione di opere viarie funzionali al progetto Malpensa.

#### **Marzo 1999**

Il 3 marzo 1999 viene sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro "realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa 2000", tra Stato e Regione Lombardia.

#### **Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali - Accessibilità Malpensa" come meglio specificato nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia alla voce "Accessibilità Malpensa: Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa".

#### **Agosto 2002**

Con la legge 8 agosto 2002 n. 178 viene sancita la trasformazione dell'ANAS in Spa. Le risorse di cui alla Legge 345/1997 confluiscono nel fondo concernente apporti al capitale sociale di ANAS, limitatamente alle annualità 2003-2005.

#### **Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, sotto la voce "Accessibilità viaria Malpensa: nuovo collegamento Milano-Vigevano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa (V/08)".

#### **Maggio 2003**

L'ANAS Spa, quale soggetto aggiudicatore, con nota del 5 maggio 2003, invia al MIT, alla Regione e agli altri Ministeri interessati il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (SIA).

**Settembre 2003**

La Regione Lombardia, con delibera 30 settembre 2003 n. VII/14403, esprime parere favorevole in merito al progetto preliminare, condizionato al recepimento di prescrizioni.

**Dicembre 2003**

A seguito di chiarimenti richiesti dal MIT, ANAS Spa riformula in termini maggiormente esaustivi l'istanza e trasmette di nuovo il progetto preliminare a tutte le Amministrazioni interessate, con nota 4 dicembre 2003 n. DPP/Segr.Prot.04081. L' ANAS provvede inoltre a comunicare, in data 10 dicembre 2003, l'avvio del procedimento mediante la pubblicazione di apposito avviso sui quotidiani "Il Giornale" e "Il Sole 24 Ore".

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l'opera "Accessibilità Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007.

**Dicembre 2004**

La Commissione Speciale VIA, con nota 24 dicembre 2004 n. CSVIA72005701681, richiede alcune integrazioni al progetto preliminare.

**Marzo 2005**

L'ANAS, con nota del 18 marzo 2005, invia alla Commissione Speciale VIA una parte delle integrazioni richieste.

**Maggio 2005**

L'ANAS, con nota del 30 maggio 2005, invia alla Commissione Speciale VIA ulteriori integrazioni, in forma di "aggiornamento progettuale febbraio 2005".

**Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Accessibilità Malpensa: SS.11-Tang. Ovest MI (variante di Abbiategrasso sulla SS 494 interv T 312 dell'APQ)" figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 216 Meuro interamente finanziati.

**Novembre 2005**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 30 novembre 2005 n. GAB/2005/101223/B05, ad esito della valutazione della Commissione Speciale VIA, esprime parere favorevole sul progetto, comprensivo degli aggiornamenti, con prescrizioni e raccomandazioni da sviluppare in sede di progetto definitivo.

**Febbraio 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 7 febbraio 2006 n. BAP80234.19.04/2490, esprime parere positivo per quanto riguarda i tratti che si configurano come adeguamento di strade esistenti, e parere negativo per le tratte in variante e richiede, in alternativa, interventi di riqualifica e messa in sicurezza della rete viaria esistente.

**Marzo 2006**

Il MIT, con nota 28 marzo 2006 n. 235, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare "Accessibilità a Malpensa: collegamento tra la S.S. n. 11 'Padana Superiore' a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera 29 marzo 2006 n. 127, rileva che alla relazione del MIT non risultano allegati i pareri e le osservazioni formulate dalle Amministrazioni ed Enti interessati, né vengono proposte le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto. Il CIPE quindi formula valutazione positiva sul

progetto, ma invita il MIT a ripresentare la proposta di approvazione, corredata dai necessari pareri e dalle prescrizioni e raccomandazioni, tenendo conto del parere parzialmente negativo del Ministero per i beni e le attività culturali, entro 60 giorni dalla pubblicazione della delibera in oggetto nella Gazzetta Ufficiale. Il costo complessivo dell'intervento, come risulta dal progetto preliminare, è pari a 215.805.550,00 euro. Secondo la relazione istruttoria, la copertura finanziaria dell'intervento sarebbe assicurata a valere sulle risorse della legge n. 345/1997, nonché a valere su risorse regionali di cui alla legge 4 ottobre 2004, n. 41.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura l'“accessibilità Malpensa: collegamento SS 11 Padana superiore a Magenta - tangenziale Ovest di Milano, variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede SS 494 Abbiategrasso nuovo ponte Ticino” quale sub intervento dell'accessibilità stradale Malpensa per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento “Collegamento tra la S.S. 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494” viene classificato tra “le altre opere” stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 215,81 Meuro interamente finanziato. E' inoltre presente nello stesso documento sia tra le “opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8)” che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All.9).

#### **Ottobre 2006**

L'intervento non figura tra quelli indicati nel documento Esiti tavolo di “ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006.

#### **Marzo 2007**

Il MIT, la Regione Lombardia, l'ANAS e RFI firmano un protocollo d'intesa per il completamento delle opere di accesso a Malpensa. Per l'intervento “collegamento tra la SS 11 a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, variante Abbiategrasso sulla SS 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino”, il CIPE ha formulato una valutazione positiva del progetto preliminare. Il costo dell'intervento, stimato inizialmente in 215,8 Meuro a seguito dell'adeguamento del progetto, è salito a 235,051 Meuro per effetto delle prescrizioni di Valutazione di Impatto Ambientale. Il MIT e l'ANAS si impegnano ad assicurare le azioni necessarie per garantire l'espletamento della gara d'appalto e l'avvio dei lavori entro il 2009. La Regione si impegna a confermare il finanziamento a proprio carico e promuovere ogni forma di coordinamento per contenere i tempi di realizzazione. Il MIT, di concerto con Regione, si impegna ad individuare, in sede di approvazione CIPE del progetto definitivo, la completa copertura finanziaria dell'opera. Secondo la tempistica del Protocollo, il progetto rientra tra gli interventi di medio periodo – Scenario 2012.

L'ANAS, in riferimento agli aspetti evidenziati nel parere negativo del Ministero per i beni e le attività culturali, l'ANAS, in data 28 marzo 2007 trasmette allo stesso Ministero la documentazione integrativa riguardante le indicazioni sulle soluzioni progettuali concordate in una riunione tecnica per superare le criticità registrate .

#### **Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 include l'intervento nell'allegato B4, tra le opere da avviare entro il 2012, con un costo di 231,10 Meuro e un fabbisogno di 15,30 Meuro.

**Luglio 2007**

Il “contratto di programma ANAS 2007”, approvato dal CIPE con delibera 20 luglio 2007, n. 65, nell’Allegato A riporta il piano degli investimenti da realizzare nell’arco temporale 2007-2011, che include l’opera nella tabella relativa agli “interventi di legge obiettivo” con appaltabilità 2008.

**Gennaio 2008**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, a seguito della documentazione integrativa inviata dall’ANAS, esprime un nuovo parere favorevole con nota 23 gennaio 2008 n. DP/PAAC/34.19.04/615, nell’assoluto rispetto delle prescrizioni dettate dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici.

Il MIT, con nota 28 gennaio 2008, n. 41, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare “Accessibilità a Malpensa: collegamento tra la S.S. n. 11 ‘Padana Superiore’ a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino”, proponendone l’approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni.

Il MIT, con nota 30 gennaio 2008, n. 47 trasmette al CIPE lo schema sintetico del piano economico-finanziario relativo all’opera.

Il CIPE, con delibera 31 gennaio 2008 n.8, approva con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della “Accessibilità a Malpensa: collegamento tra la S.S. n. 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino “. Il costo complessivo dell’intervento, quale risulta dal progetto preliminare precedentemente approvato, è pari a euro 231.096.339,00. Le prescrizioni comportano un incremento di costo pari a euro 50.000.000. Pertanto il nuovo costo ammonta a euro 281.096.330. L’intervento non presenta un “potenziale ritorno economico” derivante dalla gestione. Nel Protocollo d’intesa, la copertura finanziaria è assicurata, quanto a euro 212.806.000 a valere sulle risorse di cui alla legge 2 ottobre 1997, n. 345, e, quanto a euro 3.000.000, a valere sulle risorse di cui alla legge della Regione Lombardia 4 ottobre 2004, n. 41. Il CIPE assegna, in via programmatica, un contributo di euro 6.095.743 per 15 anni a valere sui fondi recati dall’art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 con decorrenza 2009, suscettibile di sviluppare un volume di investimenti complessivo di 120.000.000 euro. L’assegnazione definitiva del contributo avverrà in sede di approvazione del progetto definitivo, che dovrà essere trasmesso al MIT per essere sottoposto al CIPE entro il 30 aprile 2009.

**Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MIT viene riportato un contributo di 65,3 Meuro a valere sulle risorse destinate alla legge obiettivo dalla legge finanziaria 2008, assegnato in via programmatica dal CIPE. Si sottolinea che: “l’opera è inserita in quelle di medio periodo, con realizzazione al 2012”

**Giugno 2008**

Il DPEF 2009-2013 riporta l’intervento “(P) Collegamento tra la S.S. 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494” nella tabella 3.1” Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008” con un costo di 281,09 Meuro, interamente finanziato, e uno stato progettuale “PP approvato dal CIPE”.

**Dicembre 2008**

Il CdA ANAS, il 17 dicembre 2008, ha approvato il progetto definitivo dei lavori di collegamento tra la strada statale 11 “Padana Superiore”, a Magenta, e la Tangenziale ovest di Milano, che prevede la realizzazione della variante di Abbiategrasso e l’adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano della strada statale 494 “Vigevanese”, fino al ponte sul fiume Ticino, per un costo presunto di 420 Meuro, dei quali oltre 281 Meuro già finanziati.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009, presentato negli allegati 1, Relazione sulla stato di attuazione del PIS, e 2, Prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture già esaminate dal CIPE, nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali rientra l'Accessibilità Malpensa, classificata tra gli interventi inclusi in DPEF precedenti al 2009 con risorse disponibili. L'opera "Accessibilità Malpensa: collegamento S.S. 11 a Magenta, tangenziale ovest Milano + variante Abbiategrasso e adeguamento S.S. 494 Abbiategrasso-Ponte Ticino" è anche compresa negli allegati 1 e 2. Nello specifico nell'allegato 1 è compresa nelle tabelle 2, Nuove opere approvate dal CIPE nel 2006-2008, e 7 Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25 febbraio 2009). Nell'allegato 2 invece, l'intervento fa parte dei sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce "accessibilità Malpensa", con un costo complessivo di 419,107 Meuro, una disponibilità di 280,806 Meuro e un fabbisogno di 138,301 Meuro.

**Maggio 2009**

Durante la Conferenza dei Servizi del 26 maggio convocata dal MIT, i Comuni di Albairate, Cusago, Ozzero, Cassinetta di Lugagano, Cislano e Boffalora Sopra Ticino, oltre il Parco Agricolo Sud Milano, hanno espresso parere contrario al progetto. Il Comune di Robecco sul Naviglio ha espresso invece parere favorevole condizionato.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità Malpensa" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011".L'intervento "Collegamento tra la SS 11 a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano" è riportato nella tabella : "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)" e nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 419,11 Meuro, finanziamenti disponibili per 65,29 Meuro a carico dei fondi Legge Obiettivo, 212,80 di altre fonti statali e 3 di Enti locali, un fabbisogno di 138,02 Meuro e uno stato dell'arte "finanziati da avviare"

**Dicembre 2009**

Dalla "Relazione ANAS sullo stato del Procedimento dell'opera S.S. 11 "Padana Superiore" – 494 "Vigevanese". Collegamento tra la SS. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS n. 494 da Abbiategrasso fino al Nuovo Ponte sul Ticino" al 30 dicembre 2009", si rileva tra l'altro che è disponibile il progetto definitivo per appalto integrato, redatto dalla Società ERRE.VI.A Ricerca Viabilità Ambiente Srl su incarico della SEA Aeroporti di Milano Spa, sulla base della convenzione per il cofinanziamento della progettazione, promossa dalla Regione Lombardia, con SEA ed ANAS.

**Codice Unico di Progetto**

F32C05000320001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Legge 2 Ottobre 1997, n. 345

Accordo Programma Quadro tra Stato e Regione Lombardia 3 Marzo 1999

Legge 8 Agosto 2002, n. 178

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia 30 Settembre 2003, n. VII/14403

Delibera CIPE n. 127 del 29 Marzo 2006

Delibera CIPE n.130 del 6 Aprile 2006

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia - Marzo 2007

CdP ANAS 2007

Delibera CIPE n. 65 del 20 Luglio 2007

Delibera CIPE n. 8 del 31 Gennaio 2008

Relazione ANAS sullo stato del Procedimento dell'opera S.S. 11 "Padana Superiore" – 494 "Vigevanese". Collegamento tra la SS. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS n. 494 da Abbiategrasso fino al Nuovo Ponte sul Ticino" al 30 dicembre 2009

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	215,806	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	215,806	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	235,051	<b>Fonte:</b> Protocollo d'intesa- Marzo 2007
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	419,107	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	419,107	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009; DPEF 2010-2013

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	281,090	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009; Del. CIPE 8 del 31.01.2008; DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	212,800	ANAS Spa (Legge n. 345/1997)
	3,000	Regione Lombardia (Legge n. 41/2004)
	65,290	Legge obiettivo
<i>Fabbisogno residuo</i>	138,017	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 258.552.980,00			
<p><i>Note:</i> Il CIPE, con Delibera del 21 gennaio 2008 n. 8, ha approvato il progetto preliminare.  * Dati relativi al progetto definitivo per appalto integrato, redatto dalla Società ERRE.VI.A. Ricerca Viabilità Ambiente Srl su incarico della SEA Aeroporti di Milano Spa, non ancora approvato dal CIPE</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ANAS Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/06/2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.100 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	249.928.000,00 (previsto)
Importo oneri per la sicurezza - B	8.624.980,00 (previsto)
Importo complessivo a base di gara – A+B	258.552.980,00 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

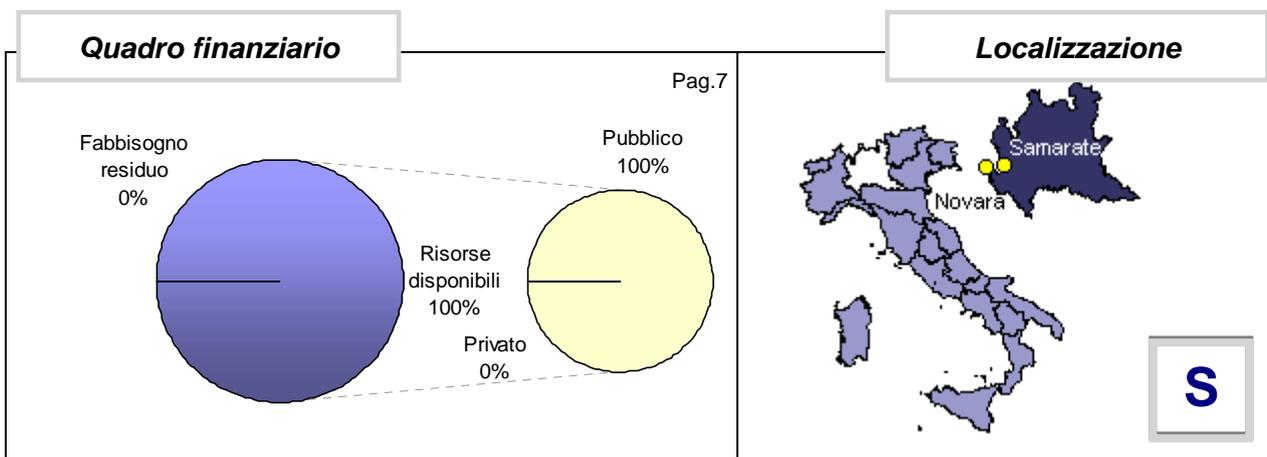
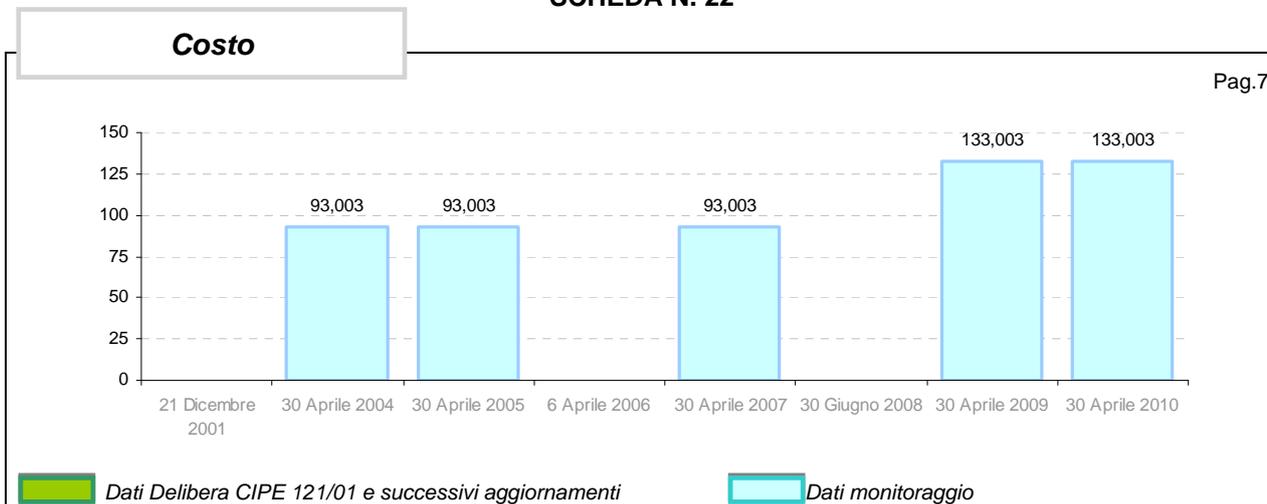
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/05/2011	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> DPEF 2007-2011
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 8 del 31.01.2008
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note: Nella Del. CIPE 8 del 31.01.2008 i tempi per la messa in esercizio dell'opera, inclusivi di quelli concernenti le attività procedurali e autorizzative residue e l'espletamento della gara, sono stimati in 68 mesi.		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Accessibilità Malpensa  
**COLLEGAMENTO STRADALE, IN VARIANTE ALLA S.S. 341 "GALLARATESE", TRA SAMARATE ED IL CONFINE CON LA PROVINCIA DI NOVARA**  
**SCHEDA N. 22**



**Stato di attuazione** Pag.8

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  In corso  Conclusa
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

**Ultimazione lavori** Pag.9

2014

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

L'intervento è finalizzato a collegare l'area nord milanese e il basso varesotto con l'aeroporto di Malpensa e consente anche una connessione dell'hub aeroportuale con le aree centrali ed orientali lombarde tramite il sistema viabilistico pedemontano. Il progetto preliminare articola il tracciato in due tratti, prevedendo la realizzazione di un nuovo itinerario per la S.S. 341 "Gallaratese" (dal tratto finale della Baffolora-Malpensa, nel Comune di Vanzaghello, fino al raccordo con la S.S. 336 in territorio di Gallarate) e la prosecuzione (la cosiddetta bretella di Gallarate), che collega la S.S. 336 e l'autostrada A8 in direzione Varese.

Il tracciato presenta una estensione complessiva di circa 9,4 Km con n. 8 svincoli a due o più livelli sfalsati. Il tratto Nord assume carattere di strada extraurbana secondaria, con piattaforma di tipo C1, costituita da una carreggiata singola a due corsie per senso di marcia, per una larghezza totale, esclusi gli elementi marginali, di 10,50 m. La bretella di Gallarate è classificata come strada extraurbana principale, con piattaforma di tipo B, composta da due carreggiate – ciascuna con due corsie per senso di marcia, oltre all'emergenza – per una larghezza totale, esclusi gli elementi marginali, di 22,50 m.

#### **Ottobre 1997**

L'art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997 autorizza limiti di impegno ventennali di 53 miliardi di lire (27,372 Meuro) a decorrere dall'anno 1998 e di 7 miliardi di lire (3,615 Meuro) a decorrere dall'anno 1999 da assegnare all'ANAS per la realizzazione di opere viarie funzionali al progetto Malpensa.

#### **Marzo 1999**

Viene sottoscritto il 3 marzo l'Accordo di Programma Quadro "realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa 2000", in cui è prevista la copertura finanziaria dell'intervento.

#### **Aprile 1999**

La Regione Lombardia, con delibera n. 10 del 12 aprile, approva il "Piano Territoriale d'Area Malpensa".

#### **Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali - Accessibilità Malpensa" come meglio specificato nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia alla voce "Accessibilità Malpensa: collegamento A 8 e A 4, variante SS 33".

#### **Agosto 2002**

Con la legge n. 178/2002 viene sancita la trasformazione dell'ANAS in Spa. Le risorse di cui alla legge n. 345/1997 confluiscono nel fondo concernente apporti al capitale sociale di ANAS, limitatamente alle annualità 2003-2005.

#### **Aprile 2003**

L'intervento "Collegamento alla S.S. 341 "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la Provincia di Novara" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, alla voce "Accessibilità viaria Malpensa: variante S.S. 341 con collegamento alla S.S. 336 (V/08b)" e "Accessibilità viaria Malpensa: bretella Gallarate A8-S.S. 336 (V/08c)".

ANAS Spa, quale soggetto aggiudicatore, con nota del 9 aprile, n. 6959, invia al MIT, alla Regione e agli altri Ministeri interessati il progetto preliminare e lo Studio di impatto ambientale (SIA).

**Giugno 2003**

Anas Spa, in data 20 giugno, comunica l'avvio del procedimento mediante la pubblicazione di apposito avviso sui quotidiani "Il Giornale" e "Il Sole 24 Ore".

**Settembre 2003**

La Regione Lombardia, con delibera del 30 settembre, n. VII/14402, esprime, sul progetto preliminare, parere favorevole con prescrizioni.

**Novembre 2003**

Il MIT, con nota del 16 dicembre, n. 3521, recepisce i chiarimenti inviati dall'ANAS con nota n. DPP/Segr.Prot.04080. Tali chiarimenti erano stati richiesti dal Ministero dell'ambiente. ANAS provvede ad inviare di nuovo il progetto preliminare a tutte le Amministrazioni interessate.

**Giugno 2004**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 25 giugno, prot. n. ST/407/22431, esprime parere favorevole con prescrizioni.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l'opera "Accessibilità Malpensa" tra gli interventi riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007.

**Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Accessibilità Malpensa: SS. 341 Tratta A8 SS. 527" figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 93 Meuro di cui 90 disponibili.

**Ottobre 2005**

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 6 ottobre, n. GAB/2005/8456/B05, ad esito della valutazione della Commissione speciale VIA, esprime parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni.

**Marzo 2006**

Il MIT, con nota n. 235 del 28 marzo, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare di "Collegamento alla S.S. 341 "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la Provincia di Novara: tratto compreso tra l'Autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la S.S. 527 in comune di Vanzaghello", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 114 del 29 marzo, formula valutazione positiva, sotto l'aspetto tecnico, sul progetto preliminare, ma rileva che non figurano allegate alla relazione istruttoria le osservazioni formulate dalle Amministrazioni ed Enti interessati né le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto. Il MIT dovrà quindi ripresentare la proposta completa di osservazioni e prescrizioni e quantificarne i costi. Il Ministero dovrà inoltre approfondire il tema della copertura finanziaria dell'opera, trasmettendo, nell'ipotesi che tale copertura risulti integrale, attestazione che l'ANAS fornisca assicurazioni al riguardo e specifichi la fonte cui viene imputato il costo dell'opera stessa.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il "Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8-SS 527" quale sub intervento dell'accessibilità Malpensa per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 l'intervento "Accessibilità Malpensa. Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallaratese: tratta tra A8 e la S.S 527 (Bustese)" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 93 Meuro interamente finanziato. E' inoltre presente nello stesso documento sia tra le "opere a

rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8)” che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All.9).

#### **Ottobre 2006**

L'intervento non figura tra quelli indicati nel documento Esiti tavolo di “ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre.

#### **Febbraio 2007**

L'ANAS, con nota del 12 febbraio, n. CDG-0019274-P, conferma la copertura finanziaria del costo originario dell'intervento, pari a circa 93 Meuro, a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge 2 n. 345/1997, che ha autorizzato limiti di impegno ventennali di 53 miliardi di lire (27,372 Meuro) a decorrere dall'anno 1998 e di 7 miliardi di lire (3,615 Meuro) a decorrere dall'anno 1999, da assegnare all'ANAS per la realizzazione di opere viarie funzionali al progetto Malpensa.

#### **Marzo 2007**

Il MIT, la Regione Lombardia, l'ANAS e RFI, firmano un protocollo d'intesa per il completamento delle opere di accesso a Malpensa. Per l'intervento “collegamento stradale, in variante alla SS n. 341 tra Samarate e il confine con la Provincia di Novara, tratto compreso tra l'autostrada A8 (bretella di Gallarate e la SS n. 527 in Comune di Vanzaghella)”, il CIPE formula una valutazione positiva sotto l'aspetto tecnico del progetto preliminare. Il costo previsto dell'intervento è di 93 Meuro. Il MIT e l'ANAS si impegnano a promuovere azioni atte ad ottenere in breve l'approvazione del CIPE, l'ultimazione della progettazione definitiva entro il 2007 e l'espletamento della gara d'appalto entro il 2008. La Regione si impegna a promuovere e coordinare gli atti istituzionali per contenere i tempi di realizzazione. Il MIT, di concerto con Regione Lombardia, si impegna inoltre ad individuare, in sede di approvazione CIPE del progetto definitivo, la completa copertura finanziaria dell'opera. Secondo la tempistica del Protocollo, il progetto rientra tra gli interventi di medio periodo – Scenario 2012.

#### **Aprile 2007**

La Regione Lombardia, con nota del 4 aprile, n. S12007.006433, si esprime in merito alle varianti di localizzazione.

#### **Giugno 2007**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012, l'intervento “Collegamento alla S.S. 341 “Gallaratese”, tratta Samarate e confine provinciale di Novara” figura tra le Opere da avviare entro il 2012 (tabella B.4) con un costo di 93 Meuro interamente finanziati.

Il Ministero dell'ambiente, con nota dell'11 giugno, n. DSA-2007-0016405, si esprime in merito alle varianti di localizzazione.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT è riportato che l'opera, di 9,4 km, è divisa in due tratte, con un costo di 47,847 Meuro per il tratto nord e 45,156 Meuro per la bretella di Gallarate. La copertura finanziaria è prevista a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997. Dal piano economico-finanziario sintetico, redatto secondo lo schema approvato con delibera n. 11/2004, si rileva la mancanza di “potenziale ritorno economico” derivante dalla gestione, trattandosi di opera non assoggettabile a tariffazione. L'opera è inserita in quelle di medio periodo, con realizzazione al 2012.

#### **Maggio 2008**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 5 maggio, n. 5289, si esprime in merito alle varianti di localizzazione.

#### **Giugno 2008**

Il DPEF 2009-2013 non include l'intervento.

**Luglio 2008**

La Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Milano, con nota congiunta del 30 luglio, prot. n. A1 20080094021, dichiarano la loro disponibilità, in qualità di azionisti della società di gestione dell'aeroporto di Malpensa, a che la copertura finanziaria del fabbisogno residuo di 40 Meuro trovi capienza a valere sulle risorse stanziare dall'art. 21-quater, comma 4, del decreto legge n. 248/2007.

Il MIT, con nota del 24 luglio, n. 0008405, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare "Collegamento stradale, in variante alla S.S. 341 "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara: tratto compreso tra l'autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la S.S. 527 in Comune di Vanzaghello", proponendo: di approvare, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare; di disporre, ai sensi dell'art. 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006, le varianti alla localizzazione; di disporre, altresì, la redazione di un nuovo Studio d'Impatto Ambientale sulla parte di opera la cui localizzazione sia variata e per le implicazioni progettuali conseguenti.

Il MIT, con nota del 31 luglio, n. 0009260, trasmette aggiornamenti sugli aspetti finanziari dell'opera, le schede aggiornate ex delibera n. 63/2003, nonché la copia aggiornata della relazione istruttoria e lo schema sintetico del piano economico-finanziario.

**Agosto 2008**

Il CIPE, con delibera n. 9 del 1 agosto, approva con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del "Collegamento stradale variante alla S.S. "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la Provincia di Novara: tratto compreso tra l'autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la S.S. 527 in Comune di Vanzaghello", e da disposizioni relative alle "varianti alla localizzazione dell'opera".

Il costo dell'intervento, inizialmente di circa 93 Meuro, è ora pari a circa 133 Meuro, comprensivo della valorizzazione delle prescrizioni.

**Febbraio 2009**

Il 25 febbraio viene pubblicato il bando di gara per l'affidamento della progettazione definitiva.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali rientra l'Accessibilità Malpensa, classificata tra gli interventi inclusi in DPEF precedenti al 2009 con risorse disponibili. L'opera "collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8-SS 527" è anche compresa negli allegati 1 e 2. Nello specifico nell'allegato 1 è compresa nella tabella 2, Nuove opere approvate dal CIPE nel 2006-2008. Nell'allegato 2 invece, l'intervento fa parte dei sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce "accessibilità Malpensa", con un costo complessivo di 133,002 Meuro, interamente finanziato.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Accessibilità Malpensa" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Collegamento A8 e A4 – Variante alla SS 341 Gallaratese :tratta tra A8 e la SS 527 (Bustese)" è riportato nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 133,00 Meuro interamente finanziati e con uno stato dell'arte "finanziati da avviare".

**Dicembre 2009**

Dalla relazione ANAS sullo stato del Procedimento dell'opera S.S. 341 "Gallaratese". Lavori di costruzione del collegamento stradale tra Sanavate ed il confine della provincia di Novara – Tratto compreso tra l'autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la SS 527 in comune di Vanzaghello" al 30 dicembre 2009" si rileva tra l'altro che: il progetto preliminare, redatto dalla società Studio 3 e poi aggiornato dalla società Infratec, prevede un costo dell'opera di 133,002 Meuro.

**Aprile 2010**

Il 15 aprile ANAS ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale l'esito del bando di gara di progettazione per l'affidamento della redazione della progettazione definitiva per appalto integrato relativo al collegamento stradale tra Samarate ed il confine con la Provincia di Novara, tratto compreso tra l'Autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la strada statale 527 nel Comune di Vanzaghello lungo la strada statale 341, nelle province di Milano e Varese. La gara, di importo pari a 1.810.000,00 euro, è stata aggiudicata – secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa – all'ATI In.Co. Ingegneri Consulenti Spa – Sea Consulting Srl con sede a Roma.

**Codice Unico di Progetto**

F32C05000330001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Legge 2 Ottobre 1997, n. 345

Accordo Programma Quadro tra Stato e Regione Lombardia 3 Marzo 1999

"Piano Territoriale d'Area Malpensa", delibera Regione Lombardia 12 Aprile 1999, n. 10

Legge 8 Agosto 2002, n. 178

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Avviso ANAS Spa 20 Giugno 2003

Delibera Regione Lombardia 30 Settembre 2003, n. VII/14402

Delibera CIPE n. 114 del 29 Marzo 2006

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia - Marzo 2007

Delibera CIPE n. 79 del 1 Agosto 2008

Relazione ANAS sullo stato del Procedimento dell'opera S.S. 341 "Gallaratese". Lavori di costruzione del collegamento stradale tra Sanavate ed il confine della provincia di Novara – Tratto compreso tra l'autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la SS 527 in comune di Vanzaghello" al 30 dicembre 2009

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	93,003	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	93,003	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	93,003	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 114 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	133,003	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 79 del 01.08.2008
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	133,003	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 79 del 01.08.2008; DPEF 2010-2013

Note

#### Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	133,003	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009; DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	133,003	<i>Altre risorse pubbliche</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 1.810.000,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 103.011.125,00			
<p><i>Note:</i> il CIPE, con delibera n. 79 del 1 agosto 2008, ha approvato il progetto preliminare.  * Dati relativi al progetto preliminare redatto dalla società Studio 3 e poi aggiornato dalla società Infratec. La redazione del progetto definitivo è stata assegnata ad aprile 2010 all'ATI In.Co. Ingegneri Consulenti Spa – Sea Consulting Srl di Roma</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ANAS Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/11/2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	99.920.791,25 (previsto)
Importo oneri per la sicurezza - B	3.090.333,75 (previsto)
Importo complessivo a base di gara – A+B	103.011.125,00 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/12/2011	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

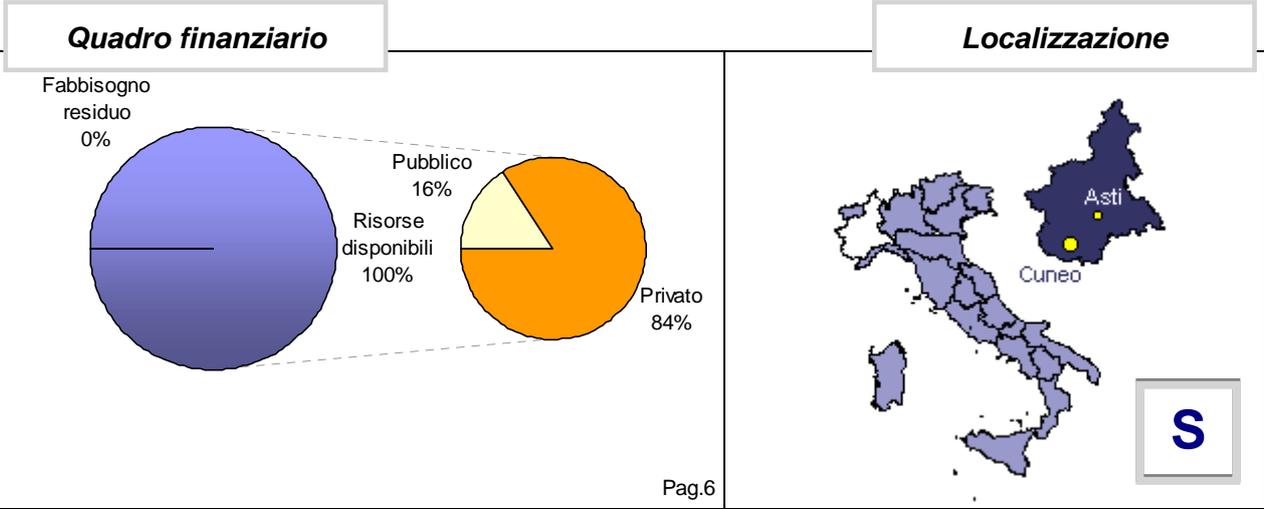
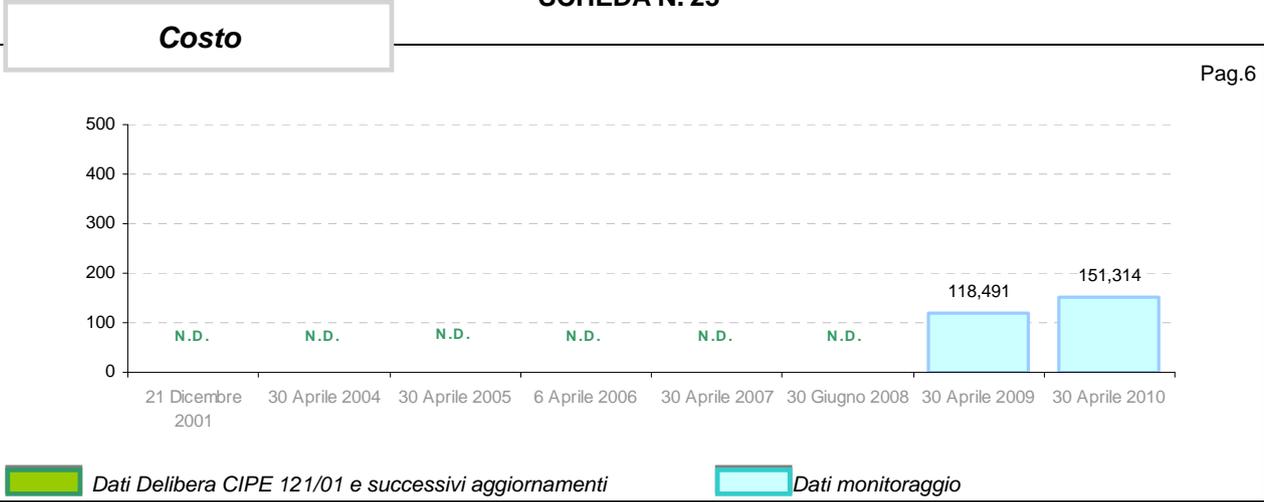
PD

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 114 del 29.03.2006
Previsione al 30 Aprile 2009	2012	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 79 del 1.08.2008
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note: la delibera n. 79/2008 in merito alla realizzazione dell'opera riferisce che sono previsti 50 mesi, inclusivi dei tempi relativi alle attività progettuali e autorizzative residue ed a quelli per la gara ed appalto dei lavori. Pertanto, a quanto si evince anche dalla "distribuzione annuale dei costi" riportata nella scheda prevista dalla delibera n. 63/2003, i lavori dovrebbero essere quasi completamente ultimati entro il 2012.		



CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Autostrada Asti-Cuneo  
**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE ASTI – CUNEO**  
**LOTTO 1-6 TANGENZIALE DI CUNEO**  
**SCHEDA N. 23**



**Stato di attuazione** Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 10px auto;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 10px auto;">Conclusa</div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

**Ultimazione lavori** Pag.8

2014

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'opera costituisce il primo lotto funzionale della Tangenziale di Cuneo, tra la SS 22 ed il lotto 1-5 della costruenda autostrada Asti Cuneo, in fase di progettazione definitiva, e s'inquadra nella prima fase del collegamento della viabilità del sud del Piemonte con le direttrici internazionali verso la Francia (Nizza e SS 21 della Maddalena). Il lotto 1-6 rientra tra gli interventi del 1° tronco "A – dalla città di Cuneo all'autostrada A6 Torino-Savona", identificato come "Circonvallazione di Cuneo fino alla SS 22", dell'estesa di 7,55 km.

**Dicembre 2001**

La delibera n. 121 del 21 dicembre, include, nell'allegato 1, tra i "sistemi autostradali e stradali" del Corridoio Plurimodale Padano – l'Autostrada Asti-Cuneo", con un costo complessivo di 1.086,109 Meuro.

**Aprile 2003**

L'intervento "Autostrada Asti - Cuneo" è ricompreso nella Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile, alla voce "Corridoi autostradali e stradali".

**Giugno 2003**

ANAS Spa, quale soggetto aggiudicatore, con nota del 6 giugno, prot. n. 172, invia al MIT il progetto preliminare dell'opera e lo Studio di impatto ambientale per l'avvio delle procedure approvative e richiede i necessari pareri delle altre amministrazioni ed enti competenti.

Il soggetto aggiudicatore, in data 10 giugno, provvede a far pubblicare la comunicazione di avvio del procedimento di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto preliminare su due quotidiani a diffusione nazionale e locale.

**Luglio 2003**

ANAS Spa, con bando pubblicato nella G. U. del 3 luglio, indice una licitazione privata per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione e della gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo mediante contratto di concessione, con una società, da costituirsi, partecipata in misura minoritaria dalla stessa ANAS.

**Dicembre 2003**

La Regione Piemonte, con delibera di Giunta del 1 dicembre, n. 55-11200, esprime parere favorevole con prescrizioni in merito al progetto preliminare.

**Settembre 2005**

ANAS Spa, in data 29 settembre, aggiudica in via definitiva il contratto di concessione di costruzione e gestione al raggruppamento composto dalle imprese SALT Spa (mandataria), Grassetto Lavori Spa. e Itinera Spa.

**Marzo 2006**

In data 1 marzo si costituisce la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo Spa con la quale l'ANAS, il 23 marzo, stipula una convenzione di concessione, che non ha acquisito efficacia a causa della mancata emanazione del previsto decreto interministeriale di approvazione, che regola la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo, articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto di circa 19 Km dell'autostrada Torino-Savona.

**Aprile 2006**

Il CIPE con la delibera n. 130 del 6 aprile, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS -, conferma l'intervento "Autostrada Asti - Cuneo.

**Novembre 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 23 novembre, prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/21365, esprime parere favorevole sull'opera, con prescrizioni.

L'Autostrada Asti-Cuneo è compresa nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre, con un costo stimato, per quanto riguarda i lotti ancora da realizzare, pari a 1.599,2 Meuro, mentre il costo di quelli in corso di realizzazione è di circa 418 Meuro.

**Dicembre 2006**

La Regione Piemonte, a seguito dell'esame della documentazione integrativa prodotta dall'ANAS su richiesta della Commissione speciale VIA, si esprime nuovamente in maniera positiva sul progetto preliminare, con delibera di Giunta del 28 dicembre, n. 8-5000. Nel parere espresso dalla Regione Piemonte sono prescritte alcune varianti di carattere progettuale.

**Maggio 2007**

Il 7 maggio viene sottoscritto da ANAS Spa ed Asti Cuneo Spa lo schema di Convenzione Unica che prevede, tra l'altro, un contributo pubblico a carico di ANAS Spa di 200 Meuro.

Il CIPE, con delibera n. 29 del 23 maggio, esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di Convenzione Unica.

**Giugno 2007**

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 26 giugno, n. GAB/2007/7320/B05, trasmette la valutazione resa il 1° agosto 2006 dalla Commissione Speciale VIA, che esprime parere positivo, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

Il DPEF 2008-2012 include nell'allegato B2, relativo agli interventi "Legge obiettivo: opere in corso integralmente coperte", l'"Autostrada Asti - Cuneo", con un costo di 1.458,38 Meuro. L'opera è compresa anche nell'allegato G "Infrastrutture Prioritarie" con un costo, per quanto riguarda i lotti ancora da realizzare, pari a 1.186,06 Meuro, mentre quello dei lotti in corso di realizzazione, da parte di ANAS, è di 443,64 Meuro.

**Agosto 2007**

In data 1 agosto viene firmata la Convenzione Unica, che regola la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo, articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto di circa 19 Km dell'autostrada Torino-Savona.

**Ottobre 2007**

Il CIPE, con delibera n. 110 del 4 ottobre, esprime valutazione favorevole sullo schema di convenzione unica tra ANAS Spa e la Società di progetto "Autostrada Asti - Cuneo Spa".

**Novembre 2007**

Il MIT, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il 21 novembre, emana il decreto con il quale si approva la convenzione unica fra ANAS Spa e la concessionaria autostradale Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo Spa, già favorevolmente valutata dal CIPE con la delibera n. 110/2007.

**Febbraio 2008**

La Convenzione con la Società Concessionaria è resa efficace dal 11 febbraio 2008.

Il MIT, con note n. 6220 e n. 1934 del 13 e del 20 febbraio, trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa al "Collegamento autostradale Asti-Cuneo: lotto 1-6 Tangenziale di Cuneo" e relativi chiarimenti, proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del relativo progetto preliminare.

Il CIPE, con delibera n. 22 del 21 febbraio, approva il progetto preliminare dell'opera che, essendo inserita nel piano finanziario allegato alla convenzione di concessione, sarà realizzata dalla Società di progetto Asti-Cuneo Spa. L'importo complessivo è pari a 118,491 Meuro, di cui 87,530 Meuro per lavori ed oneri da prescrizioni e 30,962 Meuro per somme a disposizione. Il CIPE dispone inoltre che nelle ulteriori fasi progettuali siano considerate le varianti al progetto preliminare prescritte nel parere espresso dalla Regione Piemonte.

#### **Marzo 2008**

Il Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT riporta il collegamento autostradale Asti-Cuneo, della lunghezza di 90 km, diviso in due tronchi e n. 15 lotti tra di loro connessi da un breve tratto della A6 (Tronco 1 - lotti dall'1.1 all'1. 6: da Massimini - fino alla tangenziale di Cuneo; Tronco 2 – lotti dall'2.1 al 2.8: da Asti est (A21) al casello di Marene sulla A6 Torino-Savona), con un costo complessivo pari a 1.039.468 Meuro. Nel documento è riportato che il Tronco 1 Lotto 6 – Tangenziale di Cuneo, è un intervento soggetto alle procedure della Legge Obiettivo con un costo di 118,49 Meuro.

#### **Giugno 2008**

Il DPEF 2009-2013 riporta l'intervento "Circonvallazione di Cuneo fino alla SS 22 del tronco " dalla città di Cuneo all' autostrada A6" nella tabella 3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con un costo di 118,49 Meuro, interamente finanziato, e con uno stato progettuale "PP approvato dal CIPE". Il soggetto aggiudicatore è Asti - Cuneo Spa.

#### **Febbraio 2009**

Il CdA dell'ANAS approva il progetto definitivo del lotto 6 del tronco 1 della Tangenziale di Cuneo dell'autostrada A33 Asti-Cuneo, presentato dalla concessionaria Asti-Cuneo Spa.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "autostrada Asti-Cuneo tangenziale di Cuneo lotto 1-6" è compreso nell'allegato 2 tra i sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce "Autostrada Asti-Cuneo", con un costo complessivo di 118,491 Meuro, finanziato per 23,935 Meuro con risorse pubbliche e per 94,556 Meuro con risorse private".

#### **Aprile 2009**

Con provvedimento n. 54886 del 9 aprile Anas Spa approva il progetto definitivo dell'intervento, per un importo complessivo di 151.313.764,98 euro.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Autostrada Asti-Cuneo" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011", con un costo deliberato dal CIPE di 118,491 Meuro. E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Piemonte" con un costo di 1.243,75 Meuro, interamente finanziati da privati.

#### **Agosto 2009**

In data 13 agosto 2009 Anas Spa trasmette il progetto definitivo alla Struttura Tecnica di Missione del MIT per l'attivazione della Conferenza di Servizi la cui conclusione è prevista entro il 30/12/2010.

**Codice Unico di Progetto**

G41B04000250008

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Anas Spa/Società concessionaria Asti-Cuneo Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003

Bando di gara ANAS Spa del 3 Luglio 2003

Delibera Regione Piemonte 1 Dicembre 2003, n. 55 – 11200

Delibera di Giunta Regione Piemonte 28 Dicembre 2006, n. 8 – 5000

Delibera CIPE n.29 del 23 Maggio 2007

Delibera CIPE n. 110 del 4 Ottobre 2007

Decreto Interministeriale 21 Novembre 2007

Delibera CIPE n.22 del 21 Febbraio 2008

Sito [www.asticuneo.it](http://www.asticuneo.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	118,491	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 22 del 21.02.2008
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	151,314*	<b>Fonte:</b> Anas Spa

*Note:* \*Importo dell'intervento indicato nel progetto definitivo approvato da Anas Spa, con provvedimento n. 54886 del 09/04/2009.

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	151,314	<b>Fonte:</b> Anas Spa
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	23,935	<i>Stato</i>
	127,379	<i>Asti-Cuneo Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

*Note:*

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO	ESTERNO		
		Importo: 3.000.200*		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 115.084.864,51			
<i>Note: *progettazione definitiva ed esecutiva</i>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Anas Spa			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	3 Luglio 2003			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato		<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		1.150 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	29 Settembre 2005			
AGGIUDICATARIO	Ati SALT Spa (mandataria), Grassetto Lavori Spa. e Itinera Spa - Società di progetto Asti-Cuneo Spa			
DATA STIPULA CONTRATTO	01/08/2007 (sottoscrizione Convenzione Unica efficace dal 11 febbraio 2008)			
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	115.084.864,51*
Importo di aggiudicazione (2)	115.084.864,51*
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> *Importo lavori a base d'asta relativo al 1° tronco - Lotto 6 (Circonvallazione di Cuneo fino alla SS 22) indicato nel progetto definitivo approvato da Anas Spa con provvedimento n. 54886 del 09/04/2009.	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>	06/06/2011 (previsto)	
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i>		

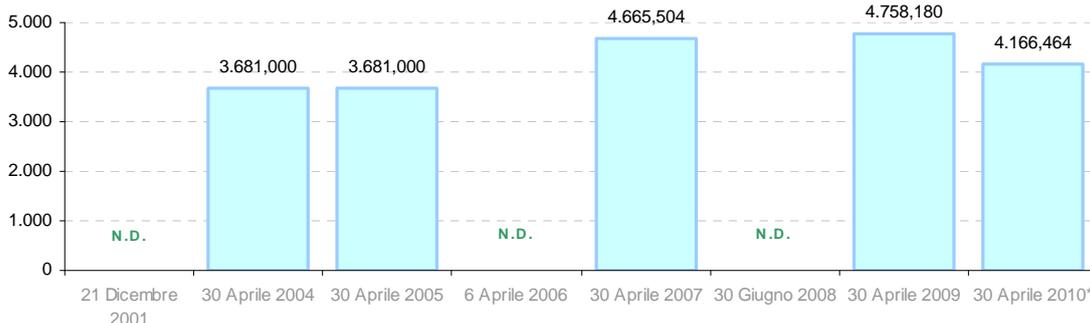
**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2012	<b>Fonte:</b> Anas Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2014	<b>Fonte:</b> Anas Spa

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)  
**PEDEMONTANA LOMBARDA: COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-  
 VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE**  
**SCHEDA N. 24**

**Costo**

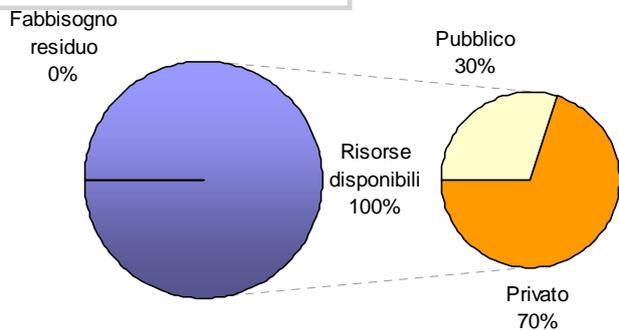
Pag.11



\*costo dell'opera indicato nel progetto definitivo approvato con Del. CIPE 97/2009 al netto: del secondo lotto della Tangenziale di Varese; del secondo lotto della Tangenziale di Como; delle "opere integrate" a carico di RFI dell'importo pari a 53.650.026 euro.

Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**



Pag.11

**Localizzazione**

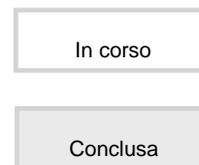


**Stato di attuazione**

Pag.12



**CONFERENZA DI SERVIZI**



**Ultimazione lavori**

Pag.13

Oltre 2015

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

Il Sistema Viabilistico Pedemontano è articolato nella Tangenziale di Varese, nella Tangenziale di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnago - A8 in Provincia di Varese sino alla A4 a Osio Sotto/Dalmine in Provincia di Bergamo, per complessivi 87 Km. Interessa 4 Province (Bergamo, Como, Milano e Varese) e 78 Comuni.

Nel complesso lo sviluppo dell'intervento autostradale è previsto per circa km 51,2 in sede naturale (59,1%), km 4,2 in viadotto (4,8%) e km 31,3 in galleria (36,1%); la sede stradale prevede 2 o 3 corsie per senso di marcia. E' prevista la contestuale realizzazione di numerose opere connesse per oltre 48 km, generalmente con sezione tipo C1 ad una corsia per senso di marcia più banchina laterale, che consentono il pieno inserimento dell'asse autostradale nel cosiddetto Sistema viabilistico pedemontano. Tra le principali opere connesse si evidenziano: la variante alla ex SS 233 "Varesina" da Tradate a Origgio (tratta A); la variante alle SP 31 e SP 133 da Bregnano a Ceriano Laghetto (tratta B1); la variante alla SP 6 da Albiate a Biassono (tratta C); la tangenziale di Arcore (tratta C); il collegamento Bernareggio-Bellusco (tratta D); la Dorsale dell'Isola bergamasca da Terno d'Isola a Filago (tratta D).

La realizzazione è prevista in due fasi:

Fase 1 - Asse trasversale principale da Cassano Magnago - A8 in Provincia di Varese sino alla A4 a Osio Sotto/Dalmine in Provincia di Bergamo, 1° Lotto della Tangenziale di Varese (da Gazzada - A8 a Ponte di Vedano Olona) e 1° Lotto della Tangenziale di Como (da Villa Guardia - A9 a SP n. 36). L'asse trasversale principale è a sua volta suddiviso in cinque lotti funzionali: tratta A (dall'autostrada A8 all'autostrada A9 con due interconnessioni A8 e A9 e due svincoli), tratta B1 (dall'autostrada A9 alla ex SS35 a Lentate sul Seveso, con una interconnessione ex SS35 e uno svincolo), tratta B2 (riqualifica della ex SS35 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno con una interconnessione ex SS35 e due svincoli), tratta C (dalla ex SS35 a Cesano Maderno alla Tangenziale Est di Milano A51 con due interconnessioni ex SS36, A51 e tre svincoli), tratta D (dalla Tangenziale Est di Milano A51 all'autostrada A4 con una interconnessione A4 e quattro svincoli).

Fase 2 - 2° Lotto della Tangenziale di Varese (da Folla di Malnate a Valico del Gaggiolo) e 2° Lotto della Tangenziale di Como (da SP n. 36 a Tavernerio).

#### **Novembre 1986**

In data 14 novembre si costituisce la Società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, partecipata da Autostrade per l'Italia Spa (50%) e Milano Serravalle-Milano Tangenziali (50%). L'oggetto sociale è provvedere alla costruzione e gestione, in regime di concessione, dell'autostrada Pedemontana Lombarda, collegamento autostradale tra Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo con diramazioni per la tangenziale Est di Milano (Usmate) e per l'A8 (Castronno).

#### **Maggio 1990**

Il 29 maggio viene stipulata la Convenzione tra l'ANAS e l'Autostrada Pedemontana Lombarda Spa.

#### **Agosto 1990**

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con il Ministro del Bilancio, con Decreto n° 1524 emanato il 31 agosto, approva la Convenzione tra Anas e Autostrada Pedemontana Lombarda Spa.

**Gennaio 1999**

Il 26 gennaio viene sottoscritto un protocollo di intesa tra la Regione Lombardia, le Province interessate, i Comuni di Como e di Varese, l'ANAS e la Società Pedemontana.

**Dicembre 2001**

La società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, il 13 dicembre, invia alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara per l'affidamento della "progettazione preliminare e studio di prefattibilità ambientale del collegamento autostradale Dalmine Como Varese Valico del Gaggiolo e delle opere connesse"

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 del 21 dicembre l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" del costo pari a 3.098,741 Meuro.

**Maggio 2002**

Il 15 maggio, la società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa aggiudica all'ATI formata da SPEA Spa (capogruppo), Pro Iter Srl, Alpina Spa, Geodata Spa, Pool Infrastrutture Srl, Erre.Vi.A. Srl e Centro Studi PIM, il contratto per la redazione della progettazione preliminare e dello studio di prefattibilità ambientale.

**Aprile 2003**

L'intervento "Sistema pedemontano e opere connesse" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, alla voce "Interventi infrastrutturali - Corridoi autostradali e stradali".

**Novembre 2003**

Il progetto preliminare – predisposto dalla "Società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa in qualità di concessionaria della progettazione, costruzione ed esercizio del collegamento autostradale - viene approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 6 marzo e 7 novembre.

**Febbraio 2004**

La prima versione del progetto preliminare viene trasmessa, con foglio 2 febbraio n. 789, dall'ANAS al MIT per l'avvio della procedura approvativa. L'avviso dell'avvio del procedimento viene pubblicato in data 4 febbraio su un quotidiano nazionale e su quotidiani a diffusione regionale.

**Maggio 2004**

La Società concessionaria, in data 19 maggio, richiede la sospensione della procedura istruttoria al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per apportare al progetto preliminare le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale, come richiesto dalla Regione Lombardia.

La Regione Lombardia, con delibera 21 maggio, n. 7/17643, esprime parere favorevole in merito all'approvazione ed alla compatibilità ambientale del progetto, formulando numerose prescrizioni e richiedendo il completamento del percorso autostradale nel tratto Cermenate-Desio, con relativo "Studio di Impatto Ambientale".

**Novembre 2004**

Il nuovo progetto preliminare "Integrazioni e modifiche: tratta B1 (ex B) e tratta B2 nuova", viene approvato in linea tecnica dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 16 novembre. Le tratte B1 e B2 sostituiscono la tratta B precedente e interessano le province di Como e di Milano dalla interconnessione con la A9 a Lomazzo fino a Cesano Maderno/Desio, inizio della tratta C della autostrada Pedemontana, e coinvolgono 17 Comuni e due Parchi.

**Dicembre 2004**

Il progetto aggiornato viene trasmesso dall'ANAS al MIT ed alle altre Amministrazioni competenti ,con foglio 2 dicembre, n. 476/PR/AD/Ib e pubblicato il 3 dicembre.

**Febbraio 2005**

La Regione Lombardia, con delibera 16 febbraio, n. VII/20902, esprime parere favorevole all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, formulando ulteriori prescrizioni.

**Marzo 2005**

Il CIPE, con delibera n. 4 del 18 marzo, approva il piano decennale della viabilità 2003-2012 nel quale l'opera è inserita tra i "nuovi interventi autostradali in concessione", con l'importo di 3.784,8 Meuro.

**Maggio 2005**

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 6 maggio 2005 n. GAB/2005/4149/B05, trasmette il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE, con delibera n. 72 del 27 maggio, approva il Contratto di programma ANAS relativo al 2003-2005 nel quale l'opera è inclusa con un costo pari a 3.784,8 Meuro.

**Luglio 2005**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con foglio del 25 luglio, n. 07.08.407/9533, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT, con nota del 29 luglio, n. 360, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse", proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 94 del 29 luglio, approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse" nella versione aggiornata con le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale, come richiesto dalla Regione Lombardia. In sede di progettazione definitiva deve essere data priorità alla realizzazione delle Tangenziali di Como e di Varese. Il soggetto aggiudicatore indicato è Anas Spa.

Il CIPE ritirerà tale delibera a seguito dei rilievi formulati dalla Corte dei Conti a proposito della mancata presentazione del piano finanziario e dell'indicazione delle forme e delle fonti di finanziamento dell'opera. Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) - Dalmine Valico del Giaggiolo opere varie" figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 3.681 Meuro interamente da finanziare.

**Dicembre 2005**

L'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, autorizza un contributo annuo di 200 Meuro per 15 anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, riservando in particolare alla realizzazione delle opere di cui al "sistema pedemontano lombardo, tangenziale di Como e di Varese" una percentuale non inferiore al 2% delle "risorse disponibili".

**Marzo 2006**

Il Consiglio di amministrazione ANAS Spa, nella seduta del 16 marzo, approva l'aggiornamento del piano finanziario predisposto dalla "Pedemontana Lombarda Spa", che tiene conto del costo delle prescrizioni proposte dal MIT nella relazione istruttoria.

Il MIT, con nota del 28 marzo, n. 233, trasmette al CIPE il foglio ANAS del 27 marzo con il quale si comunica il piano finanziario aggiornato dell'opera.

Il CIPE, con delibera n. 75 del 29 marzo, procede alla ricognizione delle risorse allocabili relative alla legge n. 266/2005 e quantifica l'importo riservato al "sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", in termini di volume di investimento, in 36,912 Meuro cui corrisponde un onere annuo

massimo di 3,3 Meuro.

Il CIPE, con delibera n. 77 del 29 marzo, prende atto del nuovo piano finanziario predisposto dalla "Pedemontana Lombarda Spa" e del fatto che è in corso la revisione della convenzione con ANAS e approva il progetto preliminare dell'opera del costo di 4.655,453 Meuro. Per quanto riguarda la copertura finanziaria, nel nuovo piano si presuppone un contributo pubblico a fondo perduto di 2.75 Meuro, pari al 60,31% del costo dell'opera e desunto in termini differenziali tra il fabbisogno complessivo, il capitale di debito reperibile dal progetto e l'ammontare di equity versato dai soci al fine di garantire al progetto e agli azionisti un adeguato rendimento del capitale investito. Lo stesso documento fa presente che è stata sviluppata anche una versione di piano finanziario limitata al solo lotto funzionale "tratta autostradale A9-Cesano Maderno-A51 e prime parti delle tangenziali di Varese e Como", del costo complessivo di 2.326,535 Meuro (costo che tiene conto di un presumibile ribasso d'asta dell'11% relativa all'elemento "lavori"), cui corrisponde una previsione di contributo pubblico a fondo perduto di 1.205 Meuro, pari al 51,79% del fabbisogno finanziario complessivo. Nel cronoprogramma attuativo, da definire nella fase di progettazione definitiva, dovrà comunque essere data priorità, rispetto all'asse autostradale principale est-ovest, alla ulteriore fase di progettazione ed alla realizzazione del completamento del Sistema Tangenziale di Varese e della Tangenziale di Como. La quantificazione e l'erogazione del contributo potrà avvenire solo dopo la definizione della nuova convenzione, che dovrà essere sottoscritta entro 6 mesi dalla pubblicazione della delibera CIPE di sola approvazione tecnica nella Gazzetta Ufficiale.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura la "Pedemontana lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico Gaggiolo ed opere ad esso connesse" quale sub intervento dell'Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Pedemontana Lombarda: Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere varie connesse" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 4.665,5 Meuro interamente autofinanziati.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, per l'opera "Pedemontana lombarda" conferma il costo di 4.665,5 Meuro e indica in 1.915,504 Meuro le risorse disponibili da confermare.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, sottolinea che la concessione è assegnata alla Soc. Pedemontana Lombarda Spa. L'opera dovrà essere realizzata nella sua interezza. Le priorità di realizzazione del tracciato prevedono il 1° lotto della tangenziale di Como e il 1° lotto della tangenziale di Varese e il tratto dalla A8 alla A51 con collegamento alla A4, per permettere la connessione con l'aeroporto di Malpensa. Nel documento viene confermato il costo, pari a circa 4.666 Meuro e si fa presente che la copertura finanziaria è assicurata in parte dalla concessionaria e in parte dalla quota pubblica. Nel rapporto viene inoltre ricordato che nella legge n. 296 del 27 dicembre 2006 verrà proposto, per la Pedemontana Lombarda, un contributo quindicennale in grado di attivare, in termini di investimento, 111,855 Meuro a decorrere dal 2007, di 355,566 Meuro a decorrere dal 2008 e di 447,422 Meuro a decorrere dal 2009.

**Dicembre 2006**

La legge n. 296 del 27 dicembre 2006 autorizza, all'art. 1, comma 979, tre contributi quindicennali per complessivi 80 Meuro (10 Meuro a decorrere dall'anno 2007, 30 Meuro dal 2008 e 40 Meuro dal 2009), capaci di attivare un volume di investimenti di circa 880 Meuro, per assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana Lombarda. Lo stesso comma ha disposto, a tal fine, che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, nonché dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS Spa ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS Spa e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

**Febbraio 2007**

Il 19 febbraio viene costituita la società Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL), composta al 50% da Anas e al 50% da Infrastrutture Lombarde Spa (società controllata al 100% dalla Regione Lombardia), con il compito di governare e accelerare la realizzazione delle tre grandi opere strategiche per la viabilità stradale in Lombardia: Pedemontana, direttissima Milano-Brescia (Brebemi) e Tangenziale est esterna di Milano (Tem).

Lo stesso giorno viene firmato l'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano tra il MIT, la Regione Lombardia, l'Anas, la società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa e i 7 Comuni interessati. L'inizio dei lavori é previsto per il 2012, ma la Regione Lombardia ha manifestato l'intenzione di presentare al Parlamento una proposta di legge per snellire le procedure, in modo da poter iniziare nel 2009.

**Aprile 2007**

Il 3 aprile la Giunta regionale della Lombardia presenta il progetto di legge per la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie o ferroviarie di preminente interesse nazionale delle quali è già stato riconosciuto il "concorrente" interesse regionale nell'intesa Regione/Stato dell'aprile 2003 (legge regionale 26 maggio 2008, n. 15, pubblicata nel 1° supplemento ordinario al Bollettino ufficiale della Regione Lombardia n. 22 del 30 maggio 2008). Obiettivo del progetto di legge, secondo la Regione, è la riduzione e la certezza dei tempi delle procedure. Viene introdotta la "regionalizzazione" dell'istruttoria: la Regione cercherà un'ulteriore intesa con il Governo o con i singoli Ministri per condividere una procedura in co-amministrazione, in cui la Regione sia delegata allo svolgimento delle attività necessarie all'approvazione dei progetti delle opere di cui è stato riconosciuto anche l'interesse regionale.

Il 20 aprile viene firmata la convenzione tra CAL Spa e Pedemontana Lombarda Spa, società concessionaria, che prevede l'avvio dei lavori nel 2010.

**Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 riporta l'opera negli allegati: A1 "Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE" con un costo di 4.128 Meuro e una disponibilità di 3.713 Meuro; A2, "Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa"; B4 "Legge Obiettivo: Opere da avviare entro il 2012".

**Ottobre 2007**

Il CIPE, con delibera n. 108 del 4 ottobre, valuta favorevolmente lo schema di Convenzione Unica tra Concessioni Autostradali Lombarde Spa e Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, alla luce della nota di precisazioni formulate dal Ministro delle Infrastrutture con la nota del 24 settembre, n.12553. La scadenza della concessione è fissata al trentesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intera autostrada ed in via presuntiva al dicembre 2045.

**Novembre 2007**

Il Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi, sottoscritto il 5 novembre, stabilisce che l'importo di 83 Meuro (L. n°472/1999) destinato al finanziamento della "Gronda ferroviaria merci Seregno – Bergamo" venga ripartito utilizzando 29 Meuro per la progettazione preliminare e definitiva della citata Gronda e che i residui 54 Meuro verranno utilizzati in anticipo rispetto alla realizzazione dell'intera linea ferroviaria per la compartecipazione di RFI alla copertura dei costi di propria competenza delle opere interferite ed integrate con l'autostrada Pedemontana lombarda. Tali risorse verranno erogate a favore di CAL e/o APL sulla base di specifici accordi da stipularsi successivamente.

**Marzo 2008**

L'opera è compresa nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo previsto per l'intera opera di circa 4.666 Meuro.

**Maggio 2008**

Il 26 maggio 2008, la Regione Lombardia promulga la legge regionale "Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale" (legge regionale 15/2008).

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera "Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Giaggiolo" è inserita nelle tabelle: 3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" con un costo di 4.200 Meuro, un fabbisogno aggiornato di 450,16 Meuro e uno stato progettuale "PP approvato dal CIPE"; 3.8. Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

**Febbraio 2009**

Nel Tavolo Lombardia, del 23 febbraio, è stato approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015. L'intervento "Pedemontana" risulta inserito tra le opere connesse, con un costo 4.115 Meuro (riferito all'opera con l'esclusione dei secondi lotti delle Tangenziali di Como e di Varese), interamente finanziato, una previsione di avvio lavori per gennaio 2010 e di ultimazione lavori per settembre 2014.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali figura la "Pedemontana Lombarda", classificata tra gli interventi inclusi in DPEF precedenti al 2009 con risorse disponibili. L'intervento "Pedemontana lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico Gaggiolo ed opere ad esso connesse" è inserito nell'allegato 2, tra i sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), con un costo di 4.758,18 Meuro, una disponibilità di 3.897,968 Meuro e un fabbisogno di 860,212 Meuro.

**Aprile 2009**

Il progetto definitivo è approvato dalla società Concessioni Autostradali Lombarde Spa, con atto del 17 aprile 2009.

In data 21 aprile 2009 C.A.L. Spa trasmette il progetto al MIT e provvede a pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità su due quotidiani.

**Maggio 2009**

La Conferenza di Servizi, indetta dal MIT in data 11 maggio, si apre il 29 maggio e si conclude in data 27 luglio 2009.

La Regione Lombardia, con delibera n. VIII/09542 del 27 maggio 2009, esprime parere favorevole sul progetto, con prescrizioni e raccomandazioni, tra cui lo stralcio dello svincolo Saronno Sud/Uboldo.

Il Ministero della Difesa, con nota n. M\_D E24363/62473 del 27 maggio 2009, chiede l'inserimento di una prescrizione.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Pedemontana Lombarda" è presente nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica" e nelle tabella: "11: Interventi Fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio della Delibera del 6 marzo 2009". L'intervento "Pedemontana lombarda Dal mine, Como; Varese, Valico del Giaggiolo" è presente nella tabella "13: Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013" e nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia", con un costo di 4.200 Meuro, di cui 916,90 a carico della L.O., 150,00 di altre fonti statali, 2.682,94 da privati e un fabbisogno da reperire di 450,16 Meuro -da avviare al 2013. L'Asse stradale Pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE".

La Commissione speciale VIA, con parere 328 del 29 luglio 2009, verifica l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del decreto di Compatibilità Ambientale e la compatibilità ambientale delle varianti introdotte, con prescrizioni.

Il Ministero dell'ambiente, con nota 29 luglio 2009, n. 328, trasmette al MIT il parere favorevole della Commissione speciale VIA, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'opera.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota DGPBAAC/34.19.04/6251, si pronuncia positivamente, con prescrizioni, sul progetto.

**Ottobre 2009**

La Commissione Permanente per le gallerie istituita dall' art. 4 d.lgs. n. 264/2006, e operante presso il Consiglio Superiore di Lavori Pubblici, con nota 22 ottobre 2009, n. 006573, trasmette il parere favorevole.

Il soggetto aggiudicatore, con nota n. 2 del 26 ottobre 2009, , trasmette al MIT il Programma di risoluzione delle interferenze e, con nota n. CAL – 261009-00003 del 26 ottobre, trasmette documentazione integrativa, in cui si quantificano in 115 Meuro gli oneri connessi alle richieste/prescrizioni acquisite in sede di Conferenza di servizi.

Il MIT, con nota 26 ottobre, n. 42314, chiede l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del CIPE dell'intervento "Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse".

**Novembre 2009**

Il MIT, con nota 2 novembre, n. 43342, trasmette al CIPE la relazione istruttoria.

L'Unità tecnica finanzia di progetto, con nota 3 novembre, n. 4701, esprime le proprie valutazioni.

Il CIPE, con delibera del 6 novembre n.97, approva il progetto definitivo dell'opera, dopo aver preso atto che sono state apportate alcune varianti, per le quali sono stati richiesti i necessari pareri, e che la proposta di approvazione non include il secondo lotto della Tangenziale di Varese e il secondo lotto della Tangenziale di Como, in quanto non ricompresi nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione Unica e al progetto stesso. Il costo del progetto definitivo, al netto dei ribassi conseguiti e sulla base delle prescrizioni accolte, viene aggiornato a euro 4.220,1 Meuro ai quali va sottratto il costo

delle "opere integrate" a carico di RFI, pari a euro 53,65 Meuro. Pertanto, il costo del progetto approvato risulta essere pari a euro 4.166,5 Meuro. I contributi pubblici ammontano complessivamente a euro 1.244.900.000, mentre il resto è a carico del Concessionario. La società CAL Spa e la società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa provvederanno a stipulare apposito atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, per adottare il nuovo PEF.

**Febbraio 2010**

Viene inaugurato il 6 febbraio a Cassano Magnago, il primo cantiere per la realizzazione della Pedemontana.

Dall'audizione del Presidente Anas presso l'VII Commissione della Camera dei Deputati, del 3 febbraio 2010, si rileva che CAL Spa ha chiesto alla Cassa Depositi e prestiti di attivare la garanzia FGOP relativamente al valore di subentro e che l'ultimazione dei lavori è prevista per dicembre 2022.

**Codice Unico di Progetto**

F11B06000270007

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL)/ Autostrada Pedemontana Lombarda Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione ANAS-Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 29 Maggio 1990  
Decreto Interministeriale del 31 Agosto 1990  
Protocollo di Intesa tra la Regione Lombardia, le Province interessate, i Comuni di Como e di Varese, l'ANAS e l'Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 26 Gennaio 1999  
Bando di gara di progettazione Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, Dicembre 2001  
Avviso di aggiudicazione di progettazione Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, Maggio 2002  
Intesa Generale Quadro tra il governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003  
Delibera Regione Lombardia 21 Maggio 2004 n. 7/17643  
Delibera Regione Lombardia 16 Febbraio 2005, n. VII/20902  
Delibera CIPE n. 4 del 18 Marzo 2005  
Delibera CIPE n. 72 del 27 Maggio 2005  
Delibera CIPE n. 94 del 29 Luglio 2005  
Legge 23 Dicembre 2005, n. 266  
Delibera CIPE n. 75 del 29 Marzo 2006  
Delibera CIPE n. 77 del 29 Marzo 2006  
Legge 27 Dicembre 2006, n. 296 (art. 1, comma 979)  
Accordo di Programma Regione Lombardia, Febbraio 2007  
Delibera di Giunta della Regione Lombardia, 5 Aprile 2007  
Convenzione CAL Spa, 20 Aprile 2007  
Delibera CIPE n. 108 del 4 Ottobre 2007  
Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi, 5 Novembre 2007  
Legge regionale 26 Maggio 2008, n. 15  
Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009  
Decreto n. 1667 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 12 Febbraio 2008  
Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 Ottobre 2008  
Atto Concessioni Autostradali Lombarde Spa, 17 Aprile 2009.  
Delibera Regione Lombardia n. VIII/09542 del 27 Maggio 2009  
Delibera CIPE n. 97 del 6 Novembre 2009  
Sito [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[www.pedemontana.com](http://www.pedemontana.com)  
[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	3.681,000	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	3.681,000	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	4.665,504	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 77 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	4.758,180	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 108 del 4.10.2007
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	4.166,464*	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 97 del 6.11.2009

*Note:* \*costo dell'opera indicato nel progetto definitivo approvato con Del. CIPE 97/2009 al netto: del secondo lotto della Tangenziale di Varese; del secondo lotto della Tangenziale di Como; delle "opere integrate" a carico di RFI dell'importo pari a 53.650.026 euro

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	4.166,464	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 97 del 6.11.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	1.131, 700	<i>Legge obiettivo</i>
	113,200	<i>Altre risorse pubbliche</i>
	2.921,564	<i>Autostrada Pedemontana Lombarda Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

*Note:* I contributi pubblici sono così ripartiti: euro 61.560.000 a carico della legge 3 agosto 1998, n. 295, e successive leggi 23 dicembre 1998, n. 448, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388; euro 51.640.000 a carico della legge 388/2000, art. 144, comma 7, lettera b); euro 1.131.700.000 ai sensi dell'art. 1, comma 78, punto e) della legge 23 dicembre 2005, n. 266 e dell'art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006.

## 1° lotto - Tangenziali di Como e di Varese e Tratta A8-A9

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	<input type="checkbox"/> SDF	<input type="checkbox"/> PP	<input type="checkbox"/> PD	<input type="checkbox"/> PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	<input type="checkbox"/> INTERNO			
	<input type="checkbox"/> ESTERNO	Importo: <input type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: <input type="text"/>			
<i>Note: *progettazione definitiva ed esecutiva eseguita dal contraente generale</i>				

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Autostrada Pedemontana Lombarda Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	<input type="checkbox"/> BANDO DI GARA	<input type="checkbox"/> AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	19/07/2007		
CIG/CUI	0058244078		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	<input type="checkbox"/> CONTRATTO DI APPALTO	<input type="checkbox"/> CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	<input type="checkbox"/> Contraente Generale	<input type="checkbox"/> Finanza di progetto	
	<input type="checkbox"/> Appalto integrato	<input type="checkbox"/> Su proposta della SA	<input type="checkbox"/> Su proposta di privati
	<input type="checkbox"/> Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	<input type="checkbox"/> PRELIMINARE	<input type="checkbox"/> DEFINITIVO	
	<input type="checkbox"/> ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	<input type="checkbox"/> PROGETTAZIONE	<input type="checkbox"/> LAVORI	
	<input type="checkbox"/> gg	<input type="checkbox"/> gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	13/06/2008		
AGGIUDICATARIO	ATI Impregilo Spa, Astaldi Spa, A.C.I. Scpa Consorzio Stabile, Impresa Pizzarotti & C. Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO	26/08/2008		
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	730.668.250,95
Importo oneri per la sicurezza - B	50.573.560,69
Importo complessivo a base di gara – A+B	781.241.811,64
Importo di aggiudicazione (2)	629.664.723,77*
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * il nuovo importo contrattuale a seguito delle varianti è di 853.015.318,54 euro	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>	26/08/2008	
<i>Data presunta fine lavori</i>	04/09/2014 (2.200 giorni dal 26/08/2008)	
<i>Data effettiva inizio lavori</i>	6/02/2010*	
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i> *Il 6 febbraio 2010 è stato inaugurato il cantiere di Cassano Magnago. I tempi di esecuzione lavori previsti sono: tratta A: 1.155 gg.;lotto 1 Tangenziale di Como: 1.095 gg., escluso smobilizzo cantiere;lotto 1 Tangenziale di Varese: 1.155 gg.		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2013	<b>Fonte:</b> Pedemontana Lombarda Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2015	<b>Fonte:</b> Pedemontana Lombarda Spa
<i>Note:</i>		



## Tratte B1, B2, C, D

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 26.062.694,54		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 2.141.889.463,00			

Note: \*La gara per l'affidamento della progettazione definitiva (CIG 0058238B81) delle tratte B1, B2, C, D e 2° lotto delle tangenziali di Como e Varese, bandita il 17.07.2007 e svoltasi con procedura ristretta, è stata aggiudicata l'8.05.2008 al Consorzio costituito da Technital Spa, Idroesse Infrastrutture Spa, E.T.S. Spa Engineering and Technital Services, S.P.M. Consulting Srl, Girpa Spa, Errevia Ricerca Viabilità Ambiente Srl, Proginvest Srl, denominato Consorzio Italiano per le Infrastrutture Lombarde, per l'importo netto di 19.684.720,00 euro, di cui 16.164.720,00 euro per le attività di progettazione ed 3.320.000,00 euro per indagini geognostiche e per il monitoraggio ambientale ante operam (importo complessivo a base d'asta 35.150.000,00 euro).

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Autostrada Pedemontana Lombarda Spa			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/02/2010 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)		Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		1.280 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
Note				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

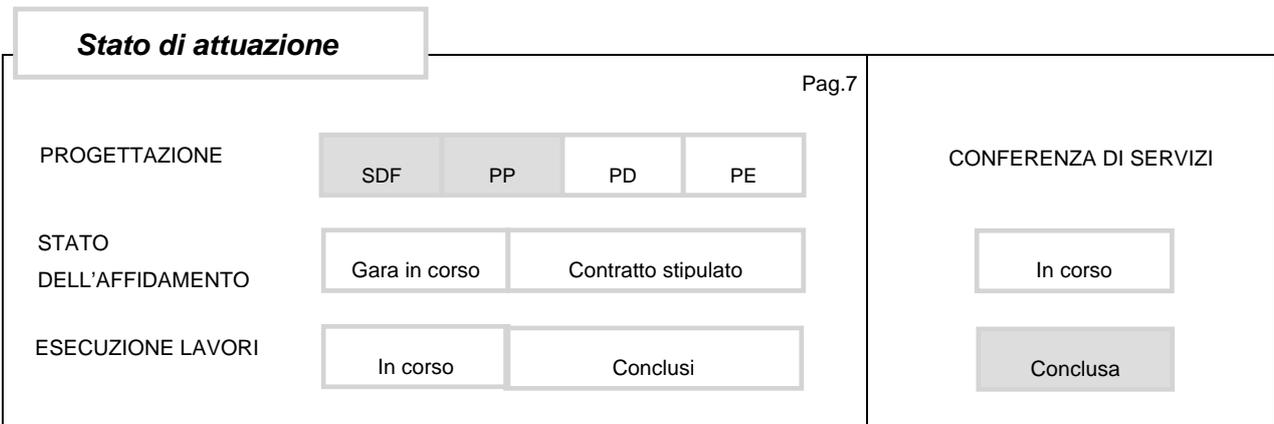
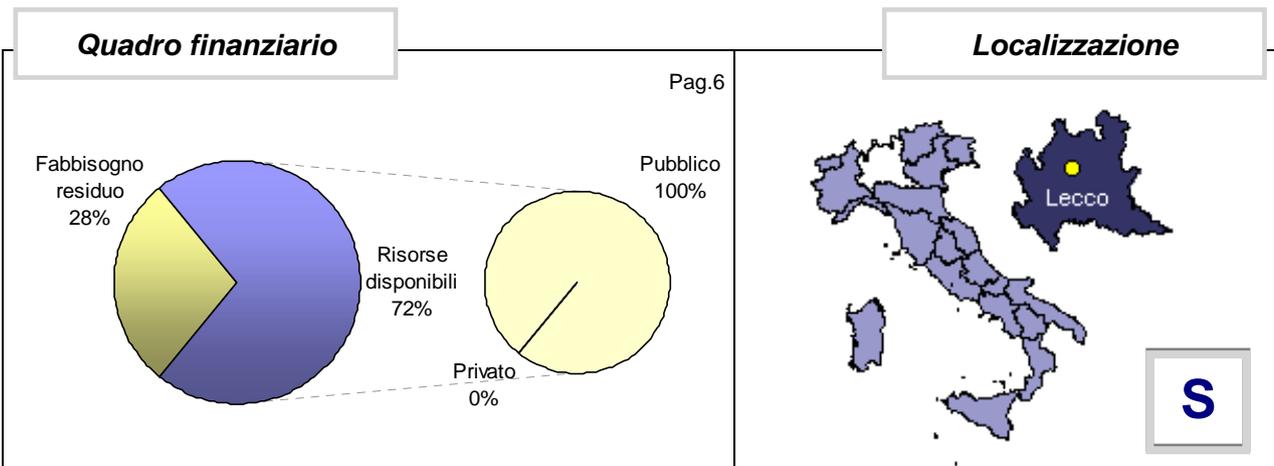
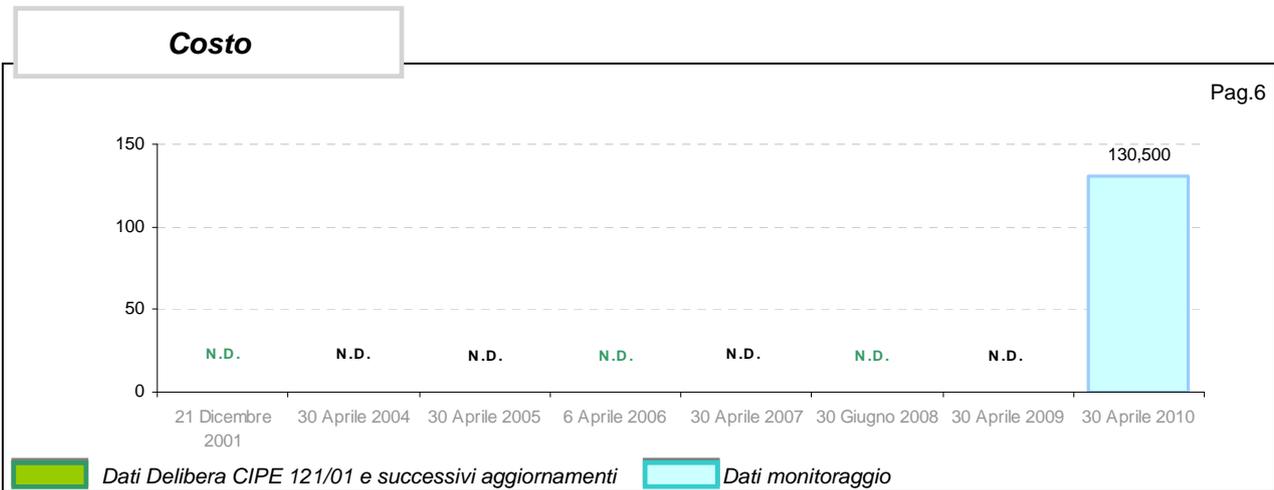
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/07/2011 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Pedemontana Lombarda Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Anas
Note:		



CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO  
 Sistemi Stradali e Autostradali  
 Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)  
**VARIANTE ALLA SS 639 NEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI LECCO**  
**RICOMPRESA NEI COMUNI DI LECCO, VERCURAGO E CALOLZIOCORTE**  
**SCHEDA N. 25**



### Ultimazione lavori

Oltre 2015\*

Pag.8

\* Il completamento del primo lotto funzionale è previsto per il 2014

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'opera s'inserisce nel programma di riqualificazione degli itinerari di attraversamento est - ovest della Lombardia e in particolare tra gli interventi di adeguamento e potenziamento della ex SS 639 "dei laghi di Pusiano e di Garlate", di collegamento tra Lecco e Bergamo. Il tracciato si sviluppa da nord a sud nei territori dei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte e ha un'estesa complessiva di circa 4,6 km, dei quali 3,4 km in galleria. L'intervento sarà realizzato conformemente alla categoria C, sottocategoria C1, salvo che per la galleria San Gerolamo, prevista a carreggiate separate monodirezionali e monocorsia, dell' ampiezza di 6 m. Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere: tre tratti di strada a cielo aperto; due gallerie, denominate "San Gerolamo" (lunga circa 2,4 km e che costituisce la variante di Vercurago) e "Lavello" (lunga circa 1 km e che costituisce parte della variante di Calolziocorte), con i relativi impianti di ventilazione e di illuminazione e le necessarie opere connesse; una breve galleria di sicurezza che connette l'asta principale alla superficie, nel Comune di Vercurago; quattro rotatorie, che assicurano la connessione con la viabilità locale.

**Aprile 2001**

Il 10 aprile 2001 viene firmato un Accordo di Programma tra la Provincia di Lecco e i Comuni di Lecco, Calolziocorte, Vercurago per la definizione del tracciato di riqualificazione della strada statale 639 "dei laghi di Pusiano e di Garlate" nel tratto Lecco-Calolziocorte.

**Settembre 2001**

Il Ministero delle finanze - Agenzia del demanio, con verbale in data 26 settembre 2001 e con efficacia dal 1° ottobre 2001, consegna alle Province della Regione Lombardia le strade statali ricadenti nel territorio della Regione stessa, tra cui la SS 639 "dei laghi di Pusiano e di Garlate".

**Dicembre 2001**

L'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 del 21 dicembre riporta nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" e l'allegato 2, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della Regione Lombardia, il "Sistema Pedemontano e opere complementari (compreso Bergamo - Lecco)".

**Agosto 2002**

La legge 1 agosto 2002, n. 166, per la progettazione delle varianti sulle ex strade statali n. 639 e n. 342, tratto Lecco-Bergamo, autorizza la spesa di 2.000.000 di euro per l'anno 2002, da assegnare alle province di Bergamo e Lecco.

**Ottobre 2002**

Il 3 ottobre viene firmato un Protocollo d'intesa fra le amministrazioni provinciali di Bergamo e Lecco per la concertazione degli interventi di miglioramento dell'itinerario Bergamo - Lecco e Bergamo - Como per i tratti ricadenti sul territorio delle province di Lecco e di Bergamo.

**Aprile 2003**

L'intervento "Sistema pedemontano e opere connesse" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, alla voce "Interventi infrastrutturali - Corridoi autostradali e stradali".

**Settembre 2003**

Il 16 settembre 2003 viene sottoscritto un protocollo di intesa tra il MIT e la Provincia di Lecco per il finanziamento della progettazione.

**Maggio 2004**

Il 26 maggio 2004 la Giunta Provinciale di Lecco approva il progetto preliminare.

**Giugno 2004**

Il 9 giugno la Delibera della Giunta con l'approvazione del progetto preliminare viene trasmessa al MIT.

**Marzo 2005**

Il 14 marzo 2005 la Provincia di Lecco, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare dell'opera, corredato dal relativo studio d'impatto ambientale, al MIT nonché agli altri Enti e Amministrazioni interessate. Nella stessa data la Provincia provvede alla pubblicazione, sul quotidiano "La Provincia di Lecco", dell'annuncio relativo all'avvio del procedimento di richiesta di compatibilità ambientale.

**Agosto 2005**

La Regione Lombardia, con delibera 4 agosto 2005, n. VIII/539, formula parere positivo, con prescrizioni, sul progetto e sulla valutazione di compatibilità ambientale e manifesta avviso favorevole in merito alla localizzazione dell'opera.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura l'intervento denominato "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)".

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre non riporta l'intervento.

**Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006 non riporta l'intervento.

**Marzo 2008**

L'opera non è compresa nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera "Collegamento Lecco-Bergamo varianti di Vercurano e Calolziocorte" risulta tra le richieste della Regione Lombardia già inserite in Legge Obiettivo.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali figura la "Pedemontana Lombarda", classificata tra gli interventi inclusi in DPEF precedenti al 2009 con risorse disponibili.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Pedemontana Lombarda" è presente nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica" e nella tabella: "11: Interventi Fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio della Delibera del 6 marzo 2009". L'Asse stradale Pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE". Gli interventi "Asse stradale Pedemontano (Piemontese-

Lombardo-Veneto) Collegamento progetti Prioritari 1 e 6 e Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.” sono presenti nelle tabelle “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE” e “14: La manovra Triennale 2009-2011”. Nelle tabelle: “11: Interventi Fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio della Delibera del 6 marzo 2009” e “12: Interventi Fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio della Delibera del 6 marzo 2009 (stime di tiraggio di cassa)” è inserito il “Sistema Pedemontana Lecco Bergamo 1 fase”. Nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Lombardia”, il Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte è presente tra le “Opere segnalate dalla Regione Lombardia:aggiornamento all’Intesa quadro”.

La Soprintendenza per i beni Architettonici e paesaggistici di Milano esprime il proprio parere in data 6 luglio 2009.

#### **Ottobre 2009**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 12 ottobre 2009, n. DGPBAAC/34.19.04/6030, esprime parere favorevole, con una prescrizione, in merito alla richiesta di compatibilità ambientale del progetto.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con provvedimento in data 15 ottobre 2009 formula le proprie valutazioni in merito al progetto e con nota 22 ottobre 2009, n. 505/B2, evidenzia l’opportunità di realizzare la galleria “San Gerolamo” ad unico fornice a percorrenza bidirezionale, contrariamente a quanto indicato nel progetto preliminare.

La Provincia di Lecco, con delibera 27 ottobre 2009 n. 273, inserisce la “variante di Vercurago alla SS 369”, tra le opere ritenute prioritarie e ipotizza uno stanziamento, a carico del proprio bilancio, di euro 22.000.000, da rendere disponibili mediante ricorso ad un prestito flessibile della Cassa Depositi e Prestiti.

La Provincia di Lecco, con delibera 29 ottobre 2009 n. 277, concernente l’intervento complessivo denominato “variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte”, prende atto che il costo dell’intervento risulta pari a euro 130.500.000, comprensivi delle prescrizioni, e ritiene opportuno suddividere l’ intervento in due lotti funzionali: da Chiuso di Lecco a Via dei Sassi in Calolziocorte, del costo stimato di euro 93.670.000; da Via dei Sassi in Calolziocorte alla località Sala di Calolziocorte, del costo stimato di euro 36.830.000.

Il MIT, con nota 26 ottobre 2009 n. 42314, chiede l’inserimento all’ordine del giorno della prima riunione utile del CIPE dell’intervento denominato “Sistema pedemontano Lecco - Bergamo: variante alla SSS 639 di Vercurago e Calolziocorte – progetto preliminare”.

#### **Novembre 2009**

Il MIT, con note 3 novembre 2009 n. 43527, e 4 novembre 2009 nn. 43782 e 43789, trasmette al CIPE documentazione integrativa e chiarimenti.

Il CIPE, con delibera del 6 novembre 2009 n. 98, approva il progetto preliminare dell’opera e assegna alla Provincia di Lecco, per la realizzazione del “lotto funzionale San Gerolamo”, da Chiuso di Lecco a Via dei Sassi in Calolziocorte, un finanziamento di euro 71.670.000 a carico della quota del Fondo Infrastrutture destinata al Centro-Nord.

#### **Febbraio 2010**

Il Consiglio Provinciale di Lecco nella seduta del 1 febbraio 2010 approva il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2010-2012 e l’Elenco Annuale 2010 in cui è prevista la realizzazione del II lotto funzionale - tratto località Ponte Chiuso – via ai Sassi in Calolziocorte.

**Marzo 2010**

Nella seduta del 23 marzo la Giunta Provinciale di Lecco approva la progettazione definitiva del lotto funzionale San Gerolamo, variante alla SS 639 da Chiuso di Lecco a Via dei Sassi in Calolziocorte nel territorio della provincia di Lecco, ricompresa tra Lecco, Vercurago e Calolziocorte, del valore di euro 93.670.000,00.

Il progetto definitivo viene trasmesso alle amministrazioni interessate e ai gestori delle opere interferenti.

Il 24 marzo la Provincia di Lecco provvede alla pubblicazione dell'avviso di procedimento per dichiarazione di pubblica utilità.

**Codice Unico di Progetto**

B81B03000220004

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Provincia di Lecco

**Normativa e documentazione di riferimento**

Accordo di Programma Provincia di Lecco e Comuni di Lecco, Calolziocorte, Vercurago, 10 Aprile 2001

Verbale Ministero delle finanze - Agenzia del demanio, 26 Settembre 2001

Legge 1 Agosto 2002, n. 166

Protocollo d'intesa fra le amministrazioni provinciali di Bergamo e Lecco, 3 Ottobre 2002

Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, 11 Aprile 2003

Protocollo di intesa MIT e Provincia di Lecco, 16 Settembre 2003

Delibera Giunta Provinciale di Lecco, 26 Maggio 2004

Delibera Regione Lombardia, 4 Agosto 2005, n. VIII/539

Delibera Provincia di Lecco, 27 Ottobre 2009, n. 273

Delibera Provincia di Lecco, 29 Ottobre 2009, n. 277

Delibera CIPE n. 98 del 6 Novembre 2009

[www.provincia.lecco.it](http://www.provincia.lecco.it)

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	130,500	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 98 del 6.11.2009

Note:

**Quadro finanziario**

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	93,670	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 98 del 6.11.2009
Di cui (importi e provenienza)	71,670	Fondo Infrastrutture
	22,000	Provincia di Lecco
Fabbisogno residuo	36,830	

Note: Le risorse disponibili coprono il costo del lotto "San Gerolamo". Il costo del lotto "Lavello", corrispondente al fabbisogno residuo, si ipotizza a carico delle disponibilità derivanti dal rifinanziamento della Legge Obiettivo.

**1 lotto funzionale**  
**Chiuso di Lecco a Via dei Sassi in Calolziocorte**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 66.341.463,41			
<i>Note:</i> Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con del.98/2009. * Il progetto definitivo è stato approvato dalla Giunta Provinciale di Lecco il 23 marzo 2010.				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	1500 gg (previsto)		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	64.847.062,24 (previsto)
Importo oneri per la sicurezza - B	1.494.401,17 (previsto)
Importo complessivo a base di gara – A+B	66.341.463,41 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 98 del 6.11.2009
Note: nella Delibera CIPE 98/2009 si fa presente che “sono previsti 60 mesi complessivi, di cui 10 mesi per le attività progettuali ed autorizzative residue, 6 mesi per la gara e l'appalto dei lavori e 44 mesi per la realizzazione degli stessi”		

2 lotto funzionale  
Via dei Sassi in Calolziocorte alla località Sala

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			
<i>Note:</i> Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con del.98/2009.				

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	gg		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

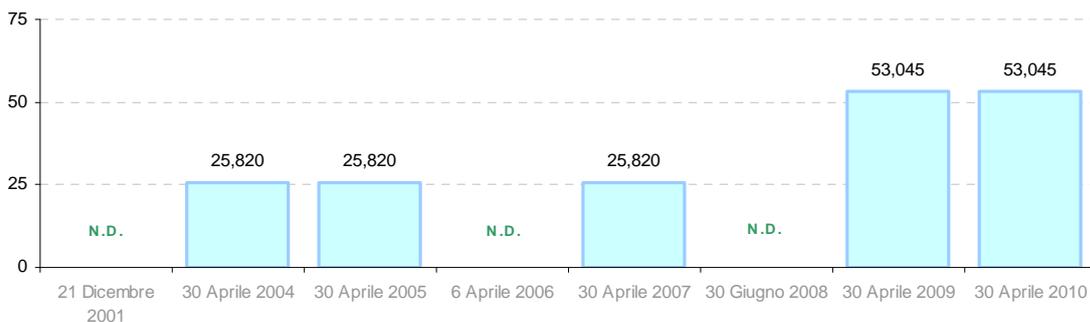
**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note:		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)  
**COLLEGAMENTO LECCO-BERGAMO: VARIANTE DI CISANO BERGAMASCO**  
**SCHEDA N. 26**

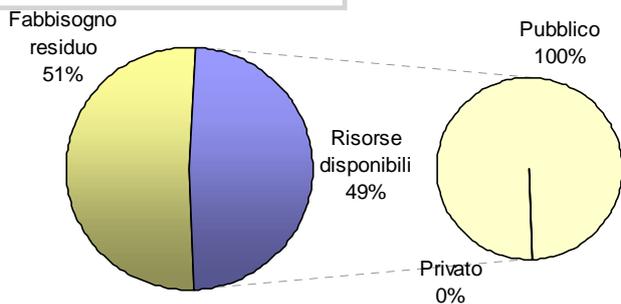
**Costo**

Pag.7

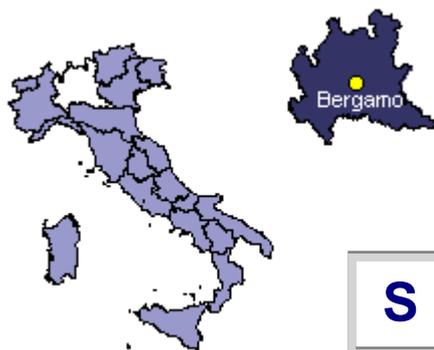


■ Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti      ■ Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**



**Localizzazione**



Pag.7

**Stato di attuazione**

Pag.8

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato	
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi	

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso
Conclusa

**Ultimazione lavori**

Pag.9

2014

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

L'intervento, di 3,224 km, è una variante all'itinerario della SS 639 e della SS 342, in attraversamento dell'abitato di Cisano Bergamasco. Le principali opere d'arte sono rappresentate da un ponte e da un viadotto sul torrente Sonna e da una galleria artificiale.

#### **Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE n. 121/2001 del 21 dicembre l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" del costo pari a 3.098,741 Meuro. Nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, l'intervento è compreso nel "Sistema pedemontano e opere complementari (compresa la tratta Bergamo-Lecco)".

#### **Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile.

#### **Dicembre 2003**

Con delibera n. 675, la Giunta Provinciale di Bergamo approva il progetto preliminare, predisposto dai tecnici della Provincia.

#### **Aprile 2004**

La Provincia di Bergamo, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 20 aprile, n. 47134, invia a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare dell'intervento, corredato dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), evidenziando che l'intervento è soggetto a VIA da parte della Regione Lombardia.

#### **Maggio 2004**

In data 5 maggio la Provincia di Bergamo comunica l'avvio del procedimento tramite avviso pubblicato sulla stampa.

#### **Ottobre 2004**

La Regione Lombardia, con delibera di Giunta 22 ottobre, n. 19111, esprime parere favorevole alla realizzazione della "Variante di Cisano Bergamasco – ex S.S. 639 dei laghi di Pusiano e Garlate", condizionato al recepimento delle prescrizioni relative sia alla valutazione tecnica del progetto che alla valutazione dell'impatto ambientale, mentre ha manifestato parere positivo in merito alla localizzazione dell'opera.

#### **Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) - Bergamo - Lecco Variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco", figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 26 Meuro interamente da finanziare.

#### **Marzo 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 13 marzo, n. 502/34.19.04/5024, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT, con nota del 21 marzo, n. 218, trasmette la relazione istruttoria dell'intervento "Lecco-Bergamo. Sistema Pedemontano e Opere complementari – Variante di Cisano Bergamasco ex S.S. 639 dei laghi di Pusiano e Garlate", proponendo l'approvazione, in linea tecnica e con prescrizioni, del progetto

preliminare.

Il CIPE, con delibera n. 89 del 29 marzo, approva il progetto preliminare dell'intervento "Lecco-Bergamo. Sistema Pedemontano e Opere complementari – Variante di Cisano Bergamasco ex S.S. 639 dei laghi di Pusiano e Garlate".

Il costo complessivo dell'intervento, pari a 25,82 Meuro, viene imputato integralmente a carico delle risorse destinate all'attuazione della Legge Obiettivo, ma l'assegnazione del finanziamento viene rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura l'opera "Bergamo-Lecco sistema pedemontano e opere complementari: variante Cisano Bergamasco ex SS 639 dei laghi di Pusiano e Garlate" quale sub intervento dell'Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 l'intervento "Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 25,82 Meuro con risorse interamente disponibili.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, conferma il costo e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 nell'allegato A.1, l'opera risulta con un costo di 25,82 Meuro interamente da finanziare. L'intervento è riportato, nello stesso documento, nell'Allegato A2 "Progettazioni preliminari".

#### **Luglio 2007**

Con provvedimento consiliare, a luglio la Provincia di Bergamo affida direttamente (in house providing) alla società Abiemmedue Spa (società controllata interamente da Abm Spa, di cui la Provincia detiene l'intero pacchetto azionario) le attività di «service» a supporto della realizzazione di alcune grandi opere pubbliche nel campo delle infrastrutture, prevalentemente viabilistiche, per un importo complessivo di circa 200 Meuro.

#### **Novembre 2007**

In data 12 novembre viene pubblicato da Abimmedue Spa il bando di gara per la progettazione definitiva della variante, con scadenza 7 gennaio 2008. Le risorse per la progettazione definitiva derivano dal bilancio 2007-2008 della Provincia.

#### **Febbraio 2008**

La Provincia di Bergamo, con nota del 26 febbraio, trasmette al MIT la documentazione riguardante l'analisi del traffico relativo alla Variante di Cisano, espletata in ottemperanza a quanto prescritto con la delibera n. 89/2006. Tale analisi ha sostanzialmente confermato il flusso del traffico in attraversamento dell'abitato di Cisano Bergamasco, attestato su circa 28.000 veicoli/giorno.

#### **Marzo 2008**

Dal Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT risulta che è disponibile il progetto definitivo dell'intervento. Viene confermato il costo di 25,82 Meuro, interamente da finanziare.

Il MIT, con nota n. 106 del 12 marzo, trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa alla "Variante di

Cisano-Bergamasco” e con nota del n. 116 del 18 marzo, inoltra documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera del n. 53 del 27 marzo assegna, in via programmatica, un contributo, a valere sulle risorse di cui all'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 per assicurare il finanziamento della variante, subordinando l'efficacia della delibera stessa all'esito positivo delle verifiche che il Ministero dell'economia e delle finanze nell'occasione si è riservato di effettuare.

#### **Aprile 2008**

Il CIPE, con la delibera n. 68 del 2 aprile, che sostituisce la delibera n. 53/2008, assegna un contributo suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 25,82 Meuro, corrispondente al costo dell'intervento. L'assegnazione definitiva del contributo sarà disposta in sede di approvazione del progetto definitivo dell'opera. Il progetto medesimo dovrà essere presentato al MIT entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della delibera nella Gazzetta Ufficiale. Il progetto definitivo dovrà tener conto delle “prescrizioni di carattere archeologico-architettonico e paesaggistico” e preciserà le fonti di copertura del relativo costo.

Abiemmedue Spa, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16.4.2008, ha aggiudicato in via definitiva la gara d'appalto per l'individuazione del soggetto cui affidare i servizi tecnici necessari per la realizzazione della Variante di Cisano Bergamasco sulla ex S.S. n. 639 “dei laghi di Pusiano e di Garlate”, in provincia di Bergamo alla società PRO ITER Progetto Infrastrutture Territorio Srl, per un importo complessivo di 452.557,56 euro, IVA e C.P. escluse, la cui offerta è risultata essere quella economicamente più vantaggiosa.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera è inserita nella tab.3.1 tra le “Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008”. L'intervento ha un costo di 25,82 Meuro a carico delle risorse della Legge Obiettivo.

#### **Luglio 2008**

Con contratto n.1176/8102 del 2 luglio 2008, la società Pro Iter –progetto Infrastrutture Territorio Srl di Milano viene incaricata della progettazione definitiva da parte della società ABIEMMEDUE, il cui unico azionista è la Provincia di Bergamo.

#### **Agosto 2008**

In data 8 agosto, la Società incaricata consegna il progetto definitivo.

Il progetto definitivo viene approvato in linea tecnica dalla Giunta Provinciale con delibera n. 421 del 29 agosto e trasmesso al MIT per l'approvazione e l'acquisizione dei pareri di competenza. Il costo complessivo ha subito incrementi significativi dovuti sostanzialmente: all'accoglimento delle prescrizioni CIPE, del Parco dell'Adda e dei Comuni oltre che all'incremento dei costi di acquisizione ed espropriazione delle aree e all'adeguamento dei prezzi unitari del 2000. Il costo aggiornato è di 53,045 Meuro.

#### **Gennaio 2009**

Il 28 gennaio la Provincia di Bergamo pubblica l'avviso di avvio del procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali rientra Sistema Pedemontana Lecco Bergamo,

classificato tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi pubblici. L'intervento "Bergamo-Lecco sistema pedemontano e opere complementari: variante Cisano Bergamasco ex SS 639 dei laghi di Pusiano e Garlate" è compreso anche negli allegati 1 e 2. Nello specifico nell'allegato 1 è riportato nella tabella 7 - Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25 febbraio 2009) – con 25,82 Meuro assegnati dal CIPE a valere sugli stanziamenti annuali di bilancio a favore del Programma, nonché nell'"Elenco opere strategiche del programma approvate dal CIPE". Nell'allegato 2 invece è riportato tra gli interventi dei sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)", con un costo complessivo di 53,045 Meuro, una disponibilità di 25,82 Meuro a valere sui fondi legge obiettivo, e un fabbisogno di 27,225 Meuro.

In data 31 marzo si tiene la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo della variante di Cisano Bergamasco. Il Ministero ha a disposizione 90 giorni per esaminare le osservazioni emerse.

#### **Aprile 2009**

Il 20 aprile si conclude la Conferenza dei Servizi.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Asse pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE" ;"14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Il "Sistema Pedemontano Lecco Bergamo –1° fase" è presente nelle tabelle:"11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)"; "12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009". L'intervento "Bergamo-Lecco: variante ex SS639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 25,82 Meuro, a carico dei fondi Legge Obiettivo e uno stato dell'arte "finanziati da avviare" .

**Codice Unico di Progetto**

E71B04000030001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Provincia di Bergamo

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003  
Delibera di Giunta della Regione Lombardia 22 Ottobre 2004, n. 19111  
Delibera CIPE n. 89 del 29 Marzo 2006  
Bando di gara di progettazione Abimmedue Spa, Novembre 2007  
Delibera CIPE n. 53 del 27 Marzo 2008  
Delibera CIPE n. 68 del 2 Aprile 2008  
Avviso di aggiudicazione di progettazione Abimmedue Spa, Maggio 2008  
Delibera Giunta Provinciale del 29 Agosto 2008 n. 421

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	25,820	<b>Fonte:</b> IGQ Regione Lombardia, Aprile 2003
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	25,820	<b>Fonte:</b> Corte dei Conti (Marzo 2005)
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	25,820	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 89 del 29.03.2006
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	53,045	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009; Del. Giunta Provincia di Bergamo n. 421 del 29.08.2008
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	53,045	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009; Del. Giunta Provincia di Bergamo n. 421 del 29.08.2008

Note:.

#### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	25,820	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 68 del 02.04.2008
Di cui (importi e provenienza)	25,820	<i>Legge 244/2007</i>
Fabbisogno residuo	27,225	

Note: nella delibera CIPE del 29 marzo 2006 n. 89 si fa presente che "il costo viene imputato integralmente a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma, ma che nella relazione istruttoria il MIT propone di rinviare gli aspetti relativi al finanziamento alla fase di approvazione del progetto definitivo".

La delibera CIPE 68/2008 assegna un contributo di euro 2,388 Meuro per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 con decorrenza 2010.

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 553.930,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 53.045.000,00			

**Note:**

Il progetto preliminare, del costo complessivo pari a 25,820 Meuro, è stato redatto dai tecnici della Provincia di Bergamo e approvato dal CIPE con delibera 68/2008.

\* Il progetto definitivo, del costo complessivo pari a 53,045meuro, è stato redatto dalla Società Pro Iter, approvato dalla Provincia di Bergamo nell'agosto 2008 ed inviato al MIT. Manca l'approvazione e il perfezionamento del finanziamento da parte del CIPE.

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	gg		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
Note				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	32.368.391,26 (Previsto)
Importo oneri per la sicurezza - B	1.277.874,09 (Previsto)
Importo complessivo a base di gara – A+B	33.646.265,35 (Previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

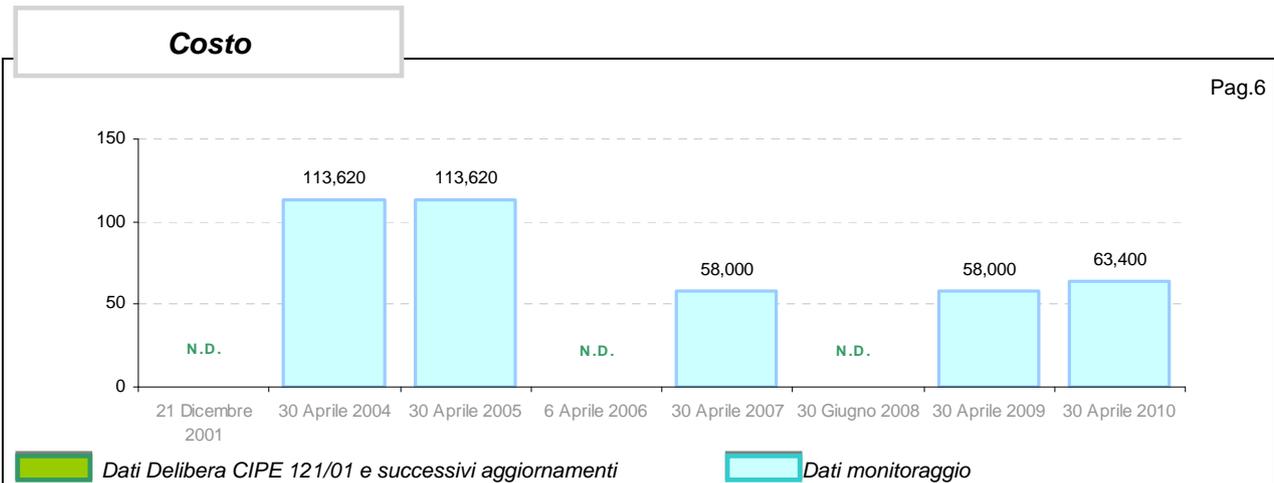
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2009	2012	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note: nella delibera CIPE del 29 marzo 2006 n. 89 si fa presente che “i tempi di realizzazione, tenendo conto anche delle attività progettuali e autorizzative residue sino alla messa in esercizio dell'opera, sono stimati in 45 mesi”.		



**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
**COLLEGAMENTO LECCO-BERGAMO: CALUSCO D'ADDA - TERNO D'ISOLA**  
**SCHEDA N. 27**



### Quadro finanziario

Pag.6

Fabbisogno residuo 100%

### Localizzazione

S

### Stato di attuazione

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">In corso</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">Conclusa</div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

### Ultimazione lavori

2014

Pag.8

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento, di 7,977 Km, è una variante all'itinerario della SS n. 342 da Pontida a Mapello e raccorderà la variante alla SP n. 169 (località Carvico) col nuovo "Asse Interurbano" (località Terno d'Isola/Bonate Sopra). Il tracciato presenta una sezione tipo rientrante nella categoria C1, caratterizzata da una corsia per senso di marcia da 3,75 m e da due banchine laterali da 1,50 m, per complessivi 10,50 m di superficie pavimentata; le principali opere sono un ponte sul torrente Grandone, un viadotto e due gallerie, di cui una naturale e l'altra artificiale.

**Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 del 21 dicembre l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" del costo pari a 3.098,741 Meuro. Nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, l'intervento è compreso nel "Sistema pedemontano e opere complementari (compresa la tratta Bergamo-Lecco)".

**Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile.

**Dicembre 2003**

La provincia di Bergamo, con delibera di Giunta n.676 del 11 novembre 2003 approva il progetto preliminare.

**Aprile 2004**

La Provincia di Bergamo, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 20 aprile, n. 4700, invia a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare dell'intervento, corredato dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), evidenziando che l'intervento è soggetto a VIA da parte della Regione Lombardia.

**Maggio 2004**

In data 5 maggio la Provincia di Bergamo comunica l'avvio del procedimento tramite avviso pubblicato sulla stampa.

**Ottobre 2004**

La Regione Lombardia, con delibera di Giunta 22 ottobre, n. 19110, esprime parere favorevole alla realizzazione della "Variante da Calusco d'Adda a Terno d'Isola", condizionato al recepimento delle prescrizioni relative sia alla valutazione tecnica del progetto che alla valutazione dell'impatto ambientale e alle indicazioni sulla localizzazione.

**Luglio 2005**

Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) - Bergamo - Lecco: Carusco d'Adda - Terno d'Isola" figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 114 Meuro interamente da finanziare.

**Agosto 2005**

ABIEMMEDUE Spa firma una Convenzione di Servizi in data 1.08.2005 con la Provincia di Bergamo, per la progettazione dell'intervento.

**Febbraio 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 22 febbraio, n. 502/34.19.04/3567, esprime parere favorevole con prescrizioni.

**Marzo 2006**

Il MIT, con nota 21 marzo, n. 218, trasmette la relazione istruttoria su “Lecco-Bergamo (Sistema Pedemontano e Opere complementari): Collegamento Calusco d’Adda-Terno d’Isola”, proponendo l’approvazione, in linea tecnica e con prescrizioni, del progetto preliminare.

Il CIPE, con delibera n. 126 del 29 marzo, approva il progetto preliminare dell’intervento “Lecco-Bergamo. Sistema Pedemontano e Opere complementari – Collegamento Calusco d’Adda-Terno d’Isola”. Il costo complessivo dell’intervento, pari a 58 Meuro, viene imputato integralmente a carico delle risorse destinate all’attuazione della Legge Obiettivo, ma l’assegnazione del finanziamento viene rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo.

**Aprile 2006**

Nell’allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il “Bergamo-Lecco sistema pedemontano e opere complementari - collegamento Calusco d’Adda-Terno d’Isola” quale sub intervento dell’Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell’allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l’intervento “Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d’Adda - Terno d’Isola” viene classificato tra “le altre opere” stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 58 Meuro con risorse interamente disponibili.

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di “ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, per l’opera “Bergamo-Lecco variante di collegamento Calusco d’Adda-Terno d’Isola”, conferma il costo e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

L’intervento non è compreso nel Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT, aggiornato a novembre.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 nell’Allegato A.1, l’intervento è presente con un costo di 58,00 Meuro interamente da finanziare. Nello stesso documento, risulta nell’Allegato A2 “Progettazioni preliminari”.

**Luglio 2007**

La Provincia di Bergamo, con Delibera del Consiglio Provinciale, approva la Convenzione per la definizione delle attività in “Service” a supporto della realizzazione di opere pubbliche nel campo delle infrastrutture viabilistiche.

**Gennaio 2008**

L’atto aggiuntivo e modificativo della Convenzione viene approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.1 del 24 gennaio 2008.

**Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MIT, l’opera, di cui è disponibile il progetto definitivo, è riportata con un costo di 58 Meuro, interamente da finanziare.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l’intervento è inserito nella tab.3.1 tra le “Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008” con un costo di 58 Meuro interamente da

finanziare. Nello stesso documento l'opera compare nella tab. 3.8, tra quelle parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PISA al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali rientra Sistema Pedemontana Lecco Bergamo, classificato tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi pubblici. L'intervento "Bergamo-Lecco sistema pedemontano e opere complementari - collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola" è compreso nell'allegato 2 tra gli interventi dei sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)", con un costo complessivo di 58 Meuro, non finanziato.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Asse pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Il "Sistema Pedemontana Lecco Bergamo –1° fase" è presente nelle tabelle: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)"; "12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009". L'intervento "Bergamo-Lecco : collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola" opera connessa alla pedemontana" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 58 Meuro, da finanziare a carico dei fondi Legge Obiettivo e uno stato dell'arte "da avviare al 2013"

#### **Agosto 2009**

Il 5 agosto ABIEMMEDUE Spa per conto della Provincia di Bergamo pubblica l'avviso di avvio di procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

#### **Ottobre 2009**

La Giunta della Regione Lombardia esprime parere favorevole al progetto definitivo per la tratta da Calusco a Terno d'Isola.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Provincia di Bergamo

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera di Giunta Provincia di Bergamo n. 676 del 11 Novembre 2003

Delibera di Giunta della Regione Lombardia 22 Ottobre 2004, n. 19110

Delibera CIPE n. 126 del 29 Marzo 2006

Delibera del Consiglio Provinciale di Bergamo n. 1 del 24 Gennaio 2008.

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	113,620	<b>Fonte:</b> IGQ Regione Lombardia, Aprile 2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	113,620	<b>Fonte:</b> Corte dei Conti (Marzo 2005)
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	58,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 126 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	58,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 126 del 29.03.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	63,400	<b>Fonte:</b> Provincia di Bergamo, Dicembre 2009

Note: \*Non ancora sottoposto al CIPE

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	0,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 126 del 29.03.2006
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	0,000	
<i>Fabbisogno residuo</i>	63,400	

Note: nella delibera CIPE del 29 marzo 2006 n. 126 si fa presente che "il costo viene imputato integralmente a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma, ma che nella relazione istruttoria il MIT propone di rinviare gli aspetti relativi al finanziamento alla fase di approvazione del progetto definitivo".

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 759.059,29		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 42.417.000,00			
<p><i>Note:</i> Il progetto preliminare, del costo complessivo pari a 58,000 Meuro, è stato redatto dai tecnici della Provincia di Bergamo e approvato dal CIPE con delibera 126/2006.</p> <p>* Il progetto definitivo, del costo complessivo pari a 63,40 Meuro, è stato redatto da soggetti esterni alla PA. Manca l'approvazione e il perfezionamento del finanziamento da parte del CIPE.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	gg		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	41.024.000,00 (previsto)
Importo oneri per la sicurezza - B	1.393.000,00 (previsto)
Importo complessivo a base di gara – A+B	42.417.000,00 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: Somme a disposizione :10.076.600,00	

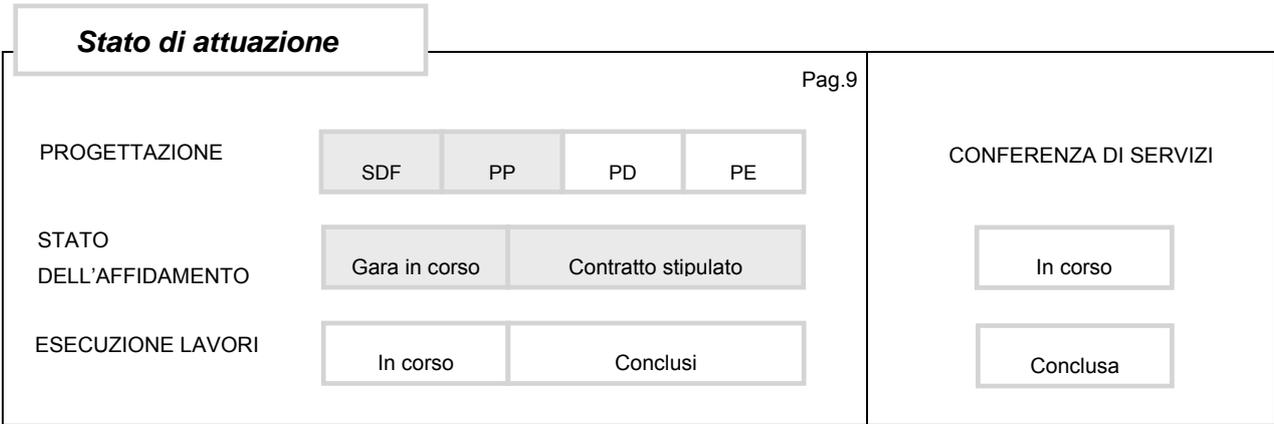
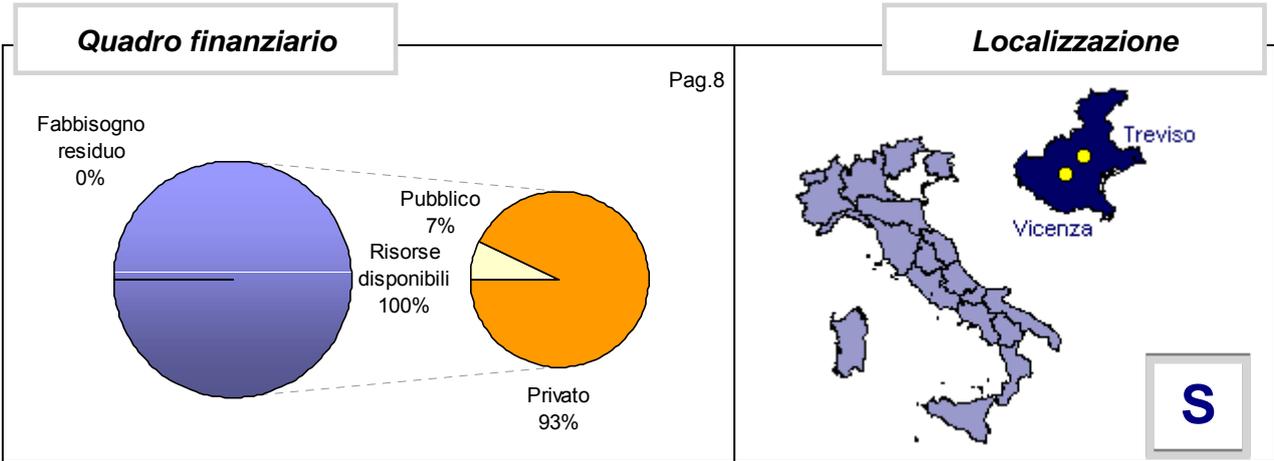
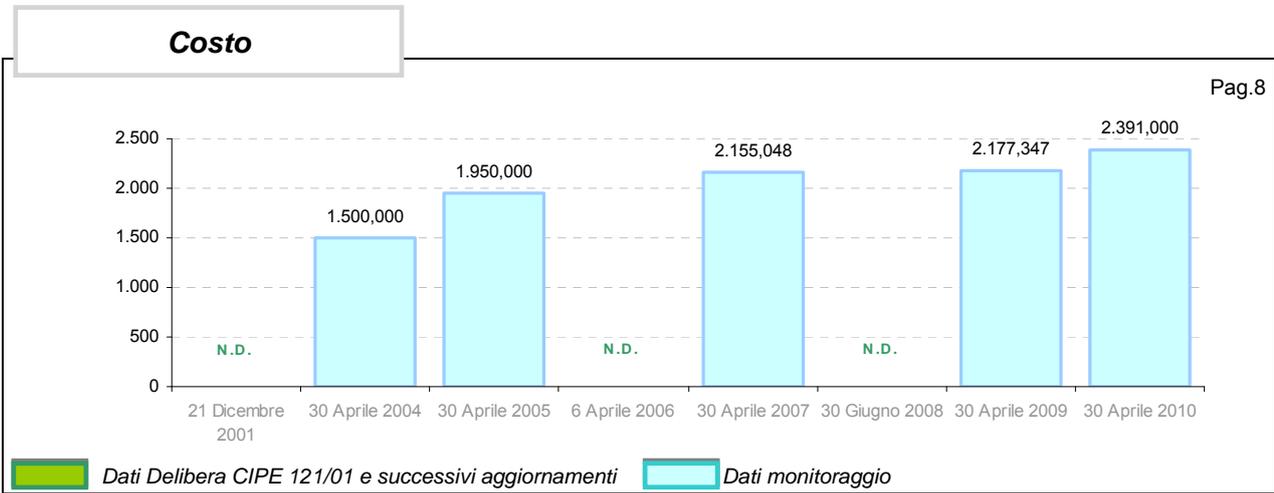
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2009	2012	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note: nella Delibera CIPE del 29 marzo 2006 n. 126 si fa presente che "i tempi di realizzazione, tenendo conto anche delle attività progettuali e autorizzative residue e sino alla messa in esercizio dell'opera, sono stimati in 54 mesi".		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali ed Autostradali*  
 Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)  
**SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA**  
**SCHEDA N. 28**



## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

La "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" è inserita nel contesto del Corridoio europeo n. 5. Essa consente la chiusura di un ideale anello che racchiude l'intera area centrale veneta, congiunge l'area vicentina a quella trevigiana, interessando in particolare l'ambito territoriale della valle dell'Agno (tra Montecchio Maggiore e Castalgomberto) e della zona pedemontana veneta (tra Malo e Bassano del Grappa in provincia di Vicenza e tra S. Zenone degli Ezzelini, Montebelluna e Spresiano in provincia di Treviso).

L'opera interessa il territorio di 37 Comuni veneti, di cui 22 nella Provincia di Vicenza e 15 nella Provincia di Treviso. Si prevede uno sviluppo complessivo di 94,90 km suddiviso in due tratti: il primo tra l'A4 (Montecchio Maggiore) e l'A31 (Villaverla) di 30,75 km (compreso il tratto di variante alla SP 246 in fase di realizzazione da parte dell'ANAS); il secondo tra l'A31 (Villaverla) e l'A27 (Spresiano) di 64,15 km. L'asse presenta 3 interconnessioni: con la A4 Torino/Trieste al nuovo casello di Montecchio Maggiore (Vicenza) in fase di progettazione da parte di Autostrada Brescia-Padova S.p.A.; con la A31 Valdastico a Villaverla (Vicenza); con la A27 Mestre Belluno a Spresiano (Treviso).

Per la sezione stradale del tracciato principale è stata adottata la configurazione a carreggiate separate, conforme alle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade vicinali di cui al decreto del MIT del 5 novembre 2001 e classificata come "B – extraurbana principale", con velocità di progetto VP = 70-120 km/h, mentre per la viabilità di accesso alla superstrada, della lunghezza complessiva pari a 26,500 km, è stata adottata la configurazione di tipo C1 con dimensioni trasversali pari a 10,50 m.

Tra le principali opere d'arte sono incluse gallerie (naturali e artificiali), ponti e viadotti, nonché 14 svincoli che presentano una distanza media di 6,8 km.

#### **Febbraio 1990**

L'asse viario della Pedemontana Veneta è inserito nel Piano Regionale dei Trasporti approvato a febbraio.

#### **Agosto 1997**

L'opera è inclusa nell'Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto sottoscritto il primo agosto.

#### **Dicembre 1998**

All'autostrada "Pedemontana Veneta" è riservato lo specifico contributo previsto dall'art. 50, comma 1, lett. g), della legge 23 dicembre 1998, n. 448, e poi assegnato alla Regione ai sensi dell'art. 73, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448.

#### **Agosto 2001**

In data 9 agosto viene siglato un nuovo Accordo Stato Regione con il quale viene assegnata la competenza della Strada Pedemontana Veneta alla Regione Veneto.

#### **Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 del 21 dicembre l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" del costo pari a 3.098,741 Meuro.

Ai sensi dell'art. 73, comma 2, della legge 28 dicembre 2001 n. 448, viene assegnato alla Regione Veneto il contributo previsto dall'art. 50, comma 1, lett. g), della legge 23 dicembre 1998 finalizzato alla realizzazione dell'autostrada "Pedemontana Veneta", pari a 22,855 Meuro.

**Gennaio 2002**

La Regione Veneto, ai sensi della Legge Regionale n. 2 del 17 gennaio, assegna un contributo di 17,895 Meuro all'opera.

**Settembre 2002**

Il MIT, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali, con decreto n. 3720/SEGR del 20 settembre, in attuazione delle disposizioni di cui all'art. 73, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, dispone a favore della Regione Veneto l'impegno, in conto competenza 2002, della somma di 20,658 Meuro finalizzata alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana Veneta e, per il periodo 2003-2016, l'impegno della complessiva somma di 289,216 Meuro per la medesima finalità.

**Dicembre 2002**

Nel mese di dicembre la Regione Veneto manda in gara la proposta, presentata ai sensi dell'art. 37 bis della legge n. 109/94 dalla società Pedemontana Veneta Spa, composta da Autostrade per l'Italia, Autostrada Brescia-Padova, Autovie Venete, Banca Antonveneta, Unicredit e San Paolo, per la realizzazione della superstrada a pagamento Pedemontana Veneta, dalla A31, all'altezza del casello Dueville (Vi), alla A27, all'altezza del casello Treviso Nord, lungo un percorso di circa 64 Km.

**Luglio 2003**

Nel mese di luglio il TAR annulla la procedura di gara avviata nel mese di dicembre 2002.

**Ottobre 2003**

Nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre, l'opera è compresa nell'ambito dei "Corridoi di viabilità".

**Dicembre 2003**

In data 31 dicembre la Regione Veneto riceve una nuova proposta dalla società Pedemontana Veneta Spa per la realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta dell'estesa di 95 Km, da Spresiano a Montecchio Maggiore.

**Febbraio 2004**

Nei primi giorni di febbraio la Regione Veneto comunica di aver ricevuto in data 31 dicembre 2003 una nuova proposta dalla società Pedemontana Veneta Spa ed invita tutti i soggetti interessati a presentare proposte alternative entro il 28 aprile 2004.

**Dicembre 2004**

La Regione Veneto, con delibera di Giunta 3 dicembre, n. 3858, riconosce il pubblico interesse della proposta presentata, ai sensi dell'art. 37-bis della legge n. 10/1994, nonché della legge regionale n. 15/2002, dalla società Pedemontana Veneta Spa, ottiene, pertanto, la qualifica di promotore.

**Gennaio 2005**

Nel mese di gennaio, la Regione Veneto chiede al promotore di redigere lo studio di impatto ambientale.

**Agosto 2005**

La Regione Veneto, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 12 agosto, prot. n. 576472, trasmette il progetto al MIT. Lo stesso giorno, con nota n. 577318, trasmette il progetto corredato dello studio di impatto ambientale (SIA) al Ministero dell'ambiente, al Ministero per i beni e le attività culturali ed alle Province interessate. La comunicazione al pubblico dell'avvio della procedura di VIA avviene tramite pubblicazione di apposito avviso su quotidiani.

**Novembre 2005**

La Regione Veneto, con delibera di Giunta Regionale del 2 novembre, n. 3250, esprime parere positivo in merito alla compatibilità ambientale. Tale parere, ai sensi della legge regionale n. 10/1999, viene

trasmesso al Ministero per l'ambiente al fine dell'espressione della VIA.

#### **Dicembre 2005**

La Regione Veneto nel mese di dicembre predispone il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA".

#### **Gennaio 2006**

In data 4 gennaio il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA-dicembre 2005" è trasmesso dalla Regione al Ministero per l'ambiente.

#### **Febbraio 2006**

La Regione Veneto in merito alla localizzazione urbanistica, sentite le Province di Treviso e Vicenza ed i Comuni territorialmente interessati, in data 18 febbraio, come risulta dalla nota del Presidente della Regione 20 febbraio, n. 112918/45.00, esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, formulate tenendo conto del citato documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA – dicembre 2005".

La Regione, con nota del 20 febbraio, n. 110198, invia al MIT il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA – dicembre 2005".

#### **Marzo 2006**

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 14 marzo, n. GAB/2006/2305/B05, invia parere positivo sul progetto, con riferimento al parere espresso dalla Commissione Speciale di VIA in data 13 febbraio 2006, contenente alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 15 marzo, n. BAP/S02/34.19.04/5249/2006, esprime parere positivo, formulando alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Il MIT, con nota del 21 marzo, n. 218, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta", proponendone l'approvazione in linea tecnica e con prescrizioni e con successiva nota del 28 marzo, n. 234, trasmette la documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera n. 96 del 29 marzo, approva con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" del costo complessivo di 1.989,688 Meuro. Il soggetto aggiudicatore è individuato nella Regione Veneto che provvederà all'affidamento dell'opera in concessione, ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo n. 190/2002, mediante gara da esperire sulla base del progetto preliminare e relativo piano economico finanziario.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" del costo pari a 6.739,008 Meuro, mentre non figura nell'allegato 2 quale sub intervento dell'asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Superstrada Pedemontana Veneta" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.989,69 Meuro interamente finanziati. E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All.8).

#### **Ottobre 2006**

La Regione Veneto, Giunta Regionale Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità – Direzione Infrastrutture, in data 24 ottobre, invia alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara di Project Financing per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione della

Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta per un importo dell'investimento pari a 2.155 Meuro, IVA esclusa, come indicato dal promotore Pedemontana Veneta Spa (Autostrade per l'Italia Spa, Autostrada Brescia Padova, Autovie Venete, Banca Antonveneta, Unicredit e San Paolo).

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, per l'opera "pedemontana veneta" indica un costo di 1.989,688 Meuro, interamente assegnati, di cui 1.745,938 privati.

#### **Novembre 2006**

Nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, si sottolinea che il progetto non riguarda solo la realizzazione di una superstrada, ma ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord – Est.

#### **Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 riporta l'opera negli allegati: A1 "Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE" con un costo di 1.989,69 Meuro interamente finanziata; A2, "Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa "; B4 "Legge Obiettivo: Opere da avviare entro il 2012".

#### **Dicembre 2007**

Con delibera n. 3844 del 4 dicembre, la Giunta Regionale del Veneto approva gli esiti della procedura di gara per l'affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva, realizzazione e gestione della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" affidandola all'ATI Impregilo Spa, Pedemontana Veneta Spa, Autostrada BS–VR–VI–PD Spa, Autostrade per l'Italia Spa, Autovie Venete Spa, Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Costruzioni G. Maltauro Spa, Rizzani de Eccher Spa, Carron Cav. Angelo Spa, Consorzio Cooperative Costruttori, Impresa Ing. E. Mantovani Spa, Intercantieri Vittadello Spa e Serenissima Costruzioni Spa. L'importo aggiornato della concessione è pari a 2.177,3 Meuro ed il contributo pubblico in conto capitale è pari a 173,7 Meuro, mentre il contributo eventuale in conto esercizio è pari ad 7,3 Meuro semestrale per 30 anni. Avverso il provvedimento di aggiudicazione è stato presentato ricorso al TAR Veneto dall'impresa seconda classificata". Il TAR Veneto, si è espresso con la sentenza n. 3592/2008 con cui ha accolto i motivi aggiunti al ricorso incidentale presentato dall'A.T.I. Impregilo S.p.A. e per l'effetto ha annullato l'ammissione alla licitazione privata della ricorrente principale A.T.I. S.I.S. Scpa Itinere S.A. e ha dichiarato improcedibile il ricorso principale; il tutto sulla base della considerazione che l'offerta dell'A.T.I. S.I.S. Scpa Itinere S.A. "...non era migliorativa ma anzi peggiorativa per la stazione appaltante..".

#### **Marzo 2008**

L'opera è compresa nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, con un costo previsto per l'intera opera di 1.989,69 Meuro.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera "Superstrada Pedemontana Veneta" è inserita nelle tabelle: 3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" con un costo di 2.177,3 Meuro, interamente finanziato, e uno stato progettuale "PP approvato dal CIPE"; 3.8. Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "pedemontana veneta" è inserito nell'allegato 2, tra i

sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), con un costo di 2.177,3 Meuro, interamente finanziato.

Il 31 marzo il Consiglio di Stato si è espresso in merito al ricorso della Ditta seconda classificata.

#### **Giugno 2009**

Il 17 giugno viene depositata la sentenza del Consiglio di Stato, che riconosce la validità del ricorso. La Giunta regionale procede quindi all'aggiudicazione definitiva della Concessione alla ditta "ATI Sis ed altri". La Regione Veneto, con Deliberazione della Giunta Regionale N. 1.934 del 30 giugno 2009, aggiudica, in via definitiva, la concessione per la progettazione, realizzazione e gestione della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta all'Associazione Temporanea d'Imprese SIS Scpa (capogruppo) e Itinere Infraestructuras S.A. (mandante), sulla base delle risultanze della gara esperita.

#### **Luglio 2009**

Con D.P.C.M. del 31 luglio 2009 viene dichiarato lo stato d'emergenza nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza.

Nel DPEF 2010-2013 l'opera è inserita nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " e nella tabella: "13: Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013".

E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti -Veneto" con un costo di 2.177,30 meuro, una disponibilità di 173,00 meuro da parte di Enti locali e 2.004,30 da parte di privati ed uno Stato dell' arte "da avviare al 2013".

#### **Agosto 2009**

Con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15 agosto 2009 viene nominato Commissario Delegato per l'emergenza l'ingegner Silvano Vernizzi.

#### **Ottobre 2009**

In data 21 ottobre 2009 viene sottoscritta la Convenzione di concessione di progettazione, costruzione e gestione. In base alla concessione, il costo totale della Superstrada Pedemontana Veneta, compresi gli oneri finanziari e gestionali, è previsto ammontare a 2 miliardi e 391 Meuro, mentre il costo della sola opera viaria è di 1 miliardo e 400 Meuro. L'affidamento è avvenuto in project financing, il meccanismo attraverso cui il soggetto proponente assume l'onere della realizzazione e della gestione dell'opera, in cambio degli utili che deriveranno dalla riscossione dei pedaggio. I lavori dovrebbero vedere la conclusione nell'arco di 56 mesi dal momento dell'apertura dei cantieri, ma la Regione prevede la graduale apertura di porzioni di tracciato, mano a mano che saranno completate. La concessione avrà la durata di 39 anni e prevede in favore del consorzio che si è aggiudicato la gara un contributo regionale in conto capitale di 173.671.875 euro e un eventuale contributo pubblico in conto esercizio di 7.266.787 euro, a scadenza semestrale, per 30 anni dal momento dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, qualora i volumi traffico di risultassero inferiori alle attese.

#### **Gennaio 2010**

L' 8 gennaio 2010 è stata pubblicata la comunicazione di avvio del procedimento per l'approvazione del progetto definitivo e di dichiarazione di pubblica utilità con l'elenco dei proprietari e dei relativi terreni interessati dagli espropri per la realizzazione della Pedemontana Veneta.

#### **Febbraio 2010**

Con nota del Commissario Delegato prot. n.1277 del 22 febbraio 2010, al fine di poter acquisire le proposte e le osservazioni dei soggetti interessati al progetto definitivo, è stata indetta, ai sensi dell'art.2 dell.'O.P.C.M. di sua nomina, una Conferenza dei Servizi per il giorno 12/03/2010 alla quale sono stati invitati i soggetti destinatari della nota ed è stata trasmessa anche su supporto informatico la documentazione progettuale.

**Codice Unico di Progetto**

H51B03000050009

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Regione Veneto/Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della Mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza

**Normativa e documentazione di riferimento**

Piano Regionale dei Trasporti – Febbraio 1990  
Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto, Agosto 1997  
Legge 23 Dicembre 1998 n. 448  
Accordo Stato Regione del 9 Agosto 2001  
Decreto MIT n. 3720/SEGR del 20 Settembre 2002  
Bando di gara Regione Veneto - Dicembre 2002  
Sentenza TAR - Luglio 2003  
IGQ tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003  
Avviso indicativo di Project Financing Regione Veneto, Febbraio 2004  
Delibera di Giunta Regione Veneto del 3 Dicembre 2004, n. 3858  
Delibera di Giunta Regione Veneto del 2 Novembre 2005 n. 3250  
Delibera CIPE n. 96 del 29 Marzo 2006  
Bando di gara Regione Veneto, Ottobre 2006  
Avviso di Aggiudicazione Regione Veneto, Gennaio 2008  
Delibera di Giunta Regione Veneto del 30 Giugno 2009, n. 1934 (aggiudicazione definitiva)  
D.P.C.M. del 31 Luglio 2009

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	1.500,000	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord Est
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	1.950,000	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord Est
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	2.155,048	<b>Fonte:</b> Bando di gara Regione Veneto
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	2.177,347	<b>Fonte:</b> DGR Regione Veneto n. 3844 del 4.12.2007; Del. CIPE 10 del 06.03.2009
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	2.391,000	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord Est

Note

**Quadro finanziario**

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	2.391,000	<b>Fonte:</b> DGR Regione Veneto n. 3844 del 4.12.2007; Del. CIPE 10 del 06.03.2009; DPEF 2010-2013; Fondazione Nord Est
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	<i>173,672</i>	<i>Contributo pubblico Stato-Regione</i>
	<i>2.217,328</i>	<i>Concessionario</i>
Fabbisogno residuo	0,000	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 2.155.048.000,00			
<i>Note: *progettazione definitiva ed esecutiva a carico del concessionario</i>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Regione Veneto		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	26/10/2006		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.800 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	30/06/2009		
AGGIUDICATARIO	ATI Consorzio Stabile S.I.S Scpa, Itinere Infraestructuras SA		
DATA STIPULA CONTRATTO	21/10/2009		
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	2.155.048.000,00*
Importo di aggiudicazione (2)	2.391.000.000,00*
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * importo totale dell'investimento	

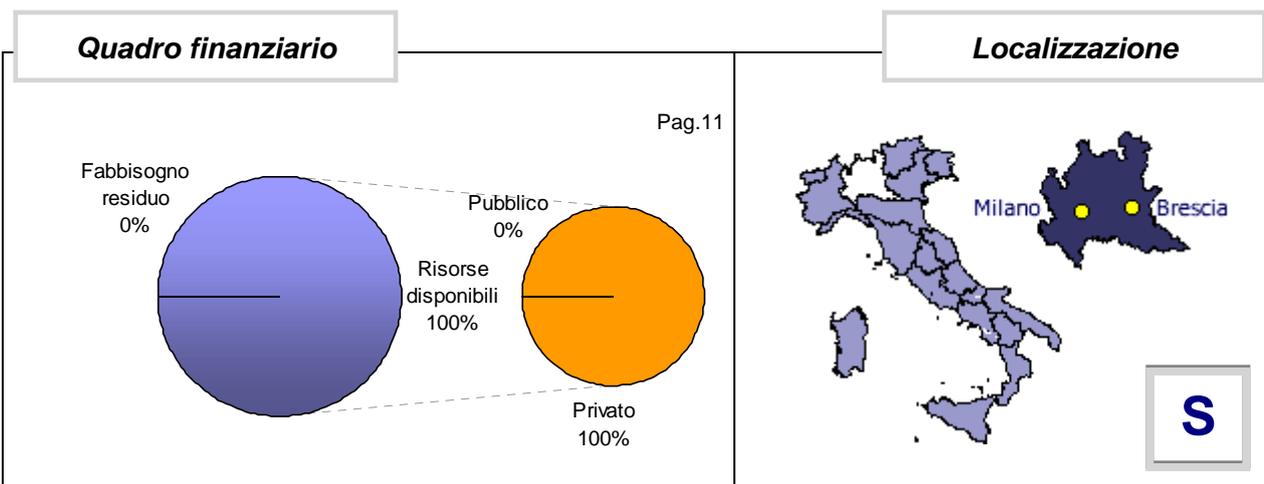
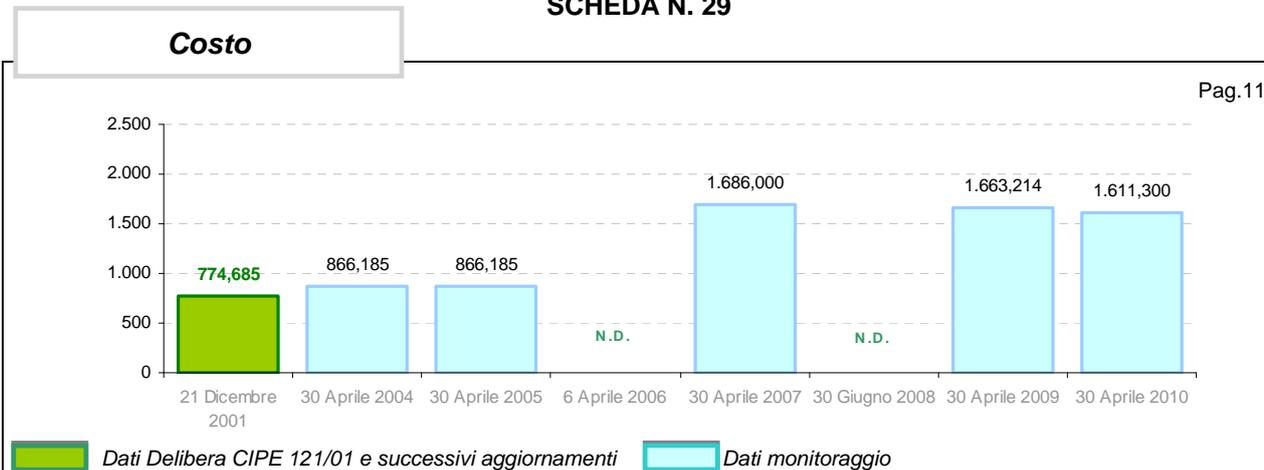
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	26/02/2011 (data prevista di inizio lavori)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord Est
Previsione al 30 Aprile 2005	2011	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord Est
Previsione al 30 Aprile 2007	2013	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2009	2014	<b>Fonte:</b> Regione Veneto
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note: la Delibera CIPE n. 96 del 29 marzo 2006, in merito ai tempi di ultimazione dei lavori, fa presente che "l'entrata in esercizio dell'arteria è prevista per lotti funzionali tra il 2011 e il 2012". Il punto 9 del disciplinare di gara, allegato al bando di gara inviato alla GUCE il 24 ottobre 2006, prevede 7 anni e 6 mesi quale termine per la progettazione e l'esecuzione dei lavori indicato dal promotore.		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Asse autostradale medio padano Brescia - Milano - Passante di Mestre  
**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DI CONNESSIONE TRA LE CITTA' DI MILANO E BRESCIA**  
**SCHEDA N. 29**



**Stato di attuazione** Pag.12

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI	
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato			In corso
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi			Conclusa

**Ultimazione lavori** Pag.13

2012

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (cd. Brebemi) prende avvio dalla attuale tangenziale sud di Brescia e terminerà in provincia di Milano all'altezza di Melzo sulla futura Tangenziale est Esterna di Milano (TEM). L'opera intersecherà il futuro Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari e fino alla barriera di Castrezzato sarà a circolazione libera con due svincoli intermedi per l'accesso alla viabilità locale. Successivamente, il tracciato proseguirà, in regime di esazione chiuso, per circa 42 km in direzione est-ovest, superando in viadotto i fiumi Oglio, Serio e Adda e, attraverso una galleria artificiale idraulica, il Canale della Muzza, fino ad interconnettersi con la futura TEM tra Melzo e Pozzuolo Martesana (MI). Le connessioni alla viabilità locale saranno assicurate da 6 caselli completamente automatizzati (Chiari, Calcio-Antegnate, Fara Olivana-Romano di Lombardia, Bariano, Caravaggio-Treviglio Est, Casirate-Treviglio Ovest). Complessivamente l'intero tracciato avrà uno sviluppo di circa 62,1 km, di cui 37,9 km in rilevato, 19,2 km in trincea profonda, 3,7 km in viadotto e 1,3 km in galleria artificiale sotterranea; la sezione stradale prevista risponde alla Categoria A del D.M. 5 novembre 2001, con 2 o 3 corsie per senso di marcia. Gran parte del tracciato autostradale (circa 43,5 km) è in stretto affiancamento a quello della futura linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona, con il quale condivide numerose opere d'arte (cavalcavia, sottovia, gallerie, ecc.).

**Giugno 2001**

Il 28 giugno, a seguito dell'avviso per la selezione di proposte ai sensi dell'art. 37-bis della legge n. 109/1994, pubblicato da parte dell'ANAS, la società Bre.Be.Mi. Spa presenta la proposta per la costruzione della nuova autostrada. Alla scadenza prevista non pervengono altre proposte e viene, pertanto, riconosciuta di pubblico interesse la proposta della società Bre.Be.Mi. Spa, che ottiene la qualifica di promotore.

**Dicembre 2001**

Il 21 dicembre l'ANAS manda in gara la proposta, presentata ai sensi dell'art. 37-bis della legge n. 109/1994 dalla società Bre.Be.Mi Spa, per la "Progettazione definitiva, esecutiva, costruzione e gestione del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano". L'importo complessivo della concessione indicato nel bando di gara è pari a 1.307,3 Meuro, determinato dal costo dell'investimento (756 Meuro) e dai costi della gestione operativa previsti per l'intera durata della concessione (551,3 Meuro).

Lo stesso giorno il CIPE delibera l'inserimento del progetto nel PIS della Legge Obiettivo tra le opere del "Corridoio plurimodale padano, sistemi stradali ed autostradali, asse autostradale medio padano Brescia-Milano – Passante di Mestre" del costo complessivo di 2.737,2 Meuro. L'opera è indicata anche nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i Corridoi autostradali e stradali della regione Lombardia.

**Aprile 2003**

L'11 aprile viene sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia e tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale a carattere interregionale" risulta incluso l'"Asse autostradale medio padano Milano - Brescia".

Il 18 aprile l'Anas aggiudica la concessione in via provvisoria all'Ati guidato dalla società Brebemi Spa insieme a Consorzio Cooperative Costruzioni, Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa,

Autostrade Centro Padane Spa, Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade Spa, Società per Azioni autostrada Brescia–Verona–Vicenza-Padova, Società per Azioni per l'Autostrada Serravalle–Milano-Ponte Chiasso, SPEA Ingegneria Europa Spa, ABM Azienda Bergamasca Multiservizi Spa, Aprica Studi Srl, Idroesse Ingegneria Srl, SIPIT Sistemi Integrati di Progettazione di Infrastrutture nel Territorio Srl, Synthesis Progetti Srl, Technital Spa.

#### **Giugno 2003**

Il 10 giugno, con disposizione del Presidente dell'Anas n. 100, è aggiudicata in via definitiva la concessione alla Ati Brebemi Spa.

#### **Luglio 2003**

La convenzione di concessione tra l'Ati guidato da Brebemi Spa e l'ANAS Spa viene stipulata il 24 luglio, approvata con decreto interministeriale del 16 ottobre 2003, e diviene efficace in data 18 ottobre 2004.

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

#### **Marzo 2004**

Il 10 marzo l'Ati, guidato da Brebemi Spa, si costituisce in "Società di Progetto Brebemi Spa", società controllata da Autostrade Lombarde Spa con un capitale sociale di 100 Meuro e con la seguente compagine sociale: Autostrade Lombarde Spa, Autostrade per l'Italia, Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Milano Serravalle-Milano Tangenziali Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, Consorzio Cooperative Costruzioni, Grandi Lavori Fincosit, SPEA Ingegneria Europea Spa, ABM Azienda Bergamasca Multiservizi Spa, Aprica Studi Srl, Idroesse Infrastrutture Spa, Synthesis Progetti Srl, SIPIT Sistemi Integrati Srl, Technital Spa.

Autostrade Lombarde, società che controlla Brebemi, è detenuta al 35,5% da Autostrade per l'Italia, al 12,7 dalla Serenissima, al 12,7 dalla Centropadane, al 10 dalla Milano-Mare e al 3,8 da Banca Intesa. Il restante 25,3% è suddiviso tra enti territoriali e non. Per Bergamo ci sono la Provincia, la Camera di Commercio, l'Abm e l'Unione Industriali, ma anche la Bpu, il Credito Bergamasco, i Comuni di Treviglio e Caravaggio e la Cassa Rurale e Artigiana di Treviglio.

#### **Maggio 2004**

Nel mese di maggio prende il via l'iter di approvazione del progetto preliminare con le procedure previste per le opere inserite nel programma Legge Obiettivo. Infatti l'ANAS, con nota del 3 maggio, trasmette il progetto preliminare al MIT, alla Regione Lombardia, al Ministero dell'Ambiente e a quello per i Beni Culturali.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste e indica come anno di ultimazione lavori il 2007.

#### **Agosto 2004**

Il 5 agosto, con delibera n. VII/18656, la Giunta della Regione Lombardia esprime il parere positivo di competenza, subordinato alle prescrizioni e condizioni contenute negli Allegati A "Valutazione tecnica del progetto", B "Valutazione di impatto ambientale" dell'atto deliberativo e C "Relazione ai fini dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere".

Il 31 agosto la Corte dei Conti effettua la registrazione della Convenzione stipulata tra Brebemi e ANAS il 24 luglio 2003.

#### **Ottobre 2004**

Il 16 ottobre viene approvata la Convenzione con decreto Prot. 836/CD del MIT, di concerto con il MEF.

#### **Marzo 2005**

Il 1° marzo la Commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente, integrata dal Commissario della

Regione Lombardia, esprime parere favorevole relativamente al progetto del raccordo autostradale. L'istruttoria ministeriale individua una serie di prescrizioni al fine di garantire un migliore inserimento ambientale dell'opera.

#### **Maggio 2005**

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 26 maggio, n. prot. GAB/2005/4715/B05, trasmette il parere positivo, condizionato all'ottemperanza di prescrizioni, della Commissione Speciale VIA.

Il 27 maggio il CIPE esprime parere favorevole in merito al Contratto di programma con ANAS Spa relativo al triennio 2003-2005, che include l'opera per un importo di "progetto", al lordo cioè dei presumibili ribassi d'asta, di 866,185 Meuro.

#### **Giugno 2005**

L'ANAS, con nota 24 giugno, n. 5141, trasmette una documentazione integrativa che - tenuto conto degli oneri connessi all'affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, delle richieste/prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della Regione Lombardia, nonché dei maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dei costi dei materiali di costruzione - comporta un aumento del costo complessivo dell'opera di circa 714 Meuro. Conseguentemente il costo complessivo dell'intervento sale a circa 1.580 Meuro, dei quali 1.059 Meuro per lavori e 521 Meuro per somme a disposizione.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 include l'intervento tra le opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006 con un costo aggiornato di 1.480 Meuro, che tiene conto di incrementi nel frattempo realizzati.

Il 22 luglio, con nota n. 348, il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare.

Il 26 luglio, con nota n. DIP 07.08.407/9604, il Ministero per i beni e le attività culturali, recependo le osservazioni delle locali Soprintendenze, esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE, con delibera n. 93 del 29 luglio, approva con le prescrizioni proposte dal MIT, il progetto preliminare per un costo di 1.580 Meuro. Tale importo costituisce il limite di spesa stimato per l'intervento e comprende i sovraccosti assunti prudenzialmente dal MIT, pari a 714 Meuro, e da ricondurre agli oneri connessi all'affiancamento dell'opera alla linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona, alle richieste/prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della Regione Lombardia, nonché ai maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dai costi dei materiali di costruzione. Infine il CIPE chiede al MIT, entro il mese di settembre 2005, una relazione istruttoria dettagliata in merito alle categorie di sovraccosti.

#### **Ottobre 2005**

Il MIT, con nota n. 461 del 19 ottobre, trasmette al CIPE la relazione prevista nella delibera 93/2005.

#### **Novembre 2005**

Il MIT, con nota n. 559 del 21 novembre, trasmette al CIPE la lettera con la quale l'ANAS Spa comunica che il proprio Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione della nuova impostazione operativa. Il costo dell'opera viene aggiornato a 1.686 Meuro, di cui 1.167 Meuro per lavori e 519 Meuro per somme a disposizione, mentre i sovraccosti salgono da 714 a 844 Meuro.

#### **Dicembre 2005**

Nella seduta del 2 dicembre il CIPE approva il piano finanziario per la copertura dei maggiori costi di realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano. Nello specifico il piano finanziario prevede il reperimento della quota di spesa eccedente a carico dell'Anas Spa con il ricorso al mercato bancario a condizioni di mercato con copertura derivante da apposito incremento tariffario (+60%) fino alla scadenza

del rapporto concessorio con la Brebemi Spa.

#### **Febbraio 2006**

L'Anas, nel corso della seduta del Consiglio di Amministrazione del 6 febbraio, individua una soluzione per finanziare i maggiori costi dell'opera che sarà direttamente sottoposta dalla Società delle Strade al CIPE che la porterà alla prossima riunione per l'approvazione. Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS approva così il finanziamento delle maggiorazioni dei costi per realizzare l'asse stradale BreBeMi, che vede la Società delle Strade accollarsi gli aumenti di spesa.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il "collegamento autostradale tra le città di Milano e Brescia" quale sub intervento dell'Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.580,18 Meuro, di cui 866 finanziati dal concessionario e 714,18 da finanziare. È inoltre presente nello stesso documento sia tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8), che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All.9).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, per l'opera "autostrada Brescia-Bergamo-Milano" indica un costo di 1.580 Meuro e indica in 866,185 Meuro le risorse disponibili da confermare.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, conferma il costo di realizzazione dell'opera pari a 1.686 Meuro, importo comprensivo anche:

- del costo di tutte le opere di affiancamento ed interconnessione con la rete ferroviaria AV/AC Milano – Verona; il 50% del costo di queste opere (pari complessivamente a circa 350 Meuro), da porre a carico di RFI, ammonta a 175 Meuro;
- del costo delle opere di adeguamento della viabilità secondaria in adiacenza all'autostrada (pari complessivamente a 180 Meuro), di competenza dell'intervento autostradale;
- del costo per le opere di adeguamento alle norme tecniche (100 Meuro), all'accostamento con la linea della TAV (260 Meuro) ed all'aggiornamento dei costi (100 Meuro).

Nel documento si afferma che "la copertura della spesa è prevista in regime di finanza di progetto, sulla base di un piano economico – finanziario, che tenga conto di un incremento delle tariffe e di un indennizzo da parte del subentrante al termine del periodo di durata della concessione (19,5 anni), nonché delle nuove disposizioni intervenute a seguito della conversione in legge del D.L.262/2006. La progettualità è in fase di definitivo".

#### **Dicembre 2006**

L'art. 1, comma 979, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, dispone che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, nonché dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS Spa medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene

appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS Spa e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

#### **Febbraio 2007**

Il 19 febbraio viene costituita la società Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL), composta al 50% da Anas e al 50% da Infrastrutture Lombarde Spa (società controllata al 100% dalla Regione Lombardia), con il compito di governare e accelerare la realizzazione delle tre grandi opere strategiche per la viabilità stradale in Lombardia: Pedemontana, direttissima Milano-Brescia (Brebemi) e Tangenziale est esterna di Milano (Tem).

#### **Marzo 2007**

Il 26 marzo viene sottoscritta la convenzione tra la società Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL) e la società di progetto incaricata della realizzazione della Brebemi.

#### **Aprile 2007**

Il 3 aprile la Giunta regionale della Lombardia presenta il progetto di legge per la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie o ferroviarie di preminente interesse nazionale delle quali è già stato riconosciuto il "concorrente" interesse regionale nell'intesa Regione/Stato dell'aprile 2003 (legge regionale 26 maggio 2008, n. 15, pubblicata nel 1° supplemento ordinario al Bollettino ufficiale della Regione Lombardia n. 22 del 30 maggio 2008). Obiettivo del progetto di legge, secondo la Regione, è la riduzione e la certezza dei tempi delle procedure. Viene introdotta la "regionalizzazione" dell'istruttoria: la Regione cercherà un'ulteriore intesa con il Governo o con i singoli Ministri per condividere una procedura in co-amministrazione, in cui la Regione sia delegata allo svolgimento delle attività necessarie all'approvazione dei progetti delle opere di cui è stato riconosciuto anche l'interesse regionale.

#### **Maggio 2007**

Il 7 maggio 2007 viene sottoscritto l'Accordo di Programma, tra il MIT, la Regione Lombardia, la società concedente CAL Spa, il concessionario Brebemi Spa e gli altri soggetti interessati, per la realizzazione del collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano. L'accordo prevede l'avvio dei lavori entro il 2009 e l'ultimazione entro la fine del 2012. Per quanto riguarda l'aspetto finanziario è previsto un costo dell'intervento pari a 1.511 Meuro, totalmente a carico di privati, ad esclusione degli extracosti per la linea AC/AV Milano-Verona a carico di RFI/TAV.

#### **Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 riporta l'opera negli allegati: A1 "Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE" con un costo di 1.685,12 Meuro, interamente finanziato; A2, "Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa"; B4 "Legge Obiettivo: Opere da avviare entro il 2012".

#### **Agosto 2007**

In data 1 agosto CAL e BreBeMi hanno sottoscritto lo schema di Convenzione Unica.

#### **Ottobre 2007**

Il CIPE, con delibera n. 109 del 4 ottobre, valuta favorevolmente lo schema di Convenzione Unica tra Concessioni Autostradali Lombarde Spa e Bre,Be.Mi. Spa, alla luce della nota di precisazioni formulate dal Ministro delle Infrastrutture con nota del 24 settembre 2007 n.12553. La scadenza della concessione è fissata dopo 19 anni e 6 mesi dall'entrata in esercizio del collegamento autostradale, ovvero al 30 giugno 2032.

In data 17 ottobre 2007, la Commissione europea (Commissario europeo per i mercati interventi ed i servizi), con nota n. 2007/4531, avvia una procedura di infrazione nei confronti della "convenzione unica".

#### **Novembre 2007**

In data 5 novembre viene sottoscritto il Protocollo d'Intesa, per la progettazione integrativa e la

realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi, tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, CAL Spa, RFI Spa, APL Spa, BreBeMi Spa e Province interessate, avente ad oggetto la ripartizione degli oneri di realizzazione e finanziamento delle opere interferite integrate tra RFI e BreBeMI.

#### **Gennaio 2008**

La “convenzione unica” tra CAL S.p.A. e la Società di progetto Brebemi S.p.A viene approvata con decreto del Ministro delle Infrastrutture, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 23 gennaio 2008 e registrato alla Corte dei Conti in data 31 gennaio 2008. Nella convenzione si prevede che il PEF venga aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo.

#### **Marzo 2008**

L'opera è compresa nel Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT, aggiornato a marzo. Dal documento si rileva che “Secondo le ultime stime il costo di realizzazione dell'opera risulta essere di 1.686,00 Meuro, di cui 866 Meuro è l'importo del progetto preliminare dell'opera, predisposto dall'ANAS ed approvato dal CIPE con delibera n. 93 del 29 luglio 2005. Alla somma di 866 Meuro si aggiungono i seguenti maggiori oneri, per un totale di 820 Meuro, riferiti a: richieste/prescrizioni regione Lombardia 90 Meuro; richieste/prescrizioni della Commissione speciale VIA 102 Meuro; affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona 280 Meuro; interferenze alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona 192 Meuro; adeguamento normativo, costi 156 Meuro.

#### **Maggio 2008**

Il 5 maggio viene consegnato il progetto definitivo dell'opera a CAL (Concessionarie Autostradali Lombarde).

Il 26 maggio 2008, la Regione Lombardia promulga la legge regionale “Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale” (legge regionale 15/2008).

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera “Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19” è inserita nella tabella 3.1 “Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)” con un costo di 1.685,12 Meuro, interamente finanziato, e uno stato progettuale “PP approvato dal CIPE”.

#### **Novembre 2008**

In data 26 novembre la Commissione UE delibera la chiusura del procedimento di infrazione, con esito positivo.

#### **Dicembre 2008**

A decorrere dall'11 dicembre 2008 diventa efficace la “convenzione unica”. La scadenza è fissata in 19,5 anni dall'ultimazione dei lavori.

Il 12 dicembre 2008 CAL Spa approva il progetto definitivo del “Collegamento autostradale di connessione tra le Città di Brescia, Bergamo e Milano”.

#### **Gennaio 2009**

Il progetto definitivo viene consegnato il 27 gennaio 2009 al MIT e trasmesso in seguito a tutti i soggetti interessati. Il 30 gennaio viene pubblicato, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, su due quotidiani.

#### **Febbraio 2009**

Nel Tavolo Lombardia, del 23 febbraio, è approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015. L'intervento “Bre.Be.Mi.” risulta inserito tra le opere connesse, con un costo 1.420 Meuro, interamente finanziato, una previsione di avvio lavori per luglio 2009 e di ultimazione lavori per dicembre 2012.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali figura la “BreBeMi”, classificata tra gli interventi inclusi in DPEF precedenti al 2009 con risorse disponibili. L'intervento “collegamento autostradale tra le città di Milano e Brescia” è inserito nell'allegato 2, tra i sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) – Passante di Mestre (1.962,536) (a1), con un costo di 1.663,2 Meuro, interamente finanziato per 175 Meuro con risorse pubbliche e per i restanti 1.488,2 Meuro con risorse private.

La Regione Lombardia si esprime favorevolmente sul progetto definitivo, con prescrizioni e raccomandazioni, con delibera di Giunta del 25 marzo 2009 prot. n. A1.2009.0048529.

**Aprile 2009**

Il 26 aprile 2009 si tiene la Conferenza dei Servizi, nel corso della quale, e successivamente, sono stati acquisiti i pareri dei vari Enti interessati.

**Maggio 2009**

La Commissione VIA, nel parere 288 reso il 21 maggio 2009 e trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, verifica l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni dettate in sede di esame del progetto preliminare e si esprime favorevolmente, con prescrizioni, anche sulla compatibilità ambientale delle nuove opere, con eccezione della cava BG 2 del “Piano Cave”.

**Giugno 2009**

Il soggetto aggiudicatore, in esito alla Conferenza di Servizi, trasmette al MIT, con nota 10 giugno 2009, n. 100609-00001, il Programma di risoluzione delle interferenze.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 15 giugno 2009, n. DG/PAAC/34.19.04/7879/2009, esprime parere favorevole sul progetto definitivo, con prescrizioni e raccomandazioni.

In data 15 giugno 2009 il Comitato tecnico istituito in attuazione del Protocollo d'Intesa provvede al riparto dell'onere a carico, rispettivamente, di RFI e del concessionario del costo aggiuntivo. Il costo delle “opere integrate” a carico del Concessionario è di circa 197 milioni di euro. Il verbale viene trasmesso al MIT con nota congiunta RFI-CAL del 16 dello stesso mese.

Il MIT, con nota 17 giugno 2009, n. 25113, chiede al CIPE l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile del “Collegamento autostradale Brescia – Bergamo – Milano, progetto definitivo”.

Il MIT, con nota 19 giugno 2009, n. 25464, trasmette al CIPE la relazione istruttoria e, con note 23 giugno 2009, n. 25927 e 25 giugno 2009, n. 26471, invia stesura aggiornata della relazione istruttoria, foglio condizioni e foglio disamina pareri Enti.

L'Unità tecnica-finanza di progetto, con nota 25 giugno 2009, n. 2819, esprime le proprie valutazioni .

Il CIPE, con delibera 26 giugno 2009 n.9, approva il progetto definitivo dell'opera, compresa la “variante di Liscate”, il “Piano cave”, con eccezione della cava BG2 e, in variante al progetto preliminare, il collegamento dal casello di Casirate alla ex SS 11. Il CIPE prende atto che il costo complessivo del progetto, indicato nella relazione istruttoria, è di euro 1.488.214.265,77, al netto dei ribassi. Gli oneri connessi alle richieste/prescrizioni acquisite in sede di conferenza di servizi portano il costo dell'opera a 1.611.300.247,29 euro. Tale costo è comprensivo delle “opere integrate”, a carico del Concessionario per circa 197 Meuro ( in particolare di alcune opere di connessione tra l'autostrada e la linea AV/AC Milano – Verona) e delle opere di mitigazione, compensazione e risoluzione delle interferenze (130 Meuro). Il costo

dei lavori aggiuntivi a carico del concessionario è di circa 320 milioni di euro. Il PEF non prevede contributi a carico della finanza pubblica, mentre il Concessionario, per rientrare del maggior onere, prevede un incremento una tantum delle tariffe di pedaggio nella misura del 10%, un incremento annuo "fattore x" dell'1,98% per tutta la durata della concessione e un "valore di subentro" pari a 1.205 milioni di euro. CAL Spa e il concessionario dovranno stipulare un atto aggiuntivo alla "convenzione unica", per adottare il nuovo PEF mentre R.F.I. Spa, CAL Spa ed il concessionario dell'infrastruttura autostradale dovranno sottoscrivere un accordo procedimentale per regolare i reciproci impegni attuativi in merito alle "opere integrate" e stipulare, entro 120 giorni dalla data della delibera, un accordo che regolamenti il riconoscimento e l'erogazione, ai soggetti interferiti, delle somme per la risoluzione delle interferenze. Il MIT verificherà l'attivazione del FGOP da parte della Cassa Depositi e Prestiti.

#### **Luglio 2009**

In data 21 luglio CAL Spa approva il progetto esecutivo-1°stralcio-Viadotto sul fiume Oglio.

Il 22 luglio vengono ufficialmente inaugurati i lavori di costruzione nel cantiere di Urago d'Oglio, in provincia di Brescia.

Nel DPEF 2010-2013 l'opera è inserita nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " e nelle tabelle: "1: piastra Expo:Sintesi Stato dell'arte della programmazione"; "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)"; "15: Opere di Legge Obiettivo- Interventi approvati dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 1.611 Meuro interamente finanziato da privati e uno Stato dell'arte "finanziati da avviare".

#### **Settembre 2009**

In data 8 settembre 2009 viene sottoscritto l'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Concessione tra CAL e Brebemi, necessario per adottare il nuovo PEF a garanzia della copertura economica del progetto definitivo approvato dal CIPE.

#### **Ottobre 2009**

Il 16 ottobre 2009 la società Brebemi Spa ha sottoscritto il contratto per l'affidamento a Contraente Generale per la progettazione e costruzione del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano con il Consorzio B.B.M., costituito da impresa Pizzarotti, Consorzio Cooperative Costruzioni e Unieco. Al consorzio emiliano vengono affidate le opere per l'importo di 1,46 miliardi di euro, di cui circa 930 milioni per lavori diretti, 293 milioni per lavori da affidare tramite gara, mentre i restanti milioni andranno per espropri e spese di progettazione

#### **2010**

Lo stato dell'arte dei cantieri - Si stanno predisponendo i cantieri industriali per la prefabbricazione dei conci dei 3 viadotti fluviali sull'Adda (Cantiere di Cassano d'Adda), sul Serio e Oglio (Cantiere di Fara Olivana). Sono operativi i cantieri di Urago d'Oglio e Calcio per la realizzazione delle pile del viadotto sul fiume Oglio. Si sta predisponendo inoltre il cantiere relativo al campo base di Treviglio. Per la piena funzionalità del progetto deve essere garantita la realizzazione entro la fine del 2012 dell'arco di Tangenziale Est Esterna di Milano su cui si innesta la Brebemi e che unisce le strade provinciali Cassanese e Rivoltana.

**Codice Unico di Progetto**

E31B05000390007

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL)/Brebemi Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Bando di gara internazionale ANAS, 27 Dicembre 2001  
IGQ tra il governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003  
Avviso di aggiudicazione ANAS - Agosto 2003  
Delibera di Giunta della Regione Lombardia del 5 Agosto 2004 n. VII/18656  
Decreto MIT Prot. 836/CD del 16 Ottobre 2004  
Delibera CIPE n. 93 del 29 Luglio 2005  
Delibera CIPE n.142 del 2 Dicembre 2005  
Legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296 (art. 1, comma 979)  
Convenzione CAL Spa, 26 Marzo 2007  
Delibera di Giunta della Regione Lombardia, 3 Aprile 2007  
Accordo di Programma Regione Lombardia, 7 Maggio 2007  
Delibera CIPE n. 109 del 4 Ottobre 2007  
Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi, 5 Novembre 2007  
Legge regionale 26 Maggio 2008, n. 15  
Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009  
Delibera di Giunta Regione Lombardia, 25 Marzo 2009  
Conferenza di Servizi del 26 Aprile 2009  
Delibera CIPE n. 9 del 26 Giugno 2009  
Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Concessione tra CAL e Brebemi, 8 Settembre 2009  
[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[www.brebemi.it](http://www.brebemi.it)

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	774,685	<b>Fonte:</b> Del. CIPE n.121/2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	866,185	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	866,185	<b>Fonte:</b> DPEF 2005-2008
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	1.686,000	<b>Fonte:</b> Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	1.663,214	<b>Fonte:</b> Del. CIPE n.10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	1.611, 300	<b>Fonte:</b> Del. CIPE n.9 del 26.06.2009

Note:

#### Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	1.611, 300	<b>Fonte:</b> Del. CIPE n.9 del 26.06.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	1.611,300	Brebemi Spa
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note: \* Brebemi Spa

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.611.300.250,00**			
<i>Note:</i> * la progettazione è eseguita dal Concessionario ** compresi 1.029.549.590,00 euro per lavori e 581.750.600 per somme a disposizione				

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ANAS Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	21.12.2001		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
		ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.020 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	10/06/2003		
AGGIUDICATARIO	Ati Brebemi Spa, CCC, Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, Autostrade Centro Padane Spa, Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade Spa, Società per Azioni autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Società per Azioni per l'Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, SPEA Ingegneria Europa Spa, ABM Azienda Bergamasca Multiservizi Spa, Aprica Studi Srl, Idroesse Ingegneria Srl, SIPIT Sistemi Integrati di Progettazione di Infrastrutture nel Territorio Srl, Synthesis Progetti Srl, Technital Spa – Società di progetto Brebemi Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO	24/07/2003 (Convenzione Anas ATI Brebemi Spa); 01/08/2007 (Convenzione CAL Spa Società di progetto Brebemi Spa)		
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	1.029.549.590,00*
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	1.611.300.250,00**
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * importo lavori al netto dei ribassi indicato nel progetto definitivo approvato dal CIPE (delibera 9/2009)	
** importo totale dell'investimento indicato nel progetto definitivo approvato dal CIPE (delibera 9/2009)	

**Esecuzione**

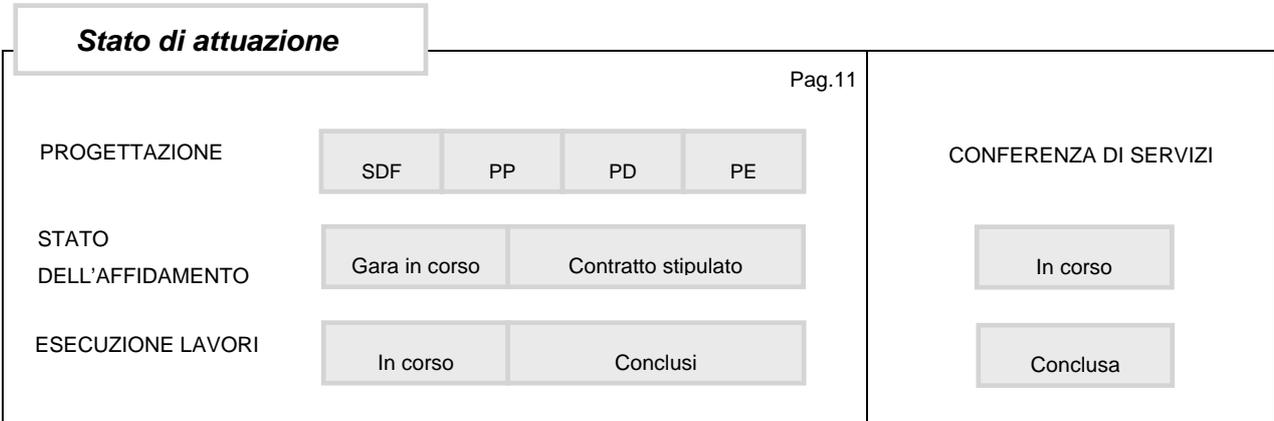
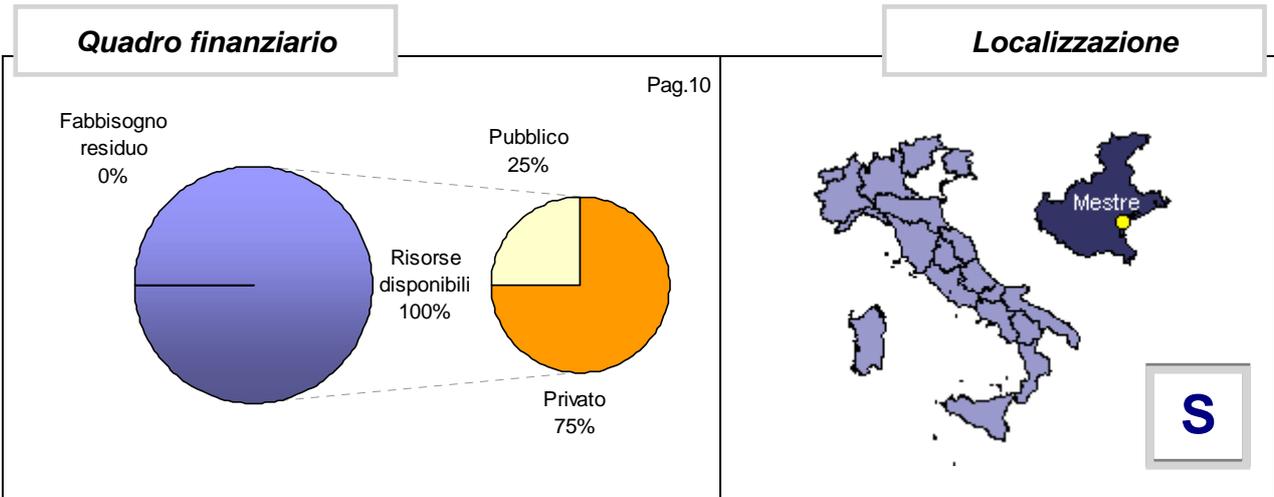
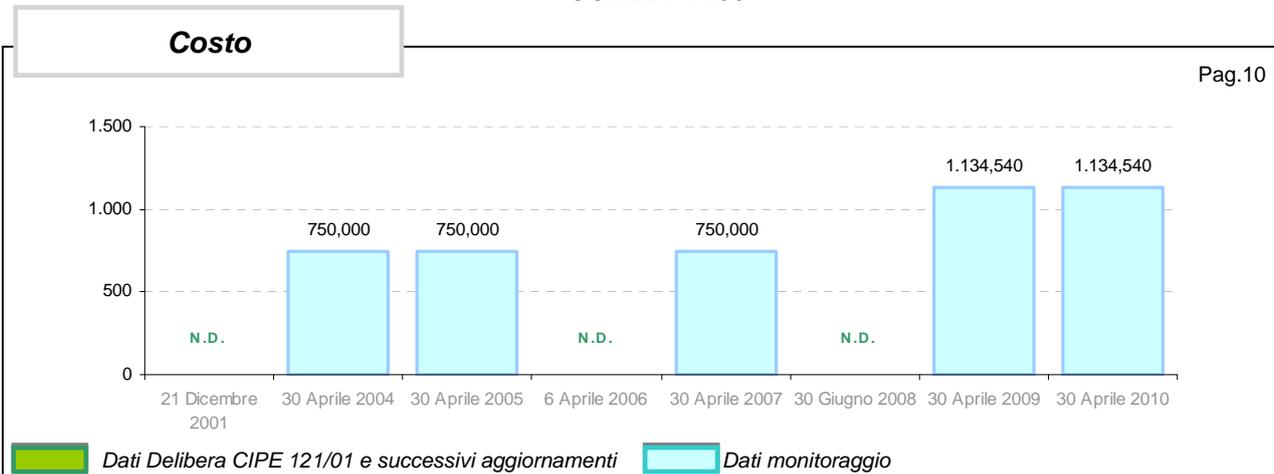
	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>		
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>	22/07/2009	
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
<i>Note:</i> Il cronoprogramma del progetto prevede una durata di 34 mesi per i lavori in proprio e 29,4 mesi per i lavori in appalto.		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2006	<b>Fonte:</b> DPEF 2003-2006
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2007	<b>Fonte:</b> DPEF 2005-2008
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	2012	<b>Fonte:</b> Regione Lombardia
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2012	<b>Fonte:</b> Brebemi Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2012	<b>Fonte:</b> Brebemi Spa
<i>Note:</i>		



**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Asse autostradale medio padano Brescia - Milano - Passante di Mestre  
**PASSANTE AUTOSTRADALE DI MESTRE**  
**PASSANTE ESTERNO**  
**SCHEDA N.30**



**Ultimazione lavori** Pag.12

2009 (anno di entrata in esercizio)

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto consiste nella realizzazione del passante autostradale esterno di Mestre, della lunghezza di 32,3 km, che collegherà le località Pianiga/Mirano sul segmento dell'A4 Venezia-Padova e Quarto d'Altino sul segmento dell'A4 Venezia-Trieste, e del riordino del sistema della viabilità ordinaria in funzione della nuova arteria. L'intervento fa parte di un progetto integrato che oltre al passante esterno prevede la realizzazione di un tunnel autostradale.

**Agosto 1997**

Viene siglato l'accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto per la realizzazione di un raccordo autostradale finalizzato ad eliminare la strozzatura del nodo di Mestre.

**1998**

La Regione Veneto predispone un primo progetto preliminare.

**Marzo 1999**

L'ANAS, in attuazione dell'Accordo Quadro del 1997, estende la concessione, per il terzo di competenza, alla Società Autostrade che predispone analoghe convenzioni con le altre Società concessionarie interessate.

**Agosto 2001**

In mancanza del parere favorevole degli Enti locali, viene stipulato un nuovo Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo solo per le procedure nell'ambito dell' "Asse autostradale medio padano Brescia-Milano-Passante di Mestre" del costo complessivo di 2.737,2 Meuro, di cui 1.962,5 riferiti al Passante di Mestre (comprese le opere correlate).

**Luglio 2002**

Le Società autostradali interessate (Società Autostrade, Autostrade di Venezia e Padova, Autovie Venete) comunicano al MIT l'intendimento di concorrere alla realizzazione del solo passante esterno, assumendo a proprio carico l'83% del costo, quantificato dall'ANAS in circa 700 Meuro.

Il progetto è individuato dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

**Ottobre 2002**

Il MIT trasmette al CIPE una nota informativa in cui prevede l'avvio delle procedure solo per il Passante esterno.

Il CIPE, con delibera n. 92 del 31 ottobre, invita il MIT a promuovere le successive fasi e stabilisce che la parte non autofinanziata dalle Società concessionarie verrà assunta dallo Stato e imputata alla Legge Obiettivo. L'onere è al momento quantificato in 113,4 Meuro, a fronte di un costo complessivo previsto di 700 Meuro. La consegna dei lavori è indicata a dicembre 2003.

**Febbraio 2003**

L'ANAS si esprime positivamente sul progetto aggiornato predisposto dalle Società concessionarie.

**Marzo 2003**

Viene nominato il Commissario delegato per l'emergenza nel settore del traffico e della mobilità a Mestre, con il compito di provvedere alla sollecita realizzazione delle opere relative al Passante esterno (Ordinanza n. 3273 del 19 marzo 2003).

**Aprile 2003**

Il Commissario Delegato trasmette al MIT e agli altri organismi interessati il progetto preliminare corredato dallo studio di impatto ambientale.

**Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprime parere favorevole sul progetto.

**Agosto 2003**

Viene pubblicato il bando di gara avente ad oggetto l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva oltre alla realizzazione dell'Autostrada A4 – Variante di Mestre – Passante autostradale.

**Ottobre 2003**

Nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto l'opera "Passante di Mestre e opere correlate (circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in provincia di Treviso)" è compresa tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale in territorio Veneto.

La Regione Veneto (delibera di Giunta n. 2912 del 3 ottobre) esprime parere favorevole con prescrizioni sul progetto aggiornato. Anche il Ministero dell'Ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il MIT (nota n. 519 del 27 ottobre) trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul Passante di Mestre, proponendo l'approvazione del progetto preliminare con raccomandazioni e prescrizioni e l'assegnazione di 113,4 Meuro a valere sulle risorse dell'Art.13 della Legge n. 166/2002.

**Novembre 2003**

Il CIPE, con delibera 80/2003, prende atto dell'aggiornamento del progetto e dei pareri espressi e approva il progetto preliminare che prevede un costo di 750 Meuro. Il contributo di 113,4 Meuro è finanziato con l'art 13 della legge n.166/2002. La quota annua di contributo non potrà superare l'importo di 10,307 Meuro. Il soggetto aggiudicatore è individuato nell'ANAS, le cui funzioni sono esercitate pro tempore dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale di Mestre. Il MIT dovrà accertare che la Commissione VIA abbia verificato l'ottemperanza alle prescrizioni di compatibilità ambientale.

**Gennaio 2004**

Il MIT, con nota n. 456/2004, propone la modifica della delibera n. 80/2003, allegando un documento di variazione alla relazione istruttoria già trasmessa.

**Febbraio 2004**

Il CIPE, con delibera n. 6 del 2004, modificativa della delibera n. 80 del 2003, prende atto che il costo residuo sarà sostenuto dall'ANAS, mediante mutuo da stipulare con Infrastrutture Spa e sarà recuperato con i pedaggi autostradali.

**Aprile 2004**

L'opera viene aggiudicata al Contraente Generale ATI guidato da Impregilo con Grandi Lavori Fincosit e il Consorzio Cooperative Costruzioni, per un prezzo di 530,101 Meuro.

**Giugno 2004**

Il 17 giugno la società Impregilo consegna al Commissario straordinario per il Passante e all'Assessore alla Mobilità della Regione Veneto la documentazione relativa al progetto definitivo della nuova arteria.

In data 30 giugno la Società di Progetto Passante di Mestre Scpa, partecipata da Impregilo Spa, Grandi Lavori Fincosit Spa, Fip Industriale, Cooperativa Muratori e Cementisti, Consorzio Cooperative Costruttori, Consorzio Veneto Cooperative e Serenissima Costruzioni Spa subentra all'ATI.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 colloca il progetto tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2008.

**Agosto 2004**

Il 28 agosto viene siglato a Mestre un protocollo d'intesa relativo alle opere complementari al Passante tra i rappresentanti della Regione Veneto, delle Province di Venezia e Treviso, della società Autostrada Venezia-Padova, di Veneto Strade e dei 13 Comuni interessati dal passaggio della nuova infrastruttura. L'accordo prevede la realizzazione di 44 km di opere complementari, di cui 21 di nuova costruzione, per un investimento di oltre 200 Meuro, dei quali 119 finanziati dalla Regione Veneto. Si tratta di interventi fortemente richiesti dagli enti locali, al fine di ridurre l'impatto sul territorio del nuovo asse autostradale e di migliorare la viabilità in entrata e in uscita dal Passante. Tra le opere previste rammentiamo: il by-pass dei centri di Martellago, Noale e Scorzè; la variante di Robegano alla Strada Provinciale Mestrina; il raccordo Vetrego-A4; la variante di Crea con lo svincolo di Borbiago; le opere di raccordo all'accesso di Quarto d'Altino; la variante di Campocroce di collegamento tra la A27 e la Strada Provinciale 64; il raccordo tra lo svincolo A4 di Oriago e la Romea.

**Settembre 2004**

Il 3 settembre si svolge a Mestre la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo del Passante, cui partecipano tutti gli enti a vario titolo interessati alla realizzazione della nuova opera (Regione Veneto, Comuni, società autostradali, ANAS, Vigili del Fuoco, Genio Civile, società di servizi). L'incontro, di carattere istruttorio, è l'occasione per presentare il progetto definitivo del Passante e sollecitare eventuali osservazioni in merito da parte dei delegati presenti.

Il 15 settembre il Comitato tecnico scientifico, incaricato di vagliare la conformità del progetto definitivo rispetto all'ipotesi preliminare a suo tempo sottoposta all'approvazione del CIPE, ha concluso i propri lavori e formulato una serie di raccomandazioni, accolte dal Commissario straordinario per il Passante, utili a permettere alcune migliorie progettuali di carattere tecnico.

Il 20 settembre il Commissario straordinario firma il Decreto che dà il via libera all'avvio dei lavori per la realizzazione del Passante. Viene prevista l'apertura a breve dei cantieri, che prenderanno il via all'altezza dell'intersezione fra la A27 e la A4. Impregilo, società aggiudicataria, ha 1.320 giorni di tempo per ultimare l'opera. In caso di ritardo è prevista una penale dello 0,5% al giorno sull'importo dei lavori, mentre in caso di anticipo verrà erogato un premio dello 0,5 per mille sul medesimo importo.

**Novembre-Dicembre 2004**

Vengono aperti i cantieri del tratto est compreso tra Quarto d'Altino e Mogliano Veneto. In contemporanea procedono anche i lavori per la realizzazione degli accessi ai caselli.

**Giugno 2005**

Il 29 giugno la Giunta Regionale del Veneto approva l'elenco delle opere prioritarie complementari al Passante, peraltro già individuate nel Protocollo d'intesa sottoscritto tra i soggetti interessati nell'agosto 2004. Il provvedimento della Giunta viene quindi trasmesso al MIT per l'erogazione dei fondi statali. Per le opere complementari al Passante sono disponibili 106 Meuro, dei quali 81 Meuro di fondi regionali e la quota rimanente di parte statale. Poiché le risorse necessarie per l'intero piano di opere complementari sono superiori a quelle disponibili, la Giunta Regionale ritiene opportuno concentrare gli sforzi su una serie di interventi prioritari, che rientrano nella cosiddetta fascia A. Nello specifico in tale fascia sono inclusi i seguenti interventi:

- > Comune di Marcon: collegamento alla Strada Provinciale n. 40 (400.000 euro), nuovi svincoli di Marcon nord e sud (rispettivamente 5 e 3,6 Meuro);

- Comune di Mira: collegamento Oriago-Strada Statale 11 (6 Meuro);
- Comuni di Mira e Pianiga: variante di Roncoduro (5,9 Meuro);
- Comune di Quarto d'Altino: collegamento Strada Provinciale 67 con il casello di Quarto (1,8 Meuro), Circonvallazione Est (4,6 Meuro);
- Comune di Spinea: nuova Strada Provinciale 36 da Fossa a Rossignago (7,6 Meuro); collegamento Rossignago – Asseggiano (circa 5 Meuro);
- Comune di Salzano: variante di Salzano (3,6 Meuro), Circonvallazione Sud di Robegano (4,7 Meuro);
- Comune di Casale sul Sile: collegamento Strada Provinciale 63 – Strada Provinciale 67 (5 Meuro);
- Comune di Mogliano Veneto: by – pass Marocco (2 Meuro a carico della Provincia), Variante Nord Ovest (6 Meuro a carico della Provincia), Variante Est di Campocroce (in carico al concessionario del Passante, 2 Meuro), Variante Nord (7,5 Meuro);
- Comune di Preganziol: Variante di Sambughè (4,5 Meuro), complanare di Preganziol (18 Meuro), Terraglio Est dal casello di Casale alla circonvallazione di Treviso con raccordi su Strada Regionale Feltrina e A27 (18 Meuro);
- Comune di Zero Branco: attraversamento di Zero Branco (7,5 Meuro);
- Comune di Martellago: circonvallazione Sud Est (3,6 Meuro);
- Comune di Mirano: rotonda Porara (già realizzata);
- Comune di Scorzè: collegamento a Nord di Scorzè con Strada Statale 515 (5 Meuro).

Tutte le altre opere complementari, inserite in fascia B, seppur accettate, debbono essere ancora definite sotto il profilo progettuale e rimane aperto il nodo del reperimento delle risorse utili per il loro finanziamento.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009, conferma il costo dell'opera, pari a 750 Meuro, e l'anno di ultimazione lavori, nel 2008.

#### **Dicembre 2005**

L'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, autorizza un contributo annuale di 200 Meuro per 15 anni, a decorrere dal 2007, per interventi infrastrutturali, e dispone, per alcuni interventi, specifiche assegnazioni, quale in particolare l'attribuzione di una quota non inferiore all'1% ed al 2% delle risorse disponibili, rispettivamente per il potenziamento del Passante di Mestre e dei collegamenti dello stesso con i capoluoghi di provincia interessati, nonché per l'integrazione del Passante di Mestre, variante di Martellago e Mirano.

#### **Aprile 2006**

Il CIPE, con delibera n. 128/2006 del 6 aprile, autorizza "l'inserimento, negli approvandi atti aggiuntivi alle vigenti convenzioni con le società che gestiscono le autostrade interferenti con il "Passante di Mestre", delle clausole che prevedono l'isopedaggio e l'isoricavo, al fine di mantenere inalterata l'invarianza dei ricavi, rispetto alle stime di traffico di cui ai piani finanziari allegati ai vigenti atti convenzionali, nonché garantire nel tempo il flusso di risorse necessarie per la realizzazione del passante. L'ANAS provvederà annualmente, a decorrere dalla data di entrata in esercizio del Passante, a definire con le concessionarie i conseguenti conguagli sulla base degli introiti netti complessivi consuntivati."

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura il "Passante di Mestre" quale sub intervento dell'Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 il Passante di Mestre viene classificato tra le opere stradali cantierate.

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di “ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, conferma il costo dell’opera e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

Il Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” redatto dal MIT, pubblicato il 16 novembre, sottolinea che “per poter portare a completamento l’intervento è necessario risolvere i residui problemi finanziari legati alla contrazione del mutuo da parte dell’ANAS Spa.

**Dicembre 2006**

Nella seduta del 22 dicembre il CIPE dà avvio alle procedure per la revisione, in accordo con la regione Veneto e gli altri soggetti interessati, delle modalità di realizzazione e gestione dell’opera, garantendo nel frattempo la continuità dei lavori.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (art. 1, commi 1045 e 1153) promuove un’intesa tra lo Stato e la Regione Veneto per la costruzione ed il completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali nella regione ed autorizza un contributo quindicennale di 5 Meuro per ciascuna delle annualità decorrenti dal 2007, dal 2008 e dal 2009 e la spesa di 10 Meuro per l’anno 2007 per la realizzazione di opere viarie del Veneto.

**Gennaio 2007**

Il MIT, con nota del 25 gennaio, n. 0001260, trasmette al CIPE la proposta, concordata con la Regione Veneto, per la realizzazione e gestione dell’opera.

Il CIPE, con delibera n. 3 del 26 gennaio, approva le nuove modalità di realizzazione e di gestione dell’opera, individuando in ANAS S.p.A. il soggetto gestore, oltre che realizzatore, del “Passante”. Entro tre mesi dalla data della delibera andranno definite le modalità di affidamento a una società per azioni, controllata in modo paritario tra la Regione e ANAS S.p.A., delle attività di soggetto gestore del “Passante” e delle tratte in concessione alla Società delle autostrade di Venezia e Padova. In un accordo da stipulare con il MIT e la Regione Veneto, ANAS S.p.A. dovrà impegnarsi a destinare le risorse generate dalla gestione del “Passante” e delle tratte assentite in concessione alla Società delle autostrade di Venezia e Padova, ed eccedenti il rimborso dei mutui e degli oneri di manutenzione e gestione, al finanziamento degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria indicati dalla Regione di concerto con il MIT. L’ ANAS S.p.A. dovrà effettuare una gestione separata del “Passante” e delle tratte assentite in concessione alla Società delle autostrade di Venezia e Padova, a partire dal rientro delle tratte nella disponibilità dell’ANAS stessa (30 novembre 2009). La gestione dovrà avere una contabilità distinta rispetto a quella ordinaria della Società e la supervisione dovrà essere affidata ad una società di revisione nominata dalla Regione Veneto. Viene abrogata la delibera n. 128/2006 .

**Aprile 2007**

Il 2 aprile il MIT, l’ANAS Spa e la Regione Veneto, sottoscrivono un accordo per l’istituzione di un gruppo di lavoro che verifichi la compatibilità della proposta approvata con la normativa nazionale e comunitaria.

**Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 riporta l’opera nell’allegato A1, con un costo di 750 Meuro interamente finanziato e nella tab.B2 “Opere in corso integralmente coperte”.

**Agosto 2007**

Viene aperto il primo tratto di 7 chilometri da Quarto d’Altino a Mogliano.

**Dicembre 2007**

Il 17 dicembre il Governo e Regione Veneto sottoscrivono un atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2003 nel quale vengono, tra l’altro, finalizzate le risorse recate dalle disposizioni della

legge n. 296/2006.

Con la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (art. 2, comma 290) si dispone che la gestione, manutenzione del Passante di Mestre e della tratta autostradale Venezia-Padova sono trasferite, scaduta la concessione assentita a Società delle Autostrade di Venezia e Padova (AutoVePd), ad una società per azioni costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.a. e la regione Veneto”

#### **Marzo 2008**

Il 1° marzo viene costituita la società mista tra Anas e Regione Veneto “Concessioni Autostradali Venete Spa” (CAV). La società ha sede a Venezia ed è compartecipata paritariamente al 50% con un capitale sociale di 2 Meuro. La costituzione di CAV ha luogo in attuazione dell'art. 2, comma 290, della citata legge n. 244/2007.

Il MIT, con nota n. 106 del 12 marzo, trasmette al CIPE lo schema di disciplinare ed il piano economico finanziario e, con nota n. 130 del 25 marzo, trasmette documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera del 27 marzo, n. 24 esprime parere favorevole sullo schema di disciplinare tra il MIT ed ANAS Spa, parere subordinato alla verifica “del rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente“. Il disciplinare riguarda la realizzazione e la gestione del Passante autostradale di Mestre di collegamento tra l'Autostrada A4-Tronco Padova - Mestre, l'Autostrada A27 Venezia - Belluno e l'Autostrada A4- Tronco Trieste - Venezia, di complessivi 32,3 Km, il subentro e la gestione delle tratte autostradali in concessione alla Società delle autostrade di Venezia e Padova S.p.A. a partire dalla data di scadenza della concessione fissata al 30 novembre 2009. La scadenza del disciplinare e del relativo piano finanziario è fissata al 31 dicembre 2032. Il costo complessivo dell'investimento, inizialmente fissato in 750 Meuro è attualmente quantificato in 986,4 Meuro più oneri da capitalizzare.

Il Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT segnala l'avvio delle procedure per la revisione, in accordo con la Regione Veneto e gli altri soggetti interessati, delle modalità di realizzazione e gestione dell'opera. In un ulteriore paragrafo vengono riportate le “Opere complementari al Passante di Mestre” “Si tratta di un complesso di interventi di viabilità di secondo livello funzionali sia al Passante di Mestre che alla soluzione di problemi viabilistici dei comuni interessati dall'infrastruttura principale. Gli interventi, inseriti in Legge Obiettivo e finanziati per 105 euro di cui 80 Meuro a valere sulle risorse della L. 296/2006, art 1, commi 1045 e 1153 (Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2003, sottoscritto il 17 dicembre 2007 tra il Governo e la Regione Veneto ) e 25 Meuro dal bilancio dello Stato, sono in fase di avanzata progettazione”.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera è inserita nella tab.3.5 “Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006”, con un costo di 1.134,54 Meuro.

#### **Luglio 2008**

Aiscat, l'Associazione Italiana Società Concessionarie di Autostrade e Trafori, avvia una serie di procedure contro l'istituzione di CAV Spa. In particolare presenta un esposto-denuncia alla Commissione europea, ricorso davanti al Tar del Lazio, istanza urgente dinanzi al tribunale civile per richiedere la sospensione della validità della legge n. 244/2007 ed il suo rinvio all'alta Corte di Giustizia di Lussemburgo. Per Aiscat la norma nazionale è in palese contrasto con il diritto comunitario nella parte in cui si attribuisce la concessione a gestire un tratto autostradale senza alcuna gara, escludendo così dal mercato le imprese interessate; nella parte in cui attribuisce un diritto esclusivo ad un'impresa pubblica, in violazione delle norme comunitarie in materia di concorrenza.

La Commissione Europea si è pronunciata successivamente dichiarando di non essere in possesso di informazioni che costituiscano illecito riguardo l'assegnazione della gestione a CAV del Passante di

Mestre e della tratta autostradale Venezia-Padova.

#### **Novembre 2008**

Il 20 novembre viene sottoscritta la Convenzione tra l'Anas e CAV Spa per regolamentare la concessione della gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria del Passante Autostradale di Mestre, nonché delle tratte autostradali della Società delle Autostrade di Venezia e Padova Spa, la cui concessione scadrà il 30 novembre 2009. La scadenza della convenzione CAV Spa è fissata al 31 dicembre 2032, in coerenza con la scadenza della convenzione ANAS.

#### **Febbraio 2009**

Nel mese di febbraio viene aperto al traffico il Passante di Mestre e il casello di Preganziol. Per il mese di giugno 2009 è prevista l'apertura del casello di Spinea, mentre il completamento dei lavori è atteso per dicembre.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "passante di Mestre 80/2003" è compreso nell'allegato 2 tra i sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti sotto la voce "Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) – Passante di Mestre (1.962,536) (a1)", con un costo complessivo di 1.134,54 Meuro, finanziato per 113,4 Meuro con risorse Legge Obiettivo, per 170,5 con altre risorse pubbliche e per 850,64 Meuro con risorse private".

#### **Maggio 2009**

Il 24 maggio viene aperta l'interconnessione con l'Autostrada A27.

#### **Luglio 2009**

Il 15 luglio entra in funzione il casello di Spinea.

#### **Novembre 2009**

Iniziano i lavori del *Passante verde*, progettato e ideato da Coldiretti Venezia per mitigare l'impatto ambientale e migliorare l'inserimento dell'autostrada nel contesto territoriale. Il *Passante verde* avrà un'estensione di 30 km circa. La spesa preventivata è di 28.000.000 euro oltre a 2 Meuro annui previsti per la manutenzione. La progettazione esecutiva degli interventi è stata coordinata da PDM Scpa realizzata dallo studio Metroplan con lo studio Dauria-Pisano e la società Giardini e Paesaggi.

Con D.P.C.M del 27 novembre 2009 viene prorogato, fino al 30 novembre 2010, lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre.

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Concessioni Autostrade Venete Spa (CAV Spa)

**Normativa e documentazione di riferimento**

Accordo Quadro Regione Veneto del 1 Agosto 1997

Accordo Quadro Regione Veneto del 9 Agosto 2001

Delibera CIPE n. 92 del 31 Ottobre 2002

Ordinanza n. 3273 del 19 Marzo 2002

Bando di gara Commissario Delegato emergenza traffico Mestre – Venezia del 4 Agosto 2003

Delibera di giunta Regione Veneto n.2912 del 3 Ottobre 2003

IGQ tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003

Delibera CIPE n. 80 del 7 Novembre 2003

Delibera CIPE n. 6 del 3 Febbraio 2004

Avviso di aggiudicazione 30 Aprile 2004

Legge 23 Dicembre 2005, n. 266

Delibera CIPE n. 128 del 6 Aprile 2004

Sito [www.fondazione Nordest.net](http://www.fondazione Nordest.net), 21 Dicembre 2006

Legge 27 Dicembre 2006, n. 296

Delibera CIPE n. 3 del 26 Gennaio 2007

1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Veneto, 17 Dicembre 2007

Legge 24 Dicembre 2007, n. 244

Delibera CIPE n. 24 del 27 Marzo 2008

D.P.C.M del 27 Novembre 2009

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	750,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 80 del 07.11.2003
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	750,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 80 del 07.11.2003
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	750,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 80 del 07.11.2003
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	1.134,540	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 24 del 27.03.2008
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	1.134,540	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note: la delibera CIPE n. 24/2008 riporta l'articolazione del costo :750 Meuro (importo del progetto preliminare); 55,4 Meuro (importo della perizia di variante di Salzano/Martellago); 47,9 Meuro (importo opere stralciate con la perizia di variante di Salzano/Martellago); 33,1 Meuro ( importo opere stralciate nel secondo assestamento del quadro economico del 29 novembre 2007);100 Meuro (importo lavori previsti nell'Atto aggiuntivo)

**Quadro finanziario**

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	1.134,540	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
Di cui (importi e provenienza)	113,400	Art. 13 L.166/2002
	70,500	Legge 266/2005
	100,000	Legge 296/2006
	850,640	CAV Spa
Fabbisogno residuo	0,000	

Note il contributo CAV deriva da introiti da pedaggio, al netto dei relativi costi gestionali, relativi al "Passante"; introiti da pedaggio ed altri ricavi relativi alle tratte autostradali in concessione alla Società delle autostrade di Venezia e Padova Spa a partire dal 30 novembre 2009, data di scadenza della concessione; introiti derivanti dalle sub-concessioni; incremento delle percorrenze chilometriche convenzionali applicate alle stazioni di esazione di Venezia Mestre sulla A4 (Padova – Venezia), di Mestre Nord sulla A27 e di Venezia est sull'A4 (Venezia – Trieste) nella misura di: 10,14 m dal 1 maggio 2008;10,14 Km dal 1 gennaio 2009.

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 20.287.800,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			
<i>Note: *progettazione definitiva ed esecutiva è stata eseguita dal contraente generale</i>				

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Commissario Delegato per l'Emergenza Socio – Economico – Ambientale della viabilità di Mestre		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	4 Agosto 2003		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
		ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	54 mesi	
DATA AGGIUDICAZIONE	30 Aprile 2004		
AGGIUDICATARIO	ATI Impregilo Spa, Grandi Lavori Fincosit Spa, Fip Industriale, Cooperativa Muratori e Cementisti, Consorzio Cooperative Costruttori, Consorzio Veneto Cooperative, Serenissima Costruzioni Spa - Società di progetto Passante di Mestre Scpa costituita il 30 giugno 2004		
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note: il 17 giugno 2004 il General Contractor ha consegnato al Commissario Straordinario per il Passante la documentazione relativa al progetto definitivo della nuova arteria</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	573.756.718,00*
Importo oneri per la sicurezza - B	22.900.000,00
Importo complessivo a base di gara – A+B	596.656.718,00
Importo di aggiudicazione (2)	530.100.938,71**
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
<i>Note:</i> * compresi 550.806.718,00 euro per lavori e 22.950.000,00 euro per progettazione. ** Il nuovo importo contrattuale a seguito delle varianti è di 685.938.432,41	

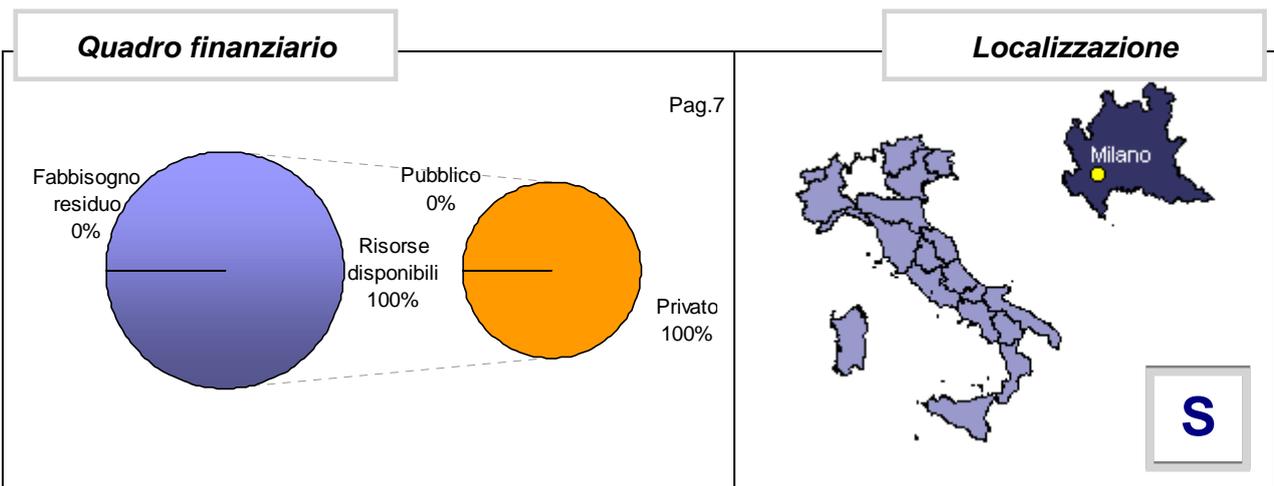
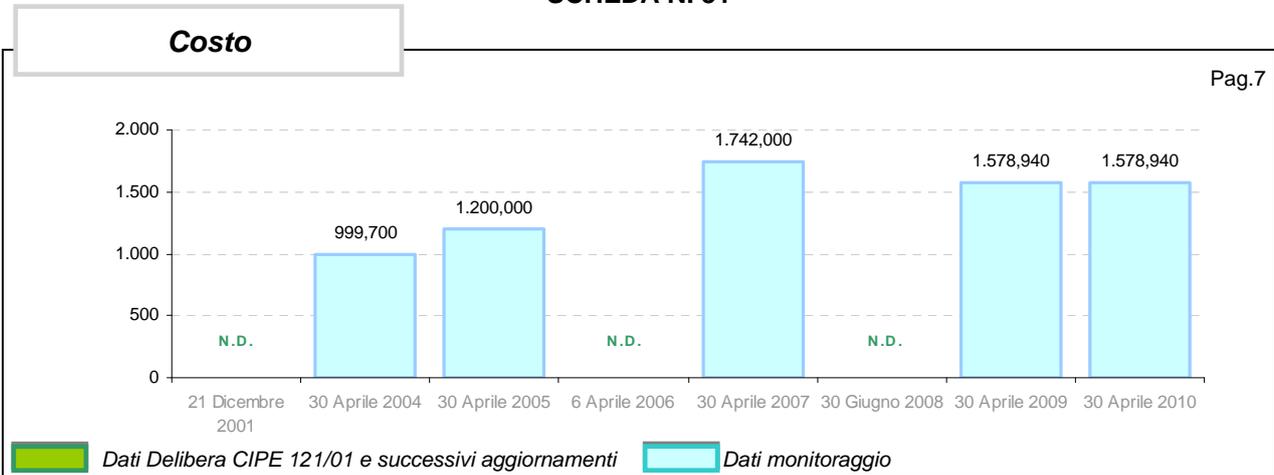
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>	03/05/2004	
<i>Data presunta fine lavori</i>	02/05/2008	
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>	98%	
<i>Data effettiva fine lavori</i>	2011 (previsto)	
<i>Note:</i> Il 20 settembre 2004 il Commissario Straordinario ha firmato il Decreto che dà il via libera all'avvio dei lavori per la realizzazione del Passante. L'11 dicembre 2004 iniziano i lavori. L'8 febbraio 2009 il Passante di Mestre viene aperto al traffico. Sono in corso i lavori per la costruzione dello svincolo intermedio di Martellago-Scorzè che sarà aperto nel 2011		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2008	<b>Fonte:</b> IGQ Regione Veneto – Ottobre 2003
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2008	<b>Fonte:</b> DPEF 2005 - 2008
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	2009	<b>Fonte:</b> Regione Veneto
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2009	<b>Fonte:</b> Regione Veneto
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	2009*	<b>Fonte:</b> Regione Veneto
<i>Note:</i> * anno di apertura al traffico.		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
 Asse autostradale medio padano Brescia - Milano - Passante di Mestre  
**TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO**  
**SCHEDA N. 31**



**Stato di attuazione** Pag.8

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">Conclusa</div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

**Ultimazione lavori** Pag.9

2014

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

Il progetto della Tangenziale Est Esterna prevede la realizzazione di un asse autostradale (categoria stradale A in ambito extraurbano) dello sviluppo di circa 40 km che collega la A1 con la A4, interessando per circa 33 km il territorio provinciale di Milano e per i restanti 7 km il territorio provinciale di Lodi. In particolare è prevista la realizzazione di 12 svincoli di cui 8 con la principale viabilità extraurbana non autostradale e 4 con la rete autostradale esistente (A1 e A4) o in programma (direttissima Brescia-Milano e sistema viabilistico pedemontano).

**Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali" come meglio specificato nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia alla voce "Tangenziale est esterna di Milano".

**2002**

L'Anas pubblica l'avviso per la selezione di proposte ai sensi dell'art. 37-bis della legge n. 109/1994.

Il 19 febbraio viene costituita la società Tangenziali Esterne di Milano Spa (T.E.M. Spa), partecipata da Autostrade per l'Italia Spa (32%), Milano Serravalle-Milano Tangenziali (32%), Provincia di Milano (15%), Autostrada To-AI-Pc (8%), Autostrade Lombarde (8%) e Banca Intesa (5%). L'oggetto sociale è la promozione, progettazione, costruzione e gestione della nuova Tangenziale Est esterna di Milano e più in generale del nuovo anello esterno dell'attuale rete delle Tangenziali di Milano.

In data 26 giugno la Tangenziali Esterne di Milano, in qualità di proponente, presenta il progetto preliminare dell'opera.

**Febbraio 2003**

L'ANAS Spa, con nota del 21 febbraio, n. 1156, comunica di aver approvato il progetto presentato dal promotore e di aver considerato l'intervento come "opera di pubblico interesse" ai sensi dell'art. 37-ter della legge n. 109/1994.

**Aprile 2003**

L'intervento Tangenziale est esterna di Milano è ricompreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, alla voce "Interventi infrastrutturali – Corridoi autostradali e stradali". Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, in data 17 aprile, approva una prima versione del progetto preliminare predisposto da "Tangenziali Esterne di Milano Spa" nella qualità di promotore, del costo pari a 999,701 Meuro di cui 735,824 Meuro per lavori e 263,877 Meuro per somme a disposizione.

**Giugno 2003**

L'ANAS, con foglio 12 giugno, n. 4361, trasmette il progetto preliminare al MIT, alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze, e in data 16 Giugno ha provveduto alla pubblicazione.

**Settembre 2003**

La Regione Lombardia, con delibera del 30 settembre, n. VII/14404, esprime parere favorevole in merito all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto, formulando peraltro numerose prescrizioni.

**Maggio 2004**

La Commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente richiede, con nota del 20 maggio, prot. CSVIA/2004/0000811, integrazioni ed approfondimenti in merito ad alcuni svincoli ed agli studi dei flussi

di traffico.

#### **Novembre 2004**

Il CdA dell'ANAS, in data 16 novembre, approva in linea tecnica il progetto preliminare aggiornato che viene definito anche effettuando un confronto tra il collegamento a nord, denominato "alternativa A" e l'interconnessione diretta al sistema viabilistico pedemontano, poi prevista nel progetto ripubblicato, denominata "alternativa B". In particolare, l'alternativa A prevede lo svincolo sulla A4 e l'attacco a est di Agrate sulla A51 (attuale Tangenziale est), con una bretella di tipo autostradale a due corsie per senso di marcia, a sud di Caponago con tracciato prossimo al sedime della variante alla SP13 della Cerca già programmata dalla Provincia di Milano, mentre l'alternativa B prevede lo svincolo sull'A4, l'interconnessione diretta con il sistema viabilistico pedemontano a est di Vimercate ed il collegamento alla A51 con la variante alla SP13 della Cerca, in questo caso a singola carreggiata (tipo C1).

#### **Dicembre 2004**

L'ANAS, con foglio 10 dicembre, n. 10250, trasmette il progetto preliminare aggiornato al MIT e alle altre Amministrazioni competenti, e in data 14 dicembre provvede alla pubblicazione.

#### **Febbraio 2005**

La Regione Lombardia, con delibera 16 febbraio, n. VII/20903, esprime parere favorevole in ordine all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, con riferimento all'Alternativa B e con esclusione del tratto a nord dell'A4 fino all'Autostrada Pedemontana, formulando ulteriori prescrizioni.

#### **Luglio 2005**

Il Ministero dell'ambiente, con nota 20 luglio, n.GAB/2005/6624/B05, trasmette il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato all'ottemperanza di prescrizioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con foglio 26 luglio, n.07.08.407/9605, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT, con la nota 29 luglio, n. 360, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare della "Tangenziale est esterna di Milano", proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 95 del 29 luglio, sulla base delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT approva il progetto preliminare aggiornato, nella configurazione di cui all'alternativa B e con l'esclusione del prolungamento a nord della A4 sino alla programmata autostrada pedemontana, del costo di 1.742 Meur. Tale importo costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare ed è inclusivo degli oneri per opere di mitigazione ambientale e degli oneri conseguenti all'accoglimento delle prescrizioni. Per quanto riguarda la copertura finanziaria si rimanda al momento dell'approvazione del progetto definitivo.

Il DPEF 2006-2009 include l'intervento "Asse autostradale medio padano Brescia-Milano – Passante di Mestre: Tangenziale Est esterna Milano" tra le opere in corso di istruttoria presso la struttura tecnica di missione, nell'ambito dei sistemi stradali e autostradali del corridoio plurimodale padano, con un costo arrotondato di 1.000 Meuro interamente disponibili.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, figura la "tangenziale est esterna di Milano" quale sub intervento dell'Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Tangenziale EST esterna di Milano" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 999,7 Meuro interamente autofinanziati. È inoltre presente nello stesso documento

sia tra le “opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi” (All. 8) che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All. 9).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di “ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo”, pubblicato dal CIPE il 30 ottobre, conferma il costo dell’opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Nel rapporto “Infrastrutture Prioritarie” redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, viene confermato l’importo di 1.742 Meuro comprendente gli oneri relativi all’accoglimento delle prescrizioni raccolte nella fase istruttoria, svolte con le procedure del D.lgs n.190/2002. La realizzazione è prevista in regime di finanza di progetto con integrale copertura finanziaria. Viene inoltre ricordato che nella Legge Finanziaria 2007 verrà proposto che il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione della tangenziali esterne di Milano (nonché dell’autostrada Brescia-Bergamo-Milano e della Pedemontana lombarda), possa avvenire anche attraverso affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla Regione Lombardia.

#### **Dicembre 2006**

L’art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006 (legge finanziaria 2007) autorizza tre contributi quindicennali per complessivi 80 Meuro (10 Meuro a decorrere dall’anno 2007, 30 dal 2008 e 40 dal 2009), per assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana Lombarda. Lo stesso comma dispone, a tal fine, che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa per la realizzazione dell’autostrada Pedemontana Lombarda, nonché dell’autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS Spa medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS Spa e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

#### **Febbraio 2007**

Il 19 febbraio viene costituita la società Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL), composta al 50% da Anas e al 50% da Infrastrutture Lombarde Spa (società controllata al 100% dalla Regione Lombardia), con il compito di governare e accelerare la realizzazione delle tre grandi opere strategiche per la viabilità stradale in Lombardia: Pedemontana, direttissima Milano-Brescia (Brebemi) e Tangenziale est esterna di Milano (Tem).

#### **Aprile 2007**

Il 3 aprile la Giunta regionale della Lombardia presenta il progetto di legge per la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie o ferroviarie di preminente interesse nazionale delle quali è già stato riconosciuto il “concorrente” interesse regionale nell’intesa Regione/Stato dell’aprile 2003 (legge regionale 26 maggio 2008, n. 15, pubblicata nel 1° supplemento ordinario al Bollettino ufficiale della Regione Lombardia n. 22 del 30 maggio 2008). Obiettivo del progetto di legge, secondo la Regione, è la riduzione e la certezza dei tempi delle procedure. Viene introdotta la “regionalizzazione” dell’istruttoria: la Regione cercherà un’ulteriore intesa con il Governo o con i singoli Ministri per condividere una procedura in co-amministrazione, in cui la Regione sia delegata allo svolgimento delle attività necessarie all’approvazione dei progetti delle opere di cui è stato riconosciuto anche l’interesse regionale.

#### **Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 riporta l’opera “(P) Tangenziale EST esterna di Milano” negli allegati: A1 “Opere di

Legge Obiettivo approvate dal CIPE” con un costo di 1.742 Meuro, interamente finanziato; A2, “Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa “; B4 “Legge Obiettivo: Opere da avviare entro il 2012”

#### **Novembre 2007**

Il 5 novembre il MIT, la Regione Lombardia, le Province di Milano e Lodi, CAL Spa, ANAS e la rappresentanza dei Comuni interessati sottoscrivono un Accordo di Programma per garantire la realizzazione della Tangenziale Est e degli interventi finalizzati al potenziamento del sistema della mobilità.

#### **Marzo 2008**

L'opera è compresa nel Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT, aggiornato a marzo, con un costo di 1.742 Meuro.

#### **Maggio 2008**

Il 26 maggio 2008, la Regione Lombardia promulga la legge regionale “Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale” (legge regionale 15/2008).

#### **Giugno 2008**

Il 4 giugno Concessioni Autostradali Lombarde Spa pubblica sulla G.U.C.E la proposta, presentata ai sensi dell'art. 37-bis della legge n. 109/94 da “Tangenziali Esterne di Milano Spa”, per la “progettazione, costruzione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano (infrastruttura viaria a pagamento destinata a collegare l'autostrada A4 Milano - Brescia all'altezza di Agrate Brianza, a nord, con l'autostrada A1 Milano - Bologna all'altezza di Melegnano, a sud) e delle opere ad essa connesse”. L'importo complessivo della concessione indicato nel bando di gara è pari a 1.578,940 Meuro, di cui 1.002,741 Meuro per lavori e 576,199 Meuro per somme a disposizione.

Nel DPEF 2009-2013 l'opera “(P) Tangenziale EST esterna di Milano” è inserita nella tabella 3.1 “Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)” con un costo di 1.578 Meuro, interamente finanziato, e uno stato progettuale “PP approvato dal CIPE”.

#### **Gennaio 2009**

A metà gennaio si costituisce la Società TEM di Progetto (STP), che rappresenta la struttura operativa di TEM per le fasi di progettazione e realizzazione dei lavori.

Il 30 gennaio Concessioni Autostradali Lombarde Spa aggiudica in via definitiva la concessione al raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) composto da: Impregilo Spa; Coopsette Soc.Coop.; Unieco Soc.Coop.; Società Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi; Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna; Itinera Spa; Pavimental Spa; Autostrade per l'Italia Spa; Società Milano Serravalle Milano Tangenziali Spa.; S.A.T.A.P. Spa; S.I.N.A. Spa; Banca Infrastrutture, Innovazione e Sviluppo Spa; Impresa Pizzarotti & C. Spa; SPEA Ingegneria Europea Spa; Milano Serravalle Engineering Srl; PRO ITER Srl; Technital Spa; Girpa Spa; Tangenziali Esterne di Milano Spa.

#### **Febbraio 2009**

Nel Tavolo Lombardia, del 23 febbraio, è approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015. L'intervento “Tangenziale Est Esterna di Milano” risulta inserito tra le opere connesse, con un costo 1.742 Meuro, interamente finanziato, una previsione di avvio lavori per dicembre 2010 e di ultimazione lavori per settembre 2014.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali rientra la “Tangenziale Est di Milano”, classificata tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi privati. L'intervento è inserito anche nell'allegato 2, tra i sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, riuniti

sotto la voce Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) – Passante di Mestre (1.962,536) (a1), con un costo di 1.458 Meuro, interamente finanziato per con risorse private.

Il 17 marzo viene firmata dalla Società TEM di Progetto (STP) e CAL la convenzione di concessione, che permette l'avvio della progettazione definitiva dell'opera.

#### **Luglio 2009**

Il 24 luglio lo schema di Convenzione unica viene modificato, per recepire le osservazioni presentate dal MIT. Il costo dell'opera riportato nello Schema di Convenzione è pari a 1.441 Meuro, a cui sono da aggiungere 137,8 Meuro per le opere concordate in sede di Accordo di Programma. Il costo complessivo è quindi di 1.578,9 Meuro, di cui 1.002,7 riferiti a lavori. Il cronoprogramma prevede che la Conferenza di Servizi si svolga entro il mese di aprile 2010.

Nel DPEF 2010-2013 l'opera è inserita nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " e nella tabella: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" con un costo di 1.578,00 Meuro, interamente finanziati da privati e con uno Stato dell'arte "finanziati da avviare"

#### **Novembre 2009**

Nella seduta del 6 novembre il CIPE ha valutato positivamente lo Schema di Convenzione Unica, disponendo alcune prescrizioni.

#### **Codice Unico di Progetto**

N.D.

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL)/ Società TEM di Progetto Spa (STM)

#### **Normativa e documentazione di riferimento**

Avviso per la selezione di proposte ANAS, 2002

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia del 30 Settembre 2003 n. VII/14404

Delibera Regione Lombardia del 16 Febbraio 2005 n. VII/20903

Delibera CIPE n. 95 del 29 Luglio 2005

Delibera di Giunta della Regione Lombardia, 3 Aprile 2007

Accordo di Programma tra MIT, Regione Lombardia, Province di Milano e Lodi, CAL Spa, ANAS e la rappresentanza dei Comuni interessati del 5 Novembre 2007

Legge regionale 26 Maggio 2008, n. 15

Bando di gara CAL Spa – Giugno 2008

Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009

Avviso di aggiudicazione CAL Spa – Marzo 2009

Sito [www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)

Sito [www.calspa.it](http://www.calspa.it)

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	999,700	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	1.200,000	<b>Fonte:</b> Unioncamere Lombardia (Rapporto 2005)
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	1.742,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 95 del 29.05.2005
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	1.578,940	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013; Bando e esito di gara
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	1.578,940	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
Note:		

#### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	1.578,940	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
Di cui (importi e provenienza)	1.578,940	Tangenziale Esterna Spa
Fabbisogno residuo	0,000	
Note:		

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO	Importo:		
	ESTERNO			
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.578.940.068,00			
<i>Note: *Progettazione preliminare redatta dal Promotore; progettazione definitiva ed esecutiva a carico del concessionario.</i>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Concessioni Autostradali Lombarde Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	30 Maggio 2008		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.380 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	30 gennaio 2009		
AGGIUDICATARIO	<b>Promotore</b> - ATI Impregilo Spa, Coopsette Soc.Coop., Unieco Soc.Coop., Società Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi, Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna, Itinera Spa, Pavimental Spa, Autostrade per l'Italia Spa, Società Milano Serravalle Milano Tangenziali Spa, S.A.T.A.P. Spa, S.I.N.A. Spa, Banca Infrastrutture, Innovazione e Sviluppo Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, SPEA Ingegneria Europea Spa, Milano Serravalle Engineering Srl, PRO ITER Srl, Technital Spa, Girpa Spa, Tangenziali Esterne di Milano Spa – Società di progetto Tangenziale Esterna Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO	17 marzo 2009 (Convenzione CAL Spa e TE Spa modificata il 24 luglio 2009)		
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	1.578.940.068,00*
Importo di aggiudicazione (2)	1.578.940.068,00*
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * importo totale dell'investimento	

**Esecuzione**

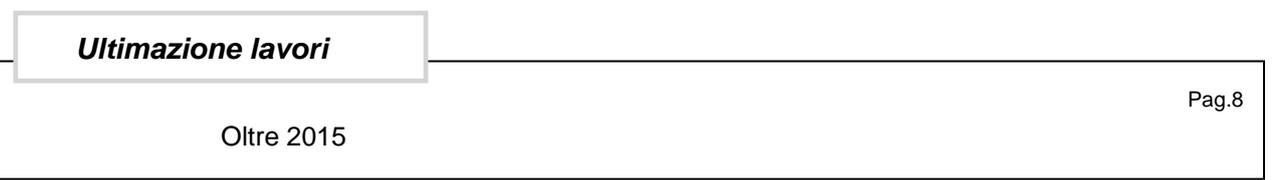
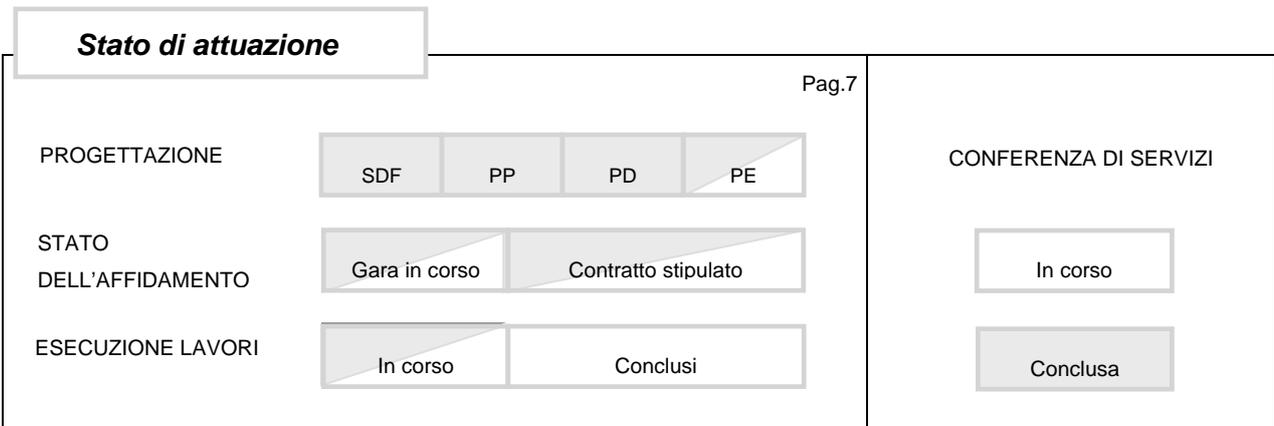
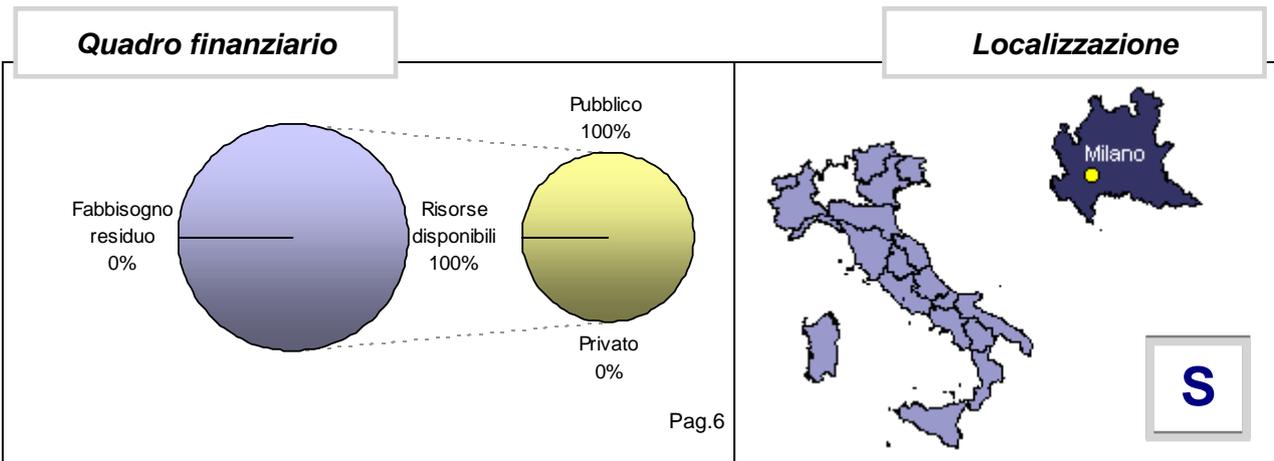
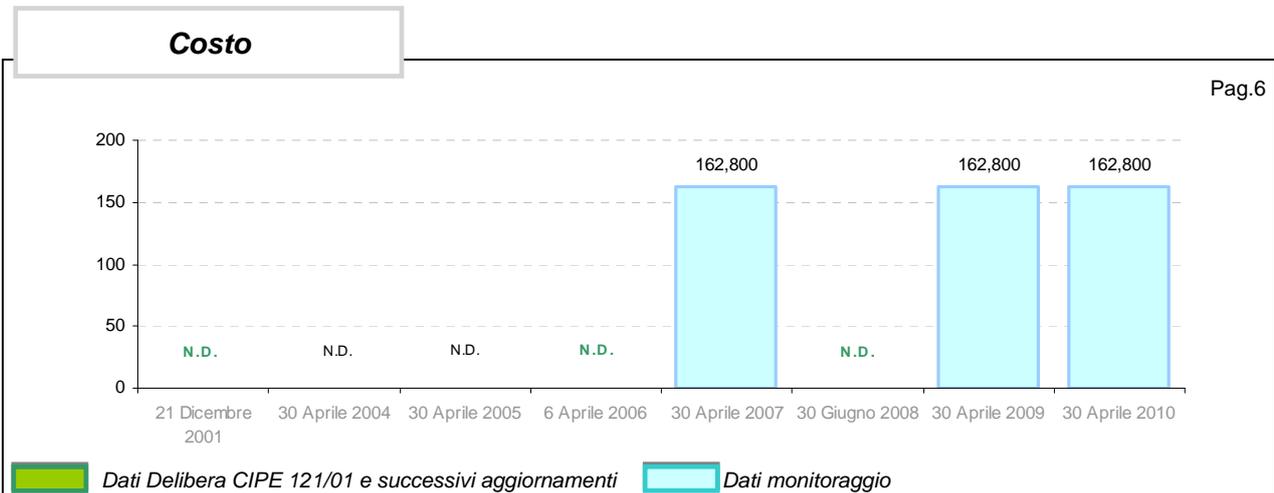
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/2011 (data prevista di inizio lavori)	
Data presunta fine lavori	Fine 2014	
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2009	<b>Fonte:</b> Unioncamere Lombardia ( <i>Rapporto 2005</i> )
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 95 del 29.05.2005
Previsione al 30 Aprile 2009	2014	<b>Fonte:</b> CAL Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	2014	<b>Fonte:</b> CAL Spa
Note:		



**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
**RIQUALIFICA VIABILITA' EX S.S. 415 " PAULLESE "**  
**POTENZIAMENTO DELLA TRATTA PESCHIERA BORROMEO – SPINO D'ADDA**  
**(ESCLUSO PONTE SULL'ADDA)**  
**SCHEDA N. 32**



**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento consiste nell'ammodernamento dell'attuale tracciato della strada "Paullese" con l'eliminazione degli incroci a raso, e la realizzazione di due carreggiate separate per i due sensi di marcia e spartitraffico centrale, in conformità alla sezione tipo B "Extraurbana principale". Il progetto, che non comprende il ponte sull'Adda, è articolato in due lotti, da Peschiera Borromeo allo svincolo con la S.P. n. 39 "Cerca" e da quest'ultima a Spino d'Adda, per complessivi 5,377 km, con la realizzazione di 3 svincoli.

**Giugno 2001**

La Provincia di Milano pubblica il bando di gara per la redazione del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.).

**Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali" come meglio specificato nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia alla voce "Riqualifica SS 415 Paullese".

**2002**

La Provincia di Milano, aggiudica la redazione del Progetto Definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale.

**Marzo 2003**

La Provincia di Milano, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 4 marzo 2003, n. 0048666/2246/97-GPA/tv, trasmette il progetto definitivo ed il relativo Studio di impatto ambientale (SIA) al MIT e alle altre Amministrazioni competenti.

**Aprile 2003**

L'intervento " Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paullese " è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, alla voce "Interventi infrastrutturali – Corridoi autostradali e stradali".

**Maggio 2003**

Il MIT convoca la Conferenza di servizi, svoltasi il 9 maggio 2003 e il 28 luglio 2003.

**Luglio 2003**

La Regione Lombardia, con delibera 25 luglio 2003 n. VII/13822, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 28 luglio 2003, prot. n. ST/407/26125, esprime parere favorevole con prescrizioni.

**Agosto 2003**

La Provincia di Milano pubblica l' 11 e il 13 agosto 2003, su quotidiani nazionali, l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità e l'avviso di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale.

**Febbraio 2005**

La Delibera di Giunta Regionale n. VII/20830 del 16 febbraio 2005 assicura la copertura finanziaria dell'intervento da parte della Regione Lombardia e della Provincia di Milano per l'importo di 131.329.000,00 euro.

**Agosto 2005**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 26 agosto 2005 prot. n. GAB/2005/7150/B05, esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

**Novembre 2005**

La Regione Lombardia e la Provincia di Milano il 17 novembre 2005 sottoscrivono una dichiarazione congiunta di assunzione a proprio carico dell'onere residuo di 31.471.000,00 euro.

Il MIT, con nota 18 novembre 2005 n. 540, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto definitivo della "Riqualfica viabilità ex S.S. 415 Paultese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda (escluso ponte sull'Adda)", proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali.

**Dicembre 2005**

Il CIPE, con delibera 2 dicembre 2005 n.149, approva il progetto definitivo e prende atto che la copertura finanziaria è assicurata dalla Regione Lombardia e dalla Provincia di Milano.

**Marzo 2006**

Il CIPE, con delibera 29 marzo 2006 n.113 esprime valutazione positiva sul progetto preliminare "Lotto ponte sull'Adda" per un costo dell'opera di 4,73 Meuro e chiede al MIT di ripresentare la proposta di approvazione del progetto, corredata da un documento di disamina dei pareri resi dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati, indicando le prescrizioni e le eventuali raccomandazioni cui condizionare l'approvazione e quantificando i costi conseguenti all'accoglimento delle prescrizioni, entro 60 giorni dalla pubblicazione della delibera in oggetto nella Gazzetta Ufficiale.

**Aprile 2006**

La Delibera CIPE n. 130/2006, Legge N. 443/2001 – Rivisitazione PIS, include la riqualfica della viabilità ex SS 415 Paultese tra le opere stradali e autostradali del Corridoio plurimodale Padano con un costo di 167,53 Meuro e una disponibilità totale di 136,059 Meuro. Nell'allegato 2 invece è presente la "riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paultese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda (escluso ponte sull'Adda)" quale sub intervento della riqualfica viabilità ex SS 415 Paultese per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "SS 415 Paultese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 162,80 Meuro di cui 131,32 disponibili e 31,48 da finanziare e in merito a quest'ultimo fa presente che seguirà un accordo tra la Regione Lombardia e la Provincia di Milano per la copertura del relativo residuo.

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento risulta nell'Allegato A.1 per un costo di 162,80 Meuro di cui 131,3 Meuro finanziati. Nello stesso documento, l'intervento risulta nell'Allegato B.2 tra le "opere in corso integralmente coperte" e nell'allegato A.2 "Progettazioni definitive" con un SAL 2006 di 0,99 Meuro.

Il 16 giugno la Provincia di Milano pubblica sulla Gazzetta Comunitaria Europea il bando di gara per l'affidamento dell'Appalto integrato concernente il progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori per la

riqualifica e il potenziamento della ex stradale statale n° 415 "Paullese" da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda – 1° lotto – riqualifica tratta da Peschiera Borromeo alla strada provinciale n° 39 "Cerca" e realizzazione rotatoria svincolo di Settala, per un importo complessivo dell'appalto di 48.000.000 euro (I.V.A. esclusa)"

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT risulta che la riqualificazione della "Paullese" prevede, oltre al ponte e a due lotti da Peschiera Borromeo (MI) allo svincolo con la SP n.39 "Cerca" e dallo svincolo con la SP n.39 "Cerca" a Spino d'Adda (CR), per i quali è disponibile il progetto esecutivo, la realizzazione di altri 2 lotti: - da Crema a Dovera, con un costo di 75 Meuro, interamente finanziati dalla Regione e da Dovera a Fiume Adda, con un costo di 55 Meuro da finanziare.

Il 22 marzo la Provincia di Milano pubblica sulla Gazzetta Comunitaria Europea l'avviso di aggiudicazione dell'Appalto integrato concernente il progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori per la riqualifica e il potenziamento della ex stradale statale n° 415 "Paullese" da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda – 1° lotto – riqualifica tratta da Peschiera Borromeo alla strada provinciale n° 39 "Cerca" e realizzazione rotatoria svincolo di Settala, per un importo finale di 38.461.414,88 euro.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è inserito nella tab.3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" per un costo di 162,80 Meuro interamente finanziato e con stato progettuale in gara.

#### **Dicembre 2008**

Il 15 dicembre 2008 partono i lavori di riqualificazione del primo lotto della strada Provinciale Paullese, che si concluderanno nel giugno del 2011. Il tratto interessato va da Peschiera Borromeo allo svincolo con la strada provinciale 39 "Cerca", e passa sui territori dei Comuni di Peschiera Borromeo, Mediglia, Pantigliate e Settala.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. Nello specifico l'opera è compresa nell'allegato 2, tra i sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 81,7 Meuro interamente finanziato.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Riqualifica SS415 Paullese" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011", con un costo di 86,830 Meuro disponibili. Nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" l'intervento "Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte) è presente con un costo di 162,80 Meuro, disponibili e a carico di Enti locali e uno stato dell'arte "finanziati in corso".

**Codice Unico di Progetto**

N.D.

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Provincia di Milano

**Normativa e documentazione di riferimento**

Bando di gara Provincia di Milano di progettazione – Giugno 2001

Esito di gara Provincia di Milano di progettazione – 2002

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia 25 Luglio 2003, n. VII/13822

Delibera di Giunta Regionale n. VII/20830 16 Febbraio 2005

Dichiarazione congiunta Regione Lombardia e Provincia di Milano 17 Novembre 2005

Delibera CIPE 2 Dicembre 2005 n.149

Delibera CIPE 29 Marzo 2006 n.113

Bando di gara Provincia di Milano del 16/06/2007 (lotto 1)

Avviso di aggiudicazione del 23/03/2008 (lotto 1)

[www.provincia.milano.it](http://www.provincia.milano.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	162,800	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 149 DEL 2.12.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	162,800	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 149 DEL 2.12.2005; Del. CIPE 10 DEL 6.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	162,800	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	162,800	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 149 DEL 2.12.2005; Del. CIPE 10 DEL 6.03.2009 DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	162,800	<i>Regione Lombardia e Provincia di Milano</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note:

## Lotto 1 - Peschiera Borromeo-Svincolo SP n. 39 "Cerca"

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			

Note: \*progettazione esecutiva a carico dell'aggiudicatario dell'appalto integrato

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Provincia di Milano		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	16.06.2007		
CIG/CUI	0070685B18		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.084 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	22/02/2008		
AGGIUDICATARIO	ATI Consorzio Cooperativo Costruzioni C.C.C., Pessina Costruzioni Spa, Beton Villa Spa, Politecnica Ingegneria e Architettura.		
DATA STIPULA CONTRATTO			
Note			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	47.017.146,74*
Importo oneri per la sicurezza - B	1.395.000,00
Importo complessivo a base di gara – A+B	48.412.146,74
Importo di aggiudicazione (2)	40.268.561,62
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * compresi 46.605.000 euro per lavori e 412.146,74. euro per progettazione.	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	29/07/2009*	
Data presunta fine lavori	20/10/2011	
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):	30% (AL 31/03/2010)	
Data effettiva fine lavori		
Note: * data verbale consegna definitiva		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2009	2011	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2012	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note		

**Lotto 2 - Svincolo SP n. 39 "Cerca"-Spino d'Adda**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 1.232.459,07		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 48.220.000,00			
<i>Note:</i>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Provincia di Milano		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/11/2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.126 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	48.220.000,00 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

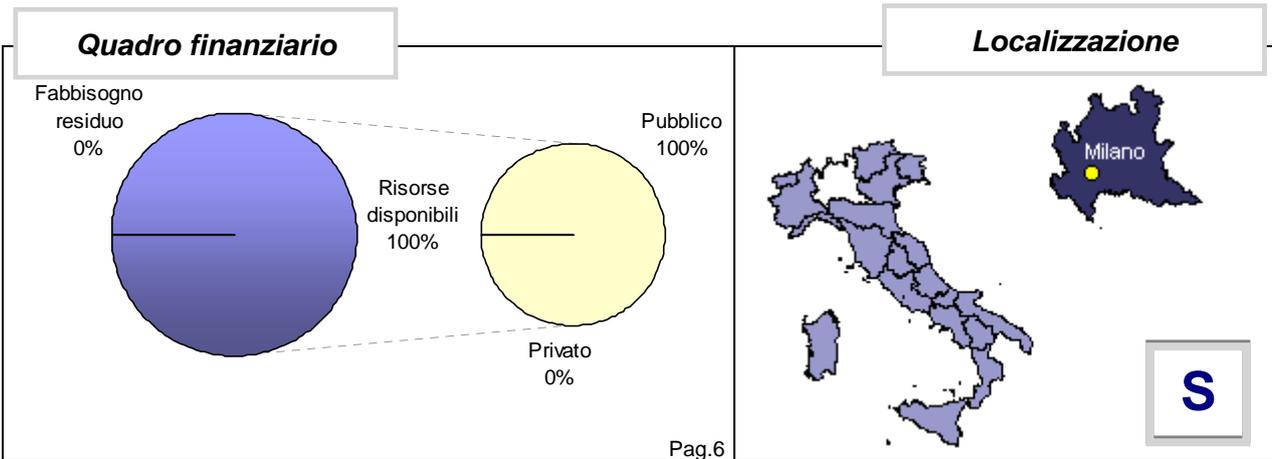
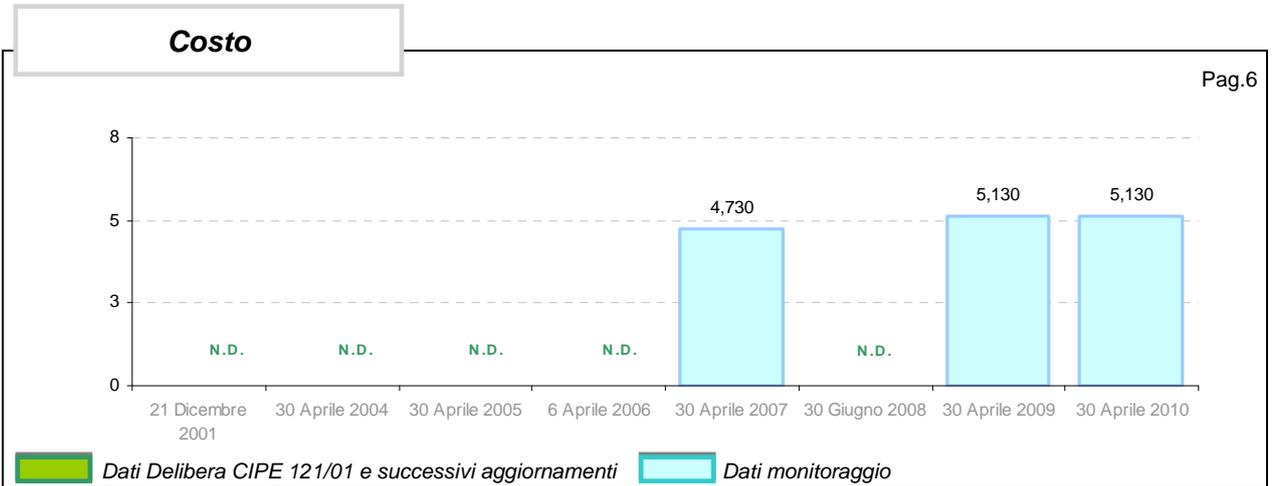
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/12/2011 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note:		

**CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
**RIQUALIFICA VIABILITA' EX S.S. 415 " PAULLESE "**  
**POTENZIAMENTO DELLA TRATTA PESCHIERA BORROMEO – SPINO D'ADDA**  
**LOTTO PONTE SULL'ADDA**  
**SCHEDA N. 33**



**Stato di attuazione** Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 5px auto;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 5px auto;">Conclusa*</div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

\* Conclusione prevista entro il 31/12/2010

**Ultimazione lavori** Pag.8

Oltre 2015

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento relativo all'attraversamento del Fiume Adda costituisce il terzo lotto del progetto di riqualificazione della S.S. 415 "Paullese", da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda. Nello specifico il progetto preliminare relativo al lotto Ponte sull'Adda prevede la realizzazione di una nuova carreggiata sull'attuale ponte stradale e la costruzione di un nuovo ponte per l'altra carreggiata. Il nuovo ponte ha uno sviluppo totale di 240 m, di cui 150 m per l'arcata centrale e 45 m per ciascuna delle semiarcate laterali e una larghezza totale dell'impalcato di 13,50 m, in modo da consentire l'inserimento, nella carreggiata, anche di una pista ciclabile da 2 m di larghezza.

**Aprile 2000**

Il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, la Regione Lombardia, l'ANAS e le Province di Milano, Brescia, Cremona, Mantova e Pavia sottoscrivono in data 3 aprile l'Accordo di Programma Quadro per la "riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia" nel quale l'opera è inserita.

**Dicembre 2001**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali" come meglio specificato nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia alla voce "Riqualifica SS 415 Paullese".

**Febbraio 2003**

Con delibera della Giunta Provinciale di Milano n.86/03 del 18 febbraio 2003 viene approvato il progetto preliminare del ponte sull'Adda.

**Marzo 2003**

La Provincia di Milano, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota del 4 marzo, n. 0048666/2246/97-GPA/tv, trasmette il progetto definitivo ed il relativo Studio di impatto ambientale (SIA) al MIT e alle altre Amministrazioni competenti.

**Aprile 2003**

L'intervento " Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paullese " è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, alla voce "Interventi infrastrutturali – Corridoi autostradali e stradali".

La Provincia di Milano provvede a far pubblicare la comunicazione di avvio del procedimento all'intervento di impatto ambientale relativa al progetto preliminare su due quotidiani il 7 e il 9 aprile.

**Agosto 2003**

La Regione Lombardia, con delibera dell'8 agosto, n. VII/14095, esprime parere favorevole in merito al progetto preliminare, condizionato al recepimento di prescrizioni.

**Dicembre 2003**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 10 dicembre, prot. n. ST/407/40552, esprime parere favorevole sull'opera, subordinato al recepimento di prescrizioni.

**Febbraio 2005**

La delibera di Giunta Regionale n. VII/20830 del 16 febbraio assicura la copertura finanziaria dell'intervento tramite utilizzo di risorse trasferite alla Regione stessa in sede di conferimento delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del decreto legislativo n. 112/1998.

**Agosto 2005**

Secondo la scheda redatta ai sensi della delibera n. 63/2003, la VIA da parte del Ministero dell'ambiente è stata conseguita in data 5 agosto.

**Dicembre 2005**

Il CIPE, con delibera n. 149 del 2 dicembre, approva il progetto definitivo dell'intervento "Riqualfica viabilità ex S.S. 415 Pallese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda (escluso ponte sull'Adda)" e prende atto che la copertura finanziaria è assicurata dalla Regione Lombardia e dalla Provincia di Milano.

**Febbraio 2005**

La Regione Lombardia, con delibera di Giunta del 16 febbraio, n. VII/20830, assicura la copertura finanziaria dell'intervento, tramite utilizzo di risorse trasferite alla Regione stessa in sede di conferimento delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del decreto legislativo n. 112/1998.

**Marzo 2006**

Il MIT, con nota del 28 marzo, n. 235, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare della "Riqualfica viabilità ex S.S. 415 Pallese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda, lotto ponte sull'Adda", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 113 del 29 marzo, esprime valutazione positiva sul progetto preliminare "Lotto ponte sull'Adda" per un costo dell'opera di 4,73 Meuro. Il CIPE sottolinea però che dalla relazione del MIT non risultano le osservazioni formulate dalle Amministrazioni ed Enti interessati, né le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto in questione e quindi chiede al MIT di ripresentare la proposta di approvazione del progetto, corredata da un documento di disamina dei pareri resi dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati, indicando le prescrizioni e le eventuali raccomandazioni cui condizionare l'approvazione e quantificando i costi conseguenti all'accoglimento delle prescrizioni, entro 60 giorni dalla pubblicazione della delibera in oggetto nella Gazzetta Ufficiale.

**Aprile 2006**

La delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, include la riqualfica della viabilità ex SS 415 Pallese tra le opere stradali e autostradali del Corridoio plurimodale Padano con un costo di 167,53 Meuro e una disponibilità totale di 136,059 Meuro. Nell'allegato 2 invece è presente la "riqualifica viabilità ex S.S. 415 Pallese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda lotto ponte sull'Adda" quale sub intervento della riqualfica viabilità ex SS 415 Pallese per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 l'intervento "SS 415 Pallese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 5,3 Meuro interamente disponibili.

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, non comprende l'opera.

**Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012, approvato con delibera n. 45 del CIPE del 28 giugno, include l'intervento – nell'allegato G, relativo alle "priorità infrastrutturali delle Regioni" finanziabili anche a carico di fonti diverse dalla "legge obiettivo"– tra le opere della Regione Lombardia, la "Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paullese".

**Ottobre 2007**

Il MIT, con nota n. 437 del 26 ottobre, trasmette una nuova relazione istruttoria relativa al Lotto ponte sull'Adda e chiede l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare.

**Novembre 2007**

Il CIPE, con delibera n. 121 del 9 novembre, approva il progetto preliminare. L'importo complessivo del progetto del nuovo ponte è pari a 4,73 Meuro, di cui 3,43 Meuro per lavori e 1,3 Meuro per somme a disposizione. Tale costo viene incrementato dalle prescrizioni per 400.000 euro, per un ammontare complessivo di 5,13 Meuro. L'opera non è soggetta a tariffazione. La copertura finanziaria dell'intervento è assicurata dalla Regione Lombardia, come risulta dalla delibera di Giunta del 16 febbraio 2005, n. VII/20830, tramite utilizzo di risorse trasferite alla Regione stessa in sede di conferimento delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del decreto legislativo n. 112/1998.

**Marzo 2008**

Il Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT riporta il costo di 4,73 Meuro e la copertura finanziaria della Regione Lombardia.

**Giugno 2008**

Il DPEF 2009-2013 riporta l'opera nella tabella 3.1 con un costo di 5,13 Meuro coperto con "altri finanziamenti".

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "riqualifica viabilità ex SS 415 Paullese: Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda lotto ponte sull'Adda è incluso nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi stradali e autostradali dei Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 5,13 Meuro, interamente finanziato. E' altresì compreso nell'allegato 1 tabella 2, Nuove opere approvate dal CIPE nel 2006-2008.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Riqualifica SS415 Paullese" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011", con un costo di 86,830 Meuro disponibili. Nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lombardia" l'intervento "Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (ponte sull'Adda) è presente con un costo di 5,13 Meuro, disponibili e a carico di Enti locali e uno stato dell'arte:"finanziati in corso".

**Codice Unico di Progetto**

CUP J91B06000240012

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Provincia di Milano

**Normativa e documentazione di riferimento**

Accordo di Programma Quadro 3 Aprile 2000 per la "riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia"

DPEF Regione Lombardia 22 Ottobre 2002, n. 620

Delibera della Giunta Provinciale di Milano n.86/03 del 18 Febbraio 2003

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia 8 Agosto 2003, n. VII/14095

Delibera di Giunta Regionale 16 Febbraio 2005, n. VII/20830

Delibera CIPE n. 149 del 2 Dicembre 2005

Delibera CIPE n.113 del 29 Marzo 2006

Delibera CIPE n.45 del 28 Giugno 2007

Delibera CIPE n.121 del 9 Novembre 2007

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	4,730	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 113 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	5,130	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 9.11.2007
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	5,130	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	5,130	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 9.11.2007; DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	5,130	<i>Regione Lombardia (D.Lgs. 112/1998)</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 3.430.000,00			
<p><i>Note:</i> il CIPE, con delibera n. 113 del 29 marzo 2006 ha rinviato l'approvazione del progetto preliminare.          Il CIPE, con delibera del n. 121 del 9 novembre 2007 approva il progetto preliminare.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO				
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	800 gg (previsto)		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	3.430.000,00 (previsto)
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori		
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

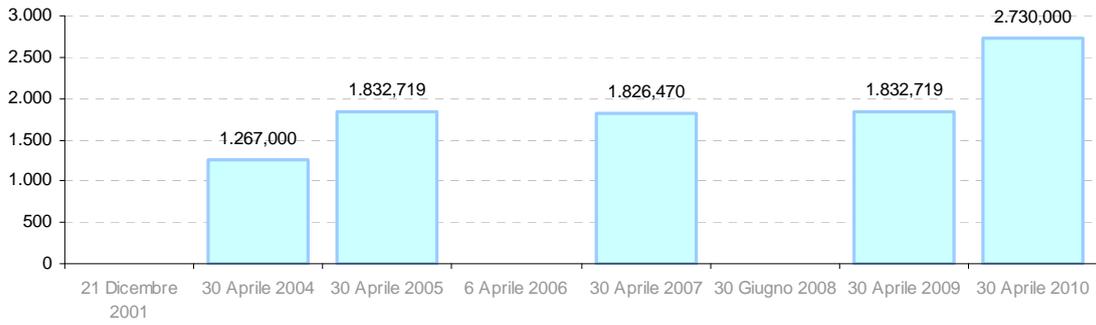
**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 113 del 29.03.2006
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 09.11.2007
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Note: nella Delibera CIPE n. 121 del 9 novembre 2007 si fa presente che "il tempo previsto per la realizzazione e la messa in esercizio dell'opera, attività progettuali e autorizzative residue incluse, è di 69 mesi".		

**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO**  
*Sistemi stradali ed autostradali*  
**RACCORDO AUTOSTRADALE DELLA CISA A15 – AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22**  
 **FONTEVIVO (PR) – NOGAROLE ROCCA (VR)**  
**SCHEDA N. 34**

**Costo**

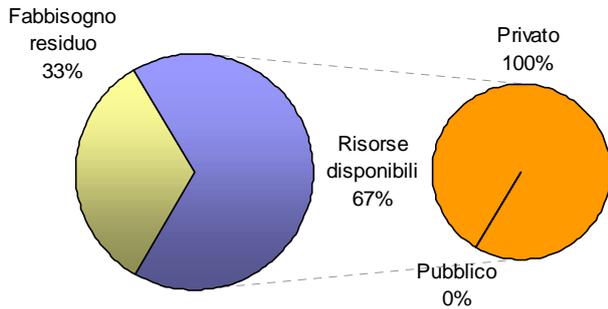
Pag.8



Dati Delibera CIPE 121/01 e successivi aggiornamenti Dati monitoraggio

**Quadro finanziario**

Pag.8



**Localizzazione**



**Stato di attuazione**

Pag.9

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato	
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi	

CONFERENZA DI SERVIZI

In corso
Conclusa

**Ultimazione lavori**

Pag.10

Oltre il 2015

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

L'intervento consiste nella realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A15 Parma - La Spezia (località Fontevivo) e l'autostrada A22 Brennero - Modena (località Nogarole Rocca), per uno sviluppo complessivo di circa km 84,350 (di cui km 2,886 di adeguamento dell'attuale tracciato dell'autostrada A15 a sud dell'intersezione con la A1, e km 81,464 di nuova realizzazione). Tale opera interessa per il 18,6% l' Emilia Romagna, per il 62,1% la Lombardia e per il 19,3% il Veneto. La sezione trasversale adottata è quella prevista per le autostrade di categoria A con n. 3 corsie da 3,75m e corsia di emergenza di 3 m per senso di marcia e con spartitraffico di 4 m. Il progetto prevede la realizzazione degli svincoli di interconnessione con la A1 e la A22 e di n. 7 caselli autostradali. Le opere principali sono i ponti e i viadotti di attraversamento dei fiumi Taro, Po, Oglio, Mincio ed il viadotto di attraversamento dell'area industriale di Mozzecane.

#### **Dicembre 1999**

In data 7 dicembre la Società Autocamionale della Cisa Spa stipula una convenzione con l'ente concedente ANAS. Con decreto interministeriale 21 dicembre, n.611/Segr. Dicoter viene approvata la convenzione.

#### **Dicembre 2001**

La delibera CIPE n. 121/2001 include la voce "Asse autostradale Brennero – Verona – Parma – La Spezia" tra i sistemi stradali ed autostradali del corridoio plurimodale Tirreno – Brennero, con un costo di 1.032,914 Meuro, una disponibilità di 516,457 Meuro e una previsione di spesa nel triennio di 98,13 Meuro. L'opera è riportata tra le infrastrutture di interesse delle Regioni Emilia Romagna, Lombardia e Veneto per le tratte di rispettiva competenza.

#### **Luglio 2002**

L'opera è individuata dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

#### **Settembre 2002**

La Società Autocamionale della Cisa Spa predispone il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale.

#### **Marzo 2003**

Il 18 marzo ANAS approva il progetto preliminare che, corredato dallo studio di impatto ambientale, viene trasmesso in data 21 marzo dal soggetto aggiudicatore al MIT e inoltrato alle altre Amministrazioni e alle Regioni interessate, nonché agli Enti interferiti.

#### **Aprile 2003**

L'intervento è compreso nelle Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia in data 11 aprile, tra gli "Interventi infrastrutturali – corridoi autostradali e stradali" alla voce "V/03 – Collegamento autostradale Brennero - Verona – Parma – La Spezia.

#### **Giugno 2003**

La Regione Lombardia, con delibera n. VII/13323 del 13 giugno, esprime parere favorevole sul progetto con prescrizioni di ordine tecnico e ambientale, nonché con prescrizioni in merito alla localizzazione dell'opera, tra cui una variante di tracciato interessante principalmente i Comuni di Tornata Calvatone e Bozzolo.

La Regione Veneto, con nota prot. n. 6208 del 25 giugno, evidenzia la necessità, emersa dal confronto con gli Enti locali, di perseguire una soluzione progettuale che preveda una alternativa di tracciato tra i Comuni di Valeggio sul Mincio e Nogarole Rocca.

#### **Luglio 2003**

In data 28 luglio viene trasmessa alle Amministrazioni, Regioni ed Enti interessati, l'edizione aggiornata del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale, che recepisce le varianti di tracciato prescritte dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto.

#### **Settembre 2003**

La Regione Emilia Romagna esprime parere favorevole, con prescrizioni, con delibera n. 1824 del 22 settembre.

#### **Ottobre 2003**

La Regione Veneto esprime parere favorevole con delibera n. 3136 del 23 ottobre.

L'intervento è inserito, nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto in data 24 ottobre, tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale – corridoi plurimodali – viabilità" alla voce "Raccordo autostradale Cisa – Verona (Corridoio TI-BRE)", comprendente il nuovo ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR).

La Regione Lombardia, con delibera n. VII/14839 del 31 ottobre, esprime parere contrario in merito alla variante di tracciato proposta dalla Regione Veneto, proponendo che in sede di progetto definitivo sia elaborata una soluzione planimetrica che consenta di mantenere nel tratto lombardo l'originaria configurazione localizzativa.

#### **Dicembre 2003**

L'intervento è compreso nelle Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna, in data 19 dicembre, tra i corridoi autostradali e stradali alla voce "corridoio Tirreno Brennero – Asse autostradale Brennero – Verona - La Spezia (TI-BRE): tratta emiliana La Spezia – Parma - Verona".

#### **Marzo 2004**

Con nota del 26 marzo la Regione Lombardia chiarifica che il parere contrario espresso nella delibera n. VII/14839 non è da intendersi in senso oppositivo al progetto in esame, bensì quale osservazione propositiva riferita unicamente alla porzione del tracciato che interessa il territorio lombardo.

#### **Maggio 2004**

Il Ministero dell'Ambiente, sulla base della valutazione effettuata dalla speciale Commissione VIA, in data 27 maggio esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

#### **Luglio 2004**

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in data 21 luglio, si esprime favorevolmente con prescrizioni, tenendo conto delle osservazioni avanzate dalle Soprintendenze competenti.

Con nota n. 462 del 22 luglio, il MIT trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare del "Raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR)", proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'opera tra gli interventi riproposti presenti solo nella delibera CIPE n. 121, ma non nel DPEF 2004–2007.

#### **Settembre 2004**

Con la nota n.530 del 22 settembre il MIT trasmette la scheda prevista dalla delibera n. 63/2003.

#### **Dicembre 2004**

La delibera CIPE n. 94 del 20 dicembre prende atto che il soggetto aggiudicatore è ANAS Spa e che la Società Autocamionale della Cisa Spa è concessionaria dell'Autostrada della Cisa A15 Parma - La

Spezia, con prolungamento per Mantova (Nogarole Rocca) e che la stessa società intende affidare ad imprese controllate e collegate l'esecuzione delle opere previste, nei limiti del 60% stabiliti dalla normativa. Le gare saranno esperite a progetto definitivo approvato. L'importo complessivo dell'opera, nel progetto preliminare trasmesso in data 21 marzo 2003, era di 1.530,081 Meuro; l'introduzione delle varianti richieste dalle Regioni Lombardia e Veneto porta il costo a 1.832,719 Meuro, al lordo del ribasso che si presume sia dell'ordine del 20%. La Autocamionale della Cisa Spa sosterrà parte della spesa in parziale autofinanziamento. Il CIPE approva quindi il progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni e rinvia l'assegnazione del contributo alla fase di approvazione del progetto definitivo, fermo restando che la quota assegnata non potrà superare – salva compensazione – quella indicata nella delibera n. 121/2001.

#### **Luglio 2005**

Il MIT nell'ultimo elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005" indica un costo dell'opera pari a 1.550 Meuro ottenuto ipotizzando un ribasso del 20% sul costo complessivo indicato dal CIPE pari a 1.832,72 Meuro. Inoltre indica una disponibilità pari al 59% del costo dell'opera a carico della concessionaria.

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia Raccordo autostradale CISA: Fontevivo Brennero Nogarole Rocca (stima di copertura)" indica un costo pari a 1.550 Meuro, di cui 917 assegnati, il 2012 quale anno di completamento lavori e, in merito allo stato di avanzamento lavori, indica il progetto definitivo in corso.

#### **Ottobre 2005**

Si apre il 5 ottobre la Conferenza dei Servizi.

#### **Febbraio 2006**

In data 20 febbraio 2006 il CdA dell'ANAS approva il Piano Finanziario Autocamionale della Cisa Spa versione 17 febbraio 2006 (Scadenza al 2056 con subentro al 2044).

#### **Marzo 2006**

Il 1 marzo viene sottoscritto il 1° Atto Aggiuntivo alla vigente Convenzione tra Autocamionale della Cisa Spa ed ANAS Spa.

#### **Aprile 2006**

La delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS, include l'Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia tra i sistemi stradali ed autostradali del Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero con un costo di 2.137,853 Meuro e una disponibilità totale di 917 Meuro. Nell'allegato 2 invece è presente il "raccordo autostradale della Cisa (A15) - autostrada del Brennero A22: tratto Fontevivo (PR)-Nogarole Rocca (VR)" quale sub intervento dei sistemi stradali ed autostradali dell'Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Maggio 2006**

Il CIPE, con delibera n. 132 del 9 maggio, valuta positivamente il progetto definitivo del raccordo autostradale "Fontevivo Parma-Nogarole Rocca, per un costo di 1.826,47 Meuro a totale carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'opera "Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR)" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.832 Meuro interamente autofinanziato. È inoltre presente nello stesso documento tra le opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8).

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "autostrada Cisa-Brennero Fontevivo-Nogarole" indica un costo di 1.832,719 Meuro interamente da finanziare, ma in nota fa presente che il costo verrà sostenuto, in parziale autofinanziamento, dalla concessionaria.

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Autocamionale della Cisa riformula il progetto secondo le indicazioni del MIT. La realizzazione avverrà in due stralci. Il primo riguarda la tratta Fontevivo-Bozzolo.

**Novembre 2006**

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT e aggiornato a novembre 2006, si rileva che "il costo totale dell'opera, il cui progetto definitivo è stato approvato dal CIPE, ammonta a 1.826,47 Meuro. Non sono previsti costi a carico dello Stato, essendo la realizzazione interamente a carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa".

**Maggio 2007**

In data 8 maggio ANAS Spa e Autocamionale della Cisa Spa sottoscrivono lo schema di convenzione unica ai sensi dell'art. 2, commi 82 e segg. del decreto-legge n. 262/2006. Tale schema prevede, tra l'altro, che in funzione della realizzazione del completamento dell'autostrada da Parma (A1) a Nogarole Rocca (A22), la scadenza della Concessione sia fissata al 31 dicembre 2031.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'opera risulta nell'Allegato A.1 per un costo di 1.809,65 Meuro interamente coperti. L'opera è riportata, nello stesso documento, nell'allegato A2 "Progettazioni definitive" e nell'Allegato B "Opere da avviare entro il 2012".

**Luglio 2007**

Il 9 luglio il MIT, ANAS Spa e Autocamionale della Cisa Spa sottoscrivono un nuovo schema di convenzione unica. Tale schema di convenzione unica recepisce i contenuti della nuova delibera CIPE del 15 giugno 2007, sostitutiva della delibera CIPE n. 1/2007.

**Dicembre 2007**

Il 5 dicembre le Commissioni parlamentari di Camera e Senato formulano un parere favorevole con condizioni sullo Schema di convenzione unica autostradale tra l'ANAS Spa e la Società Autocamionale della Cisa Spa (Atto del Governo n. 187).

**Marzo 2008**

Nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a marzo, l'opera "Raccordo autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre: Tirreno-Brennero)" risulta avere un costo di 1.827,853 Meuro.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'opera è inserita nella tab.3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" per un costo di 1.809,65 Meuro interamente finanziati.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali è compreso "Asse autostradale CISA", classificato tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi privati. L'opera è compresa anche nell'allegato 1, tra gli interventi della tabella 8 - Opere di legge obiettivo inserite in convenzioni

autostradali, e nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Tirreno - Brennero, con un costo di 1.832,719 Meuro, interamente finanziato con capitali privati.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Autostrada della CISA è inserita nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica", mentre l'Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Nella tabella: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)" è presente l'"Asse autostradale della CISA" mentre l'intervento "Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre : Tirreno Brennero)" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Multiregioni" con un costo di 1.832 meuro a carico di privati e uno stato dell'arte "finanziati da avviare".

#### **Ottobre 2009**

Il 9 ottobre la Commissione Europea archivia la procedura di infrazione che aveva provocato la sospensione dell'efficacia della Convenzione.

#### **Dicembre 2009**

La Società Concessionaria Autocamionale della Cisa Spa invia ad Anas il progetto definitivo dell'intervento.

#### **Gennaio 2010**

Il CIPE, nella seduta del 22 gennaio 2010, ha approvato il "piano stralcio" della CISA Spa il quale prevede – in autofinanziamento – la realizzazione di un primo lotto (di circa 15 km, inclusi dei relativi svincoli) del collegamento autostradale "Parma – Autostrada del Brennero", per un totale di 513 Meuro. Il CIPE ha altresì preso atto che il costo aggiornato dell'intera opera è pari a circa 2,73 miliardi di euro e che il relativo Piano Finanziario di equilibrio necessita di un contributo pubblico di 900 Meuro, con un valore di subentro di circa 1,7 miliardi di euro, da garantirsi da parte del Fondo Garanzia per le Opere Pubbliche (FGOP).

#### **Febbraio 2010**

Dall'audizione del Presidente Anas presso l'VIII Commissione della Camera dei Deputati, del 3 febbraio 2010, si rileva che si è in attesa della pubblicazione della delibera per l'aggiornamento del piano economico finanziario, per poter procedere alla revisione della Convenzione unica vigente.

#### **Marzo 2010**

In data 3 marzo 2010 ANAS Spa e Società Autostradale Autocamionabile della Cisa Spa sottoscrivono il nuovo schema di Convenzione Unica (ai sensi della legge 286/2006), sostitutivo del precedente stipulato il 9 luglio 2007.

#### **Maggio 2010**

Il CIPE nella seduta del 13 maggio 2010 ha espresso parere con prescrizioni, ai sensi dell'art. 2, comma 89, del decreto legge 262/2006, convertito dalla legge 286/2006 e s.m.i., sullo schema di convenzione unica tra ANAS Spa e Società Autostradale Autocamionabile della Cisa Spa.

**Codice Unico di Progetto**

G61B04000060008

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa - Autocamionale della Cisa Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione ANAS Spa/ Società Autocamionale della Cisa Spa 7 Dicembre 1999  
Decreto interministeriale n.611/Segr. Dicoter /1999  
IGQ tra Governo e la Regione Lombardia -11 Aprile 2003  
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/13323/2003, del 13 Giugno 2003  
Delibera di Giunta Regione Emilia Romagna n.1824 del 22 Settembre 2003  
Delibera di Giunta Regione Veneto n.3136/2003 del 23 Ottobre 2003  
IGQ tra Governo e Regione Veneto - 24 Ottobre 2003  
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/14839/2003 del 31 Ottobre 2003  
IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna - 19 Dicembre 2003  
Delibera CIPE n. 94 del 20 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n. 132 del 9 Maggio 2006  
Seduta CIPE del 22 Gennaio 2010  
Comunicato stampa gruppo SIAS – Società Iniziative Autostradali e Servizi Spa, sul bilancio di esercizio e bilancio consolidato al 31 Dicembre 2009, 23 Marzo 2010  
Seduta CIPE del 13 Maggio 2010  
[www.autocisa.com](http://www.autocisa.com)  
[www.grupposias.it](http://www.grupposias.it)

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	1.267,000	<b>Fonte:</b> CNEL – Aprile 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.832,719	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 94 del 20.12.2004
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	1.826,470	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 132 del 9.05.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	1.832,719	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	2.730,000	<b>Fonte:</b> Seduta CIPE del 13.05.2010; Autocamionale della Cisa Spa

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	1.826,470	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 132 del 9.05.2006
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	1.826,470	<i>Autocamionale della Cisa Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	903,530	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD*	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 31.100.000,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.826.470.000,00			
<p><i>Note:</i> il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE in data 20 dicembre 2004.  * Il progetto definitivo è stato valutato positivamente dal CIPE, con delibera n. 132 del 9 maggio 2006. Lo stesso comitato, nella seduta del 22 gennaio 2010, approva il progetto definitivo del 1° lotto "Fontevivo - Terre Verdiane", del costo pari a 513 Meuro, totalmente a carico dei privati.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Autocamionale della Cisa Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	30/06/2010 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	2.192 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture (2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

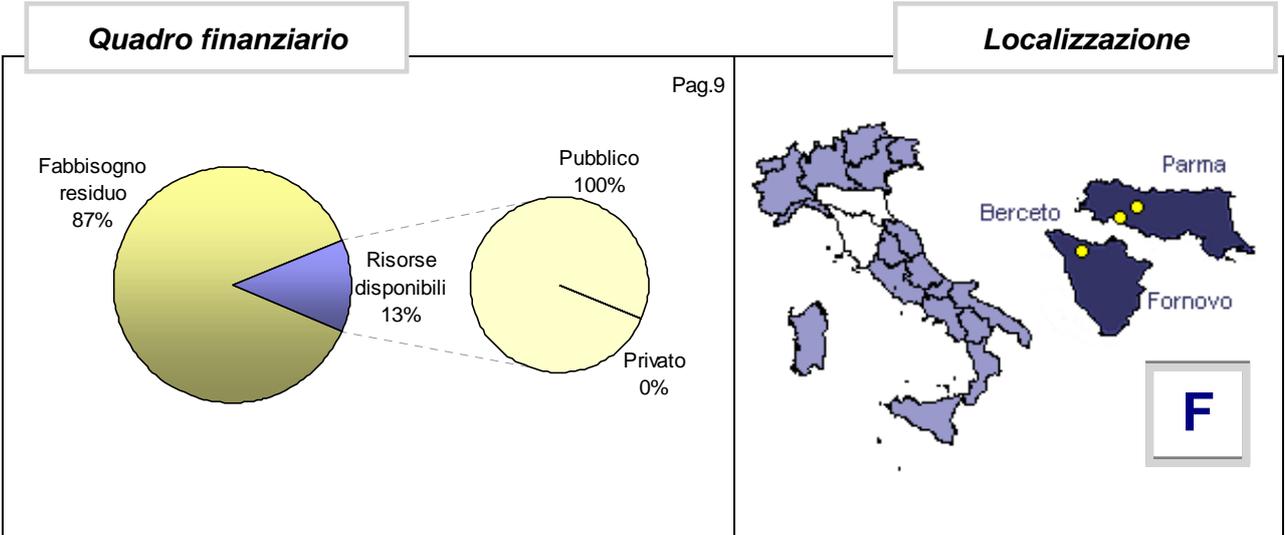
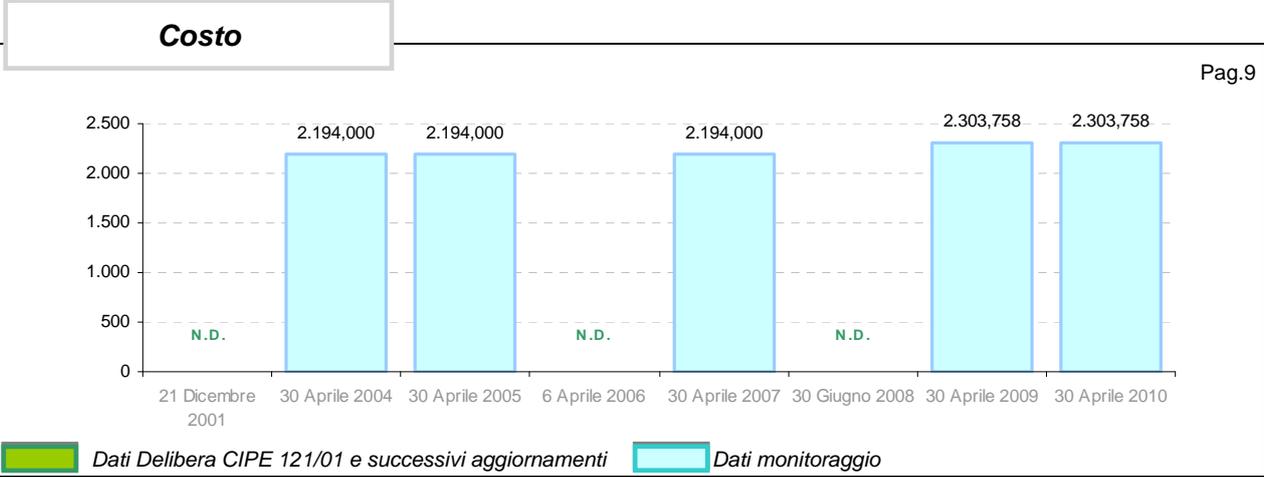
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Gennaio 2012 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord - Est
Previsione al 30 Aprile 2005	2011	<b>Fonte:</b> Fondazione Nord - Est
Previsione al 30 Aprile 2007	2014	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 132 del 9.05.2006
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2017	<b>Fonte:</b> Autocamionale della Cisa Spa

**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO**  
*Sistemi ferroviari*  
 Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia  
**COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA PARMA-LA SPEZIA**  
**SCHEDA N. 35**



**Stato di attuazione** Pag.10

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE		CONFERENZA DI SERVIZI
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato			In corso
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi			Conclusa

**Ultimazione lavori** Pag.11

Oltre il 2015

## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

Il progetto complessivo di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese, con l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario, di collegamento tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria e Emilia Romagna ed in particolare i porti di Livorno e La Spezia, era già presente nei piani FS negli anni '80 e confermato nell'ambito delle necessità di potenziamento generale del collegamento Tirreno-Brennero (TI BRE). Sono già state realizzate le tratte in territorio ligure ed alcune tratte toscane ed emiliane. Il progetto preliminare del completamento della linea prevede il raddoppio in variante ed in affiancamento prevede tre lotti funzionali per uno sviluppo complessivo di 64 Km circa: Parma-Osteriazza, circa 25,5 Km; Bercelo-Pontremoli, circa 21 Km; Pontremoli-Chiesaccia, circa 17,5 Km. In sede di approvazione del progetto preliminare RFI ha individuato quale lotto prioritario il lotto Parma - Osteriazza, a sua volta suddiviso in tre sub-lotti: Parma – Vicofertile Vicofertile-Collecchio, Collecchio – Osteriazza. Dei tre sub-lotti sono stati ritenuti prioritariamente funzionali i sub-lotti Parma - Vicofertile e Collecchio – Osteriazza.

#### **1980**

Nel 1980 la Comunità Europea, con il documento n. 323, include la Pontremolese nell'elenco delle strozzature da eliminare nell'interesse comunitario.

#### **Marzo 1988**

La legge n. 67 dell'11 marzo 1988 (Finanziaria 1988) indica tra le priorità l'integrale completamento della «Pontremolese» (articolo 13).

#### **1990**

Il Piano Nazionale dei Trasporti del 1990 prevede il collegamento verso nord del corridoio tirrenico per mezzo della Pontremolese.

#### **Luglio 1994**

Il 29 luglio viene sottoscritto un Accordo quadro con cui si concorda un «Programma Direttore per il Trasporto Ferroviario della Regione Emilia-Romagna» che prevede l'inclusione nel successivo Contratto di programma delle Ferrovie del raddoppio della linea Pontremolese fra Solignano e Fornivo.

#### **Marzo 1996**

Nel Contratto di programma FS 1994-2000, sottoscritto il 25 marzo 1996 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato, vengono finanziati alcuni interventi di potenziamento della linea.

La legge finanziaria 1996 riserva «una quota non inferiore al 25 per cento per l'ammodernamento ed il raddoppio delle trasversali nazionali».

#### **Dicembre 2000**

La legge n. 388 del 23 dicembre 2000 (finanziaria 2001) dispone che per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato, con priorità per la nuova galleria di valico, della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), è autorizzata la spesa di 4 miliardi di lire nell'anno 2002 e di 5 miliardi nel 2003.

#### **Dicembre 2001**

Il 1° Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) di preminente interesse nazionale, previsto dalla legge n. 443 del 2001 e approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, include, nell'ambito del «Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero» l'«Asse ferroviario Brennero-Verona- Parma-La Spezia», con un costo di

1.510,636 Meuro e una disponibilità di 348,608 Meuro.

#### **Maggio 2001**

Nel CdP 2001-2005, sottoscritto il 2 maggio tra il Ministro dei trasporti e le Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per Azioni: nella Tabella 3 «Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 (articolo 9)» tra gli investimenti sulla rete fondamentale riporta il «potenziamento della linea Pontremolese: ulteriore fase per un importo di 400 miliardi di lire»; nella Tabella 1 «Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2002» dell'Addendum 1 al CdP 2001-2005 figura l'intervento «potenziamento linea Pontremolese: ulteriore fase» per un importo di 51.645.690 euro; nella Tabella 8 «Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2003 (articolo 10, 2° Addendum CdP 2001-2005)» dell'Addendum 2 al CdP 2001-2005 figura l'intervento «potenziamento infrastrutturale Pontremolese» per un importo di 150.079.767 euro; nella Tabella 8 «Ripartizione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2004 (articoli 6 e 8 del 3° Addendum al CdP 2001-2005)» dell'Addendum 3 al CdP 2001-2005 tra le voci di intervento figura il «potenziamento infrastrutturale Pontremolese» per un importo di 45.269.315 euro.

#### **Dicembre 2001**

Il 1° PIS di preminente interesse nazionale, previsto dalla legge n. 443 del 2001 e approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, include, nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero" L'"Asse ferroviario Brennero-Verona- Parma-La Spezia", con un costo di 1.510,636 Meuro e una disponibilità di 348,608 Meuro.

#### **Luglio 2002**

L'opera è individuata dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

#### **Aprile 2003**

L'intervento è compreso nell'IGQ tra Governo e Regione Toscana stipulata il 18 aprile, ove si dichiara, fra l'altro, che il potenziamento del corridoio Tirreno-Brennero ha carattere strategico nazionale e regionale.

#### **Giugno 2003**

Il giorno 6 Italferr invia, per l'approvazione, al MIT il progetto preliminare che prevede un importo di 2.194 Meuro, per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese nei tratti Parma-Osteriazza e Chiesaccia-Berceto, e per la realizzazione della nuova galleria di valico a binario unico.

#### **Settembre 2003**

Le regioni interessate (Liguria, Emilia R. e Toscana), gli enti locali, e tutti i soggetti che dovevano esprimersi si pronunciano a favore e contestualmente avviano sia le procedure previste dagli artt. 3 e 4 del d.lgs. n. 190/2002 per la pronuncia ai fini dell'intesa Stato-regioni in ordine alla localizzazione degli interventi e alla conformità urbanistica degli stessi. Per quanto riguarda la partecipazione della Regione Toscana alla procedura di VIA nazionale, la stessa regione, con D.G.R. n. 931 del 22 settembre 2003, approva le determinazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato da Italferr.

#### **Dicembre 2003**

L'intervento "Linea RFI-La Spezia- Parma" è compreso nell'IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna, sottoscritta in data 19 dicembre 2003, nell' "Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia".

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l'opera tra gli interventi riproposti presenti solo nella delibera CIPE n. 121/2001 e non nel DPEF 2004-2007.

#### **Dicembre 2004**

Il giorno 2 viene firmato un Accordo di programma tra tutti gli enti interessati in cui si prevede entro il 2015 la realizzazione completa della Pontremolese, del costo 2.194 Meuro, con l'impegno a garantire la

copertura finanziaria delle opere ancora da realizzare. Si prevede inoltre la costituzione di un comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrato delle province di Parma, Massa Carrara e La Spezia, finalizzato a disciplinare gli impegni dei soggetti sottoscrittori per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle ulteriori opere a questa funzionalmente legate.

#### **Luglio 2005**

Il 26 luglio 2005 la commissione VIA del Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole all'opera. L'intervento è inserito tra le opere del PIS allegato al DPEF 2006-2009.

#### **Aprile 2006**

La Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, include l'Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia tra i sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero, con un costo di 2.536 Meuro e una disponibilità totale di 348,608 Meuro.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'opera "Radd. Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo" è riportata nell'allegato opere ferroviarie "Altre Opere in stato Progettazione Preliminare", con un costo di 2.194 meuro.

#### **Novembre 2006**

Le nuove tratte di linea Parma – Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia sono riportate nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MIT, aggiornato a novembre 2006, con un costo totale di 2.194,00 meuro dei quali 650 per la tratta Parma-Fornovo; 924 per la Berceto – Pontremoli (galleria di valico) e 620 per la Chiesaccia – Pontremoli.

#### **Dicembre 2006**

Nella legge finanziaria 2007 (n. 296/2006, art. 1, comma 965) per la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), funzionale al rafforzamento del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, è autorizzata la spesa di 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 è inserita la "Progettazione raddoppio prontremolese", riportata all'allegato B, tab. B4 "opere da avviare entro il 2012", con un costo di 48 Meuro, la cui copertura è interamente da reperire.

#### **Novembre 2007**

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'adunanza del 16 novembre, esprime parere negativo, rilevando che "la documentazione del progetto preliminare presentato (anche in relazione alle incertezze sulla previsione di tempi e costi di esecuzione) non è da ritenersi idonea per un eventuale affidamento dei lavori sulla base di tale livello di progettazione, in mancanza delle integrazioni ed approfondimenti evidenziati dall'Assemblea del Consiglio con esplicite osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni".

#### **Dicembre 2007**

Il CIPE, con delibera 21 dicembre 2007, n.136, approva il progetto preliminare del "Completamento della linea ferroviaria Parma-La Spezia". Il costo complessivo dell'opera viene quantificato in 2.303,7 Meuro. Risultano già disponibili 6 Meuro assegnati a RFI dal decreto interministeriale 30 dicembre 2004, concernente le assegnazioni di contributi quindicennali a valere sulla quota dei limiti di impegno di 21,5 Meuro destinati alla progettazione dall'art. 1 del decreto 20 marzo 2003 n. 5279 del MIT. Il CIPE assegna, per la progettazione dell'intera opera, 48 Meuro, a valere sulle risorse previste dalla legge finanziaria 2007, portando il totale delle disponibilità a 54 Meuro. La copertura finanziaria dell'intero intervento è rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo. La conclusione dei lavori è prevista per il 2021.

#### **Marzo 2008**

Le nuove tratte di linea Parma-Fornovo, Berceto-Pontremoli-Chiesaccia sono riportate nel rapporto

“Infrastrutture Prioritarie” redatto dal MI, aggiornato a novembre 2006, con un costo totale di 2.304 Meuro. Per tali interventi risulta finanziata la progettazione per 55 Meuro.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MI e RFI in data 18 marzo, l'intervento Raddoppio Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo (Progettazione) è compreso tra le opere “in corso - Tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale per la parte riguardante la progettazione (55 Meuro), e tra le opere previste a completamento del piano- Tabella D03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale, per la parte riguardante la realizzazione (2.139 Meuro).

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013, l'opera “Raddoppio ferroviario Pontremolese; tratta Berceto-Chiesaccia e Parma – Fornovo” è riportato nelle tabelle: 3.1 “opere sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008” con un costo di 2.303,76 Meuro, una disponibilità di 54 Meuro e un fabbisogno di 2.249,76 Meuro; 3.8. Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013, limitatamente alla progettazione definitiva (54 Meuro).

#### **Luglio 2008**

La Corte dei conti con delibera n. 11/2008/P, nell'adunanza del 24 luglio, ricusa il visto alla Delibera CIPE 136/2007, sia in considerazione del parere negativo espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia in quanto “la delibera presenta profili di contraddittorietà costituiti dalla previsione certa di oneri coperti per la progettazione a fronte della mancata previsione di fonti di copertura, sia pure programmatica e tendenziale, degli oneri per la realizzazione dell'opera medesima”. La Corte sottolinea anche che il CdP RFI ha validità fino al 2011, mentre il completamento dell'intervento è previsto per il 2021.

#### **Agosto 2008**

Il Raddoppio della linea ferroviaria Parma–La Spezia, per un importo complessivo di 2.194 milioni di euro, viene confermato nell' Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro regione Emilia Romagna siglato il 1 agosto 2008.

#### **Ottobre 2008**

Il 13 ottobre 2008 si riuniscono a Parma tutti gli Enti interessati (le Regioni Emilia-R., Toscana e Liguria; le Province, Comuni e Camere di Commercio di Massa Carrara, Livorno, Spezia, Parma, Reggio Emilia, Mantova, Cremona, Verona; l'Interporto Quadrante Europa, la CePIM, l'Autorità portuale della Spezia, le autorità portuali di Carrara e di Livorno; l'Ente autonomo per le Fiere di Verona, Fiere di Parma e Fiere di Reggio Emilia) per ribadire la validità strategica dell'opera e la sua rilevanza nazionale, e chiedere che venga mantenuto il finanziamento per la progettazione del raddoppio della Ferrovia Pontremolese, con destinazione esclusiva delle relative risorse (48 Meuro) alla progettazione definitiva dell'intero tracciato. Gli Enti pubblici coinvolti sono disponibili a farsi promotori di iniziative per la gestione anche dell'attuale infrastruttura ferroviaria, in modo da offrire servizi ai sistemi economici dei territori interessati.

#### **Novembre 2008**

Il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito in legge dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, all'articolo 21, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, autorizza la concessione di due contributi quindicennali di 60 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2009 e 150 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2010.

#### **Gennaio 2009**

Nel Protocollo di Intesa, sottoscritto il 10 gennaio dal MIT, dalle regioni Toscana, Emilia-R., Lombardia, e da province e comuni capoluogo interessati per la realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al completamento del Corridoio multimodale Tirreno-Brennero, il Governo si impegna a mantenere le risorse destinate alla progettazione definitiva, riconoscendo tra gli obiettivi prioritari il completamento dei lavori a cielo aperto e la costruzione della galleria sulla Pontremolese nei tempi già previsti. Governo e

Regioni si impegnano inoltre a utilizzare per l'opera i Fondi Strutturali Europei 2007-2013 (FAS) specificamente dedicati ai progetti interregionali.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali è compreso l'"Asse ferroviario pontremolese 1° stralcio", classificato tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi pubblici. L'opera è compresa anche nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero riuniti sotto la voce Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia, con un costo di 2.303,758 Meuro e una disponibilità di 54 Meuro di "altre risorse pubbliche".

#### **Maggio 2009**

Il CIPE, con delibera 8 maggio 2009 n.19, approva il progetto preliminare del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma - La Spezia (cd "Pontremolese") nelle tratte comprese tra Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia, con una prima assegnazione di 234,6 milioni di euro. Il CIPE prende atto che, con riferimento al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, RFI ha individuato quale lotto prioritario il lotto Parma - Osteriazza, del costo complessivo di 726,6 milioni di euro, a sua volta suddiviso in tre sub-lotti (Parma-Vicofertile 234,6 milioni di euro; Vicofertile-Collecchio 93,8 milioni di euro; Collecchio - Osteriazza 398,2 milioni di euro). Dei tre sub-lotti sono stati ritenuti prioritariamente funzionali i sub-lotti Parma - Vicofertile e Collecchio - Osteriazza, in quanto connessi a interventi già realizzati o in corso di realizzazione (Solignano - Osteriazza). Il CIPE quindi, per la realizzazione della prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile, dispone a favore di RFI l'assegnazione, a valere sui fondi recati dall'articolo 21, comma 1, del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, di un contributo massimo di euro 21.485.870 per 15 anni, con decorrenza dal 2009, suscettibile di sviluppare un volume di investimento di 234.600.000,00 euro.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia" è inserita nella "Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica " e nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"" con un costo deliberato dal CIPE 10/2009 di 4.867,16 Meuro; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 - 2011". L'intervento "Asse ferroviario Pontremolese 1° stralcio" è inserito nelle tabelle: "11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)" e "12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009". Gli interventi relativi al "Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratta Bercelo-Chiesaccia e Parma-Fornovo (progettazione definitiva) sono riportati nella tab."13 :Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013", con un costo di 54,00 Meuro disponibili da altre fonti statali. Il "Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma-Fornovo, Bercelo-Pontremoli e Pontremoli-Chiesaccia" è inserito nella tab."15: Opere di Legge Obiettivo-Interventi approvati dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti la "Linea Pontremolese: tratta Solignano-Osteriazza e rimanenti tratte da raddoppiare", con riferimento all' Atto Aggiuntivo all' Intesa Generale Quadro del 17 dicembre

2007.

**Agosto 2009**

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 viene nominato Commissario straordinario per l'opera l'ing. Paolo Besozzi.

**Maggio 2010**

Il CIPE, nella seduta del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. L'intervento "Potenziamento asse ferroviario Pontremolese (Fase prioritaria: progettazione raddoppio Bercelo-Chiesaccia e Parma.Fornivo, realizzazione raddoppio Vicofertile-Parma, completamento raccordo Garfagnana e realizzazione raddoppio Solignano-Fornovo)" è compreso tra le Opere in corso, elencate nella tabella A03 "Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale" - con un costo a vita intera pari a 851 meuro di cui 327 contabilizzati al 2009, una disponibilità al 2008 di 617 meuro e risorse aggiuntive per il 2009 a carico dei fondi Legge Obiettivo/FAS per 235 meuro.

**Codice Unico di Progetto**

J81H02000000001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione ANAS Spa/ Società Autocamionale della Cisa Spa 7 Dicembre 1999  
Decreto interministeriale n.611/Segr. Dicoter /1999  
IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia -11 Aprile 2003  
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/13323/2003 del 13 Giugno 2003  
Regione Veneto nota prot. n.6208/2003 del 25 Giugno 2003  
Delibera di Giunta Regione Emilia Romagna n.1824 del 22 Settembre 2003  
Delibera di Giunta Regione Veneto n.3136/2003 del 23 Ottobre 2003  
IGQ Governo/Regione Veneto - 24 Ottobre 2003  
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/14839/2003 del 31 Ottobre 2003  
IGQ tra il Governo e la Regione Emilia Romagna - 19 Dicembre 2003  
Delibera CIPE n. 94 del 20 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n. 132 del 9 Maggio 2006  
Delibera CIPE n. 136 del 21 Dicembre 2007  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008  
Delibera Corte dei Conti n. 11/2008/P del 24 Luglio 2008  
Atto Aggiuntivo alla IGQ Regione Emilia Romagna 1 Agosto 2008  
Protocollo di Intesa tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, regioni Toscana, Emilia-Romagna, Lombardia, e Province e Comuni capoluogo interessati, 10 Gennaio 2009  
Delibera CIPE n. 19 del 8 Maggio 2009  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	2.194,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	2.194,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	2.194,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	2.303,758	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	2.303,758	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 19 del 06.05.2009

Note:

#### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	288,600	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 136 del 21.12.2007 (Ricusata dalla Corte dei Conti con Delibera n. 11/2008/P); Del. CIPE 10 del 6.03.2009; Del. CIPE 19 del 06.05.2009
Di cui (importi e provenienza)	6,000	RFI - art. 1 Decreto 20 marzo 2003, n. 5279 del MIT*
	48,000	Art. 1 comma 965 Legge 296/2007
	234,600	Fondi Legge Obiettivo**
Fabbisogno residuo	2.015,158	

Note: \* 6 milioni di euro sono assegnati a RFI dal decreto interministeriale 30 dicembre 2004 concernente le assegnazioni di contributi quindicennali a valere sulla quota dei limiti di impegno di 21,5 milioni di euro destinati alla progettazione dall'articolo 1 del decreto n. 5279/2003.

\*\*Assegnati, con del.CIPE 19/2009, a valere sui fondi recati dall'articolo 21, comma 1, del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, un contributo massimo di euro 21.485.870 per 15 anni, con decorrenza dal 2009. Il contributo è finalizzato alla realizzazione della prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile.

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 2.076 meuro			
<p><i>Note:</i> * il progetto preliminare, redatto da RFI Spa, è stato approvato con Delibera CIPE 19/2009. Il cronoprogramma di realizzazione dell'opera prevede che le attività progettuali relative alla progettazione definitiva siano comprese tra il mese di gennaio 2008 e il mese di novembre 2009, mentre quelle relative alle fasi successive (aggiudicazione, progettazione esecutiva, esecuzione dei lavori e collaudo) siano comprese tra il mese di novembre 2009 e il mese di marzo 2021.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	RFI Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	<input style="width: 100%;" type="text" value="BANDO DI GARA (previsto)"/>	<input style="width: 100%;" type="text" value="AFFIDAMENTO DIRETTO"/>	
DATA BANDO	03/02/2012 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	<input style="width: 100%;" type="text" value="CONTRATTO DI APPALTO"/>	<input style="width: 100%;" type="text" value="CONTRATTO DI CONCESSIONE"/>	
	<input style="width: 100%;" type="text" value="Contraente Generale"/>	<input style="width: 100%;" type="text" value="Finanza di progetto"/>	
	<input style="width: 100%;" type="text" value="Appalto integrato"/>	<input style="width: 50%;" type="text" value="Su proposta della SA"/>	<input style="width: 50%;" type="text" value="Su proposta di privati"/>
	<input style="width: 100%;" type="text" value="Appalto di sola esecuzione"/>		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	<input style="width: 100%;" type="text" value="PRELIMINARE"/>	<input style="width: 100%;" type="text" value="DEFINITIVO"/>	
	<input style="width: 100%;" type="text" value="ESECUTIVO"/>		
TEMPI DI ESECUZIONE*	<input style="width: 100%;" type="text" value="PROGETTAZIONE"/>	<input style="width: 100%;" type="text" value="LAVORI"/>	
	<input style="width: 100%;" type="text" value="gg"/>	<input style="width: 100%;" type="text" value="gg"/>	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<p><i>Note:</i> * la durata prevista per la progettazione e l'esecuzione dei lavori è pari a 3.453 giorni naturali e consecutivi.</p>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/06/2013	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

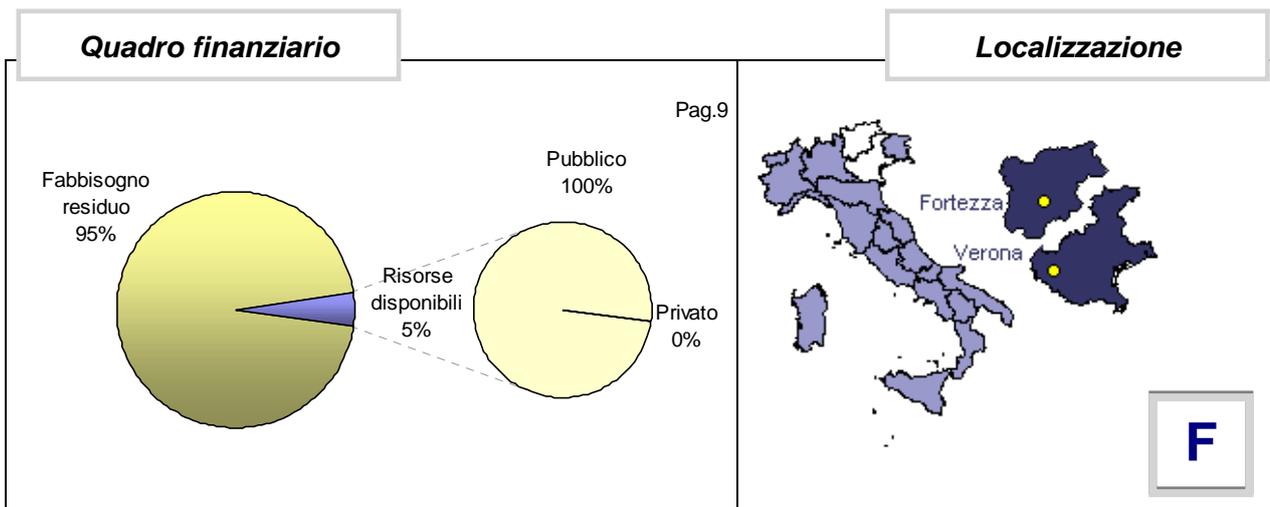
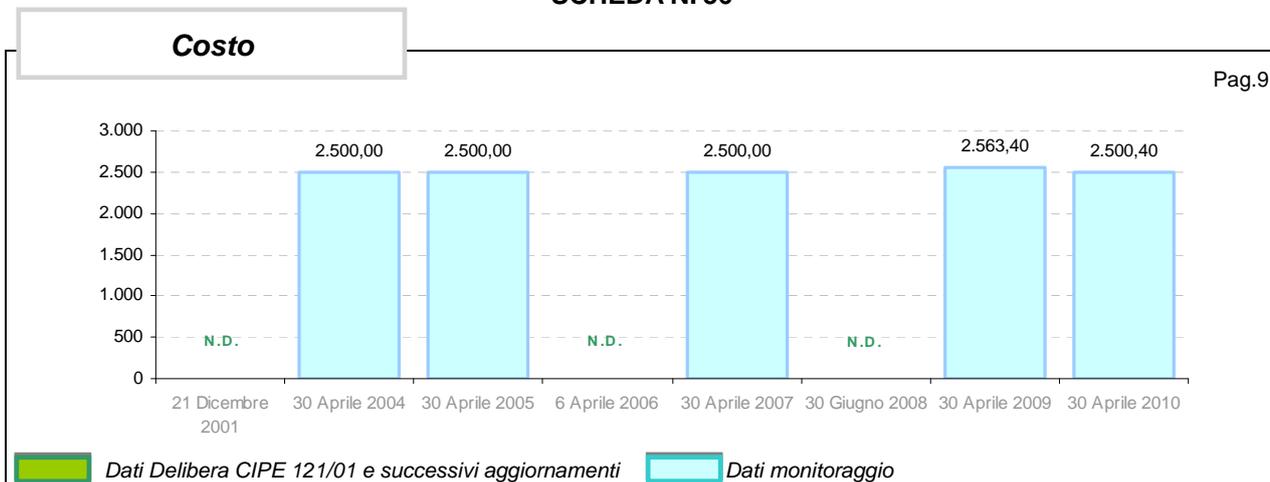
Previsione al 30 Aprile 2004	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	2021	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 19 del 06.05.2009



CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO  
Sistemi ferroviari

Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia

**QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA VERONA-FORTEZZA DI ACCESSO SUD ALLA  
GALLERIA DEL BRENNERO – LOTTI 1 E 2  
SCHEDA N. 36**



**Stato di attuazione** Pag.10

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI *  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 0 auto; text-align: center;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 0 auto; text-align: center;">Conclusa</div>
STATO DELL’AFFIDAMENTO	Gara in corso	Contratto stipulato			
ESECUZIONE LAVORI	In corso	Conclusi			

\*Data presunta di conclusione il 28/02/2013

**Ultimazione lavori** Pag.11

Oltre 2015

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

L'asse Verona-Monaco, rappresenta una parte del progetto del Corridoio paneuropeo n. 1 (Berlino-Halle/Lipsia-Erfurt-Norimberga-Monaco-Verona), un collegamento ferroviario ad alta velocità e per il trasporto combinato lungo l'asse Nord-Sud. E' già stata ultimata la realizzazione di 4 brevi gallerie nel tratto compreso tra Verona e Fortezza e una serie di interventi di automazione curati da RFI sono in corso. Il progetto preliminare del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona -Fortezza (sviluppo complessivo 180 km circa) è suddiviso in quattro lotti funzionali (87 km circa) e in tre lotti di completamento. In particolare le tratte prioritarie deliberate dal CIPE sono:

**Lotto 1 Tratta Fortezza – Ponte Gardena** - prioritario perché riduce la pendenza massima dall'attuale 22‰ rendendola conforme alle caratteristiche di interoperabilità. Il tracciato si sviluppa per circa 25 km, dall'interconnessione di Fortezza al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un tratta in viadotto sul fiume Inarco. In particolare il progetto prevede i seguenti interventi:

- Interconnessione con la linea esistente a Fortezza Sud;
- Tratta di linea Fortezza – Ponte Gardena Nord;
- Interconnessione con la linea esistente a Ponte Gardena Nord.

**Lotto 2 Circonvallazione di Bolzano** - specializza i flussi di traffico merci e viaggiatori eliminando il collo di bottiglia in stazione di Bolzano. Si sviluppa interamente in galleria (galleria Val d'Ega) per circa 10 Km, con interconnessioni alla linea attuale di circa 4 Km. In particolare il progetto prevede i seguenti interventi:

- Interconnessione Prato Isarco Sud;
- Tratta di linea Prato Isarco Sud – Bronzolo;
- Interconnessione Bronzolo.

A tali lotti prioritari si aggiungono i seguenti lotti, il cui avanzamento progettuale e procedurale è inferiore:

- Lotto 3, Circonvallazione di Trento: specializza i flussi di traffico merci e viaggiatori, si sviluppa per circa 30 Km;
- Lotto 4, accesso al nodo di Verona: si sviluppa per circa 10 Km;
- Tratto di completamento Ponte Gardena - Bolzano della lunghezza di circa 27 km;
- Tratto di completamento Bolzano - Trento della lunghezza di 27 km circa;
- Tratto di completamento Trento - Verona (Pescantina) della lunghezza di 25 km circa.

#### 1993

Si conclude lo studio di fattibilità commissionato dai Ministri dei Trasporti di Italia, Austria e Germania in considerazione della situazione del traffico attraverso le Alpi, riguardante l'intero asse Monaco – Verona.

#### Giugno 1994

Con il memorandum di Montreux del 2/3 giugno 1994, i Ministri dei Trasporti di Austria, Germania e Italia si impegnano per la realizzazione del potenziamento ferroviario dell'asse Monaco - Verona, secondo un tracciato poi inserito nei rispettivi piani nazionali dei trasporti.

#### Novembre 1994

Con il memorandum di Bruxelles del 21 novembre aderisce all'accordo di Montreaux il membro della Commissione europea per i trasporti, dando così avvio alla costituzione di una Commissione trilaterale, costituita da rappresentanti dei tre Ministeri interessati, dalla Commissione Europea e dalle Ferrovie interessate.

#### Dicembre 1994

A seguito dei vertici del Consiglio europeo del giugno e del dicembre 1994, il collegamento Monaco - Verona viene incluso nella TEN-T e compreso tra i 14 progetti prioritari dell'allegato III alla voce "Treno ad

alta velocità / trasporto combinato Nord-Sud” al fine di contribuire a ridurre le ripercussioni negative del traffico sull’ambiente ed in particolare nell’area alpina.

#### **1996**

Il Parlamento e il Consiglio Europeo emanano la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

#### **Aprile 1999**

I Ministri dei Trasporti dell’Austria e dell’Italia confermano, con la dichiarazione congiunta del 15 aprile 1999, la loro comune volontà di iniziare le progettazioni necessarie per il collegamento “nord-sud per il traffico ferroviario ad alta capacità e per il traffico combinato Berlino-Norimberga-Monaco-Verona”, costituendo a tale scopo, tra le imprese ferroviarie incaricate dell’esecuzione delle progettazioni, il GEIE BBT, come proposto dalla citata Commissione trilaterale.

#### **Marzo 2001**

Con Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 viene approvato il “Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica” già deliberato dal CIPE, con Delibera 1° Febbraio 2001, n.1.

#### **Dicembre 2001**

La Delibera CIPE n. 121/2001 include, nell’ambito del “Corridoio plurimodale dorsale centrale”, tra i sistemi ferroviari, l’asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero”, con un costo totale di 1.446,079 Meuro e una disponibilità di 38,734 Meuro

#### **Settembre 2001**

Il libro bianco della Commissione della Comunità europea del 12 settembre 2001 conferma la priorità del progetto come strategia per ridurre la circolazione dei mezzi pesanti e le relative conseguenze ambientali.

#### **Settembre 2002**

Nel CdP FS 2001-2005, approvato dal CIPE il 29 settembre 2002, nel Piano di priorità degli investimenti, tra i “Nuovi interventi Legge Obiettivo” (tab.10) è incluso il “Quadruplicamento della linea Fortezza-Verona”, con un costo di 1.300 Meuro.

#### **Giugno 2003**

La Società Rete Ferroviaria Italiana Spa, in qualità di Soggetto aggiudicatore, trasmette nel giugno 2003 il progetto preliminare al MIT e alle varie Amministrazioni interessate, per pareri ed autorizzazioni.

Il 16 giugno 2003, con deliberazione della Giunta provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano, n. 2075 vengono approvati i progetti del “Quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero Monaco-Verona” nei tratti che interessano il territorio della Provincia Autonoma di Bolzano.

#### **Settembre 2003**

Con il memorandum del 10 settembre i Governi di Austria e Italia danno formale avvio alla fase II, al fine di pervenire ad un progetto provvisto di tutte le autorizzazioni necessarie all’avvio della costruzione.

Il Comitato Provinciale per l’Ambiente della Provincia Autonoma di Trento, con deliberazione n. 24 del 12.09.2003, nell’ambito dell’istruttoria di VIA sul progetto presentato da RFI. chiede una revisione sostanziale del Progetto preliminare presentato, relativamente al tracciato che si sviluppa nel territorio trentino tra il confine con la Provincia di Bolzano e il confine con la Provincia di Verona.

La Provincia Autonoma di Trento, in conformità alla suddetta deliberazione, esprime, con deliberazione n. 2264 del 17.09.2003 valutazione negativa in ordine alla compatibilità ambientale della soluzione proposta da RFI e valutazione positiva per un tracciato alternativo in sinistra idrografica tra Trento e Mori. Sulla base di con un tracciato quasi totalmente in galleria in sinistra idrografica della Valle dell’Adige e con sviluppo vicino al terreno aperto.

#### **Dicembre 2003**

La Provincia Autonoma di Bolzano approva le modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate con Delibera di Giunta 22 dicembre 2003, n. 4786.

**Febbraio 2004**

L'opera è compresa nell'IGQ tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano, sottoscritta il 13 febbraio.

**Aprile 2004**

Il collegamento Monaco-Verona, con la decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004, viene esteso da Berlino a Palermo e confermato tra i progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010;

**Aprile 2006**

La Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, include l'"asse ferroviario Bologna-Verona:Brennero", con un costo di 2.500 Meuro e 38,734 di "altre disponibilità".

**Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'opera "Raddoppio Fortezza-Verona" è riportata nell'allegato opere ferroviarie "Altre Opere in stato Progettazione Preliminare", con un costo di 2.500 Meuro.

**Ottobre 2006**

Il documento "Esiti tavolo di Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, non riporta l'opera.

**Novembre 2006**

Il Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MI e aggiornato a novembre 2006, riporta il costo totale dell'intervento di circa 8 miliardi di Euro, dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero .

**Febbraio 2007**

Il 26 febbraio 2007 viene sottoscritto un accordo fra la Provincia Autonoma di Trento ed RFI. L'accordo comprende la predisposizione della progettazione preliminare del "nuovo lotto 3 - circonvallazione di Trento e Rovereto" e dello studio di fattibilità delle tratte di completamento ricadenti nel territorio della provincia di Trento. La Provincia, allo scopo di inserire il Lotto 3 tra i lotti prioritari al pari dei Lotti 1, 2 e 4 si dichiara disponibile a partecipare al finanziamento della progettazione preliminare del nuovo Lotto 3 – circonvallazioni di Trento e Rovereto e dello studio di fattibilità delle tratte di completamento in territorio trentino.Lo studio verrà completato a cura e con il Coordinamento di un gruppo misto, costituito da tecnici di R.F.I. e della provincia di Trento.La prima fase, da realizzare entro il 2016 prevede la costruzione della circonvallazione di Trento e Rovereto e la realizzazione di barriere antirumore lungo la linea attuale.La seconda fase, da realizzarsi entro il 2030 prevede il completamento della nuova linea in modo che tutti i treni merci che non devono scaricare o caricare merce in Trentino utilizzino la nuova linea prevalentemente in galleria mentre la linea attuale verrà usata per il trasporto merci e passeggeri locale.

**Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 definisce le tratte prioritarie del raddoppio Fortezza-Verona. Nell'allegato B, tabella B4, le "opere da avviare entro il 2012", sono riportati gli interventi; "Collegamento ferroviario Fortezza-Verona(lotto 1)", con un costo di 1.456,00, non finanziato; "Collegamento ferroviario Fortezza-Verona (lotto 2-4)", con un costo di 1.044,00, non finanziato.

**Agosto 2007**

Il CIPE, con delibera del 30 agosto 2007 n. 89, approva il progetto preliminare dei Lotti 1(1.574,4 Meuro) e 2 (797 Meuro) per un costo complessivo di 2.314, 4 milioni di euro, ed assegna 53 Meuro a valere sull'art. 1, comma 277, della legge n. 296 del 2006 per la progettazione definitiva dei medesimi lotti.

**Novembre 2007**

Con decisione della Commissione europea del 19 novembre, sono stati previsti, per il Quadruplicamento Fortezza – Verona, finanziamenti per 58,81 Meuro, di cui 41,9 per studi e 16,91 Meuro per lavori.

**Dicembre 2007**

L'11 dicembre 2007 viene sottoscritto un accordo tra MI, Provincia Autonoma di Bolzano e RFI, in cui si individua e dichiara prioritario un ulteriore lotto funzionale di completamento:- Lotto 5 – Bronzolo ( a sud di Bolzano) – Trento Nord. Con lo stesso Accordo è stato attivato lo studio di fattibilità tra RFI e la

Provincia Autonoma di Bolzano relativo alla tratta tra Bronzolo e Salorno ( corrispondente alla parte relativa alla Bassa Atesina, nel territorio della Provincia Autonoma di Bolzano). L'Accordo del 11.12.2007 prevede altresì di destinare 3 Meuro, a valere sulle risorse del D.L. 159/2007, alla progettazione preliminare da parte di RFI dell'intero 5 lotto funzionale, tenendo conto dell'avanzamento degli studi di fattibilità e dei risultati raggiunti.

#### **Febbraio 2008**

La Corte dei Conti, con Deliberazione n. 3/2008/P, assunta nell'adunanza del 13 febbraio 2008, ricusa il visto alla Delibera CIPE del 30 agosto 2007 n. 89, con la motivazione che nel progetto preliminare approvato non vengono indicate le fonti di copertura dell'intera opera e che, in assenza di fonti di copertura "non trova adeguato fondamento l'assegnazione di un contributo per la progettazione definitiva dell'opera (lotti 1 e 2)".

#### **Marzo 2008**

Il 2 marzo viene depositato presso l'ufficio VIA della Provincia di Trento il progetto preliminare "Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona, Linea di accesso Sud Fortezza Verona, lotto 3, Circonvallazione di Trento e Rovereto"

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento Quadruplicamento Fortezza-Verona (prime tre fasi prioritarie: Fortezza-Ponte Gardena; circonvallazione di Bolzano; ingresso nel nodo di Verona) è compreso tra le opere "in corso - Tabella A04- Tabella A04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità per la parte riguardante la progettazione (55 Meuro), e tra le opere prioritarie da avviare - Tabella B04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità, per la parte riguardante la realizzazione (2.445 Meuro).

Il CIPE, con delibera del 27 marzo 2008 n. 32, ripropone l'approvazione del progetto preliminare "Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona" dal complessivo costo di 2.563,40 Meuro, e concede un contributo quindicennale per la progettazione definitiva dei lotti 1 e 2, da assegnare al soggetto aggiudicatore, pari ad euro 5.000.515 a valere sul contributo previsto dall'art. 1, comma 977, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e decorrente dal 2008, suscettibile di sviluppare, al 30 agosto 2007, un volume di investimenti pari a 53 Meuro.

Il Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MIT, relativamente all'intervento in esame, sottolinea che: "Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud. Il costo totale dei quattro lotti è stimato in 3.800 Meuro. Dei quattro lotti, il tratto tra Fortezza e Ponte Gardena (Lotto 1, sviluppo 24,7 km circa), la circonvallazione di Bolzano (Lotto 2, sviluppo 10,6 km circa) e l'ingresso a Verona (Lotto 4 sviluppo, 9,9 km circa), sono stati considerati prioritari, con ultimazione prevista nel 2017-2018".

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento "Quadruplicamento Fortezza-Verona: Lotti 1 e 2" sono riportati nelle tabelle: 3.1. Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002 – 2008), con un costo di 2.500,4 Meuro, una disponibilità di 53 a carico dei fondi legge obiettivo e di 61 Meuro da "altri finanziamenti", un fabbisogno residuo di 2.386,40 Meuro e uno stato progettuale "PP approvato dal CIPE"; 3.8 "opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013".

#### **Novembre 2008**

La Corte dei Conti, nell' adunanza del 13 novembre 2008, con delibera n. 19.2008.P, ricusa il visto di legittimità alla delibera CIPE del 27 marzo 2008 n.32, adducendo le stesse motivazioni della precedente ricasazione della Delibera CIPE 89/2007, ovvero la mancanza di precise indicazioni sulla copertura

finanziaria dell'intero intervento. Nelle controdeduzioni apportate dall'Amministrazione, viene riportato che: "a) l'opera in esame beneficia di un contributo comunitario che andrebbe perduto qualora la Corte non ammettesse al visto la delibera in esame; b) in una prossima imminente riunione del CIPE, si provvederà a destinare risorse finanziarie (pari a circa 12 miliardi di euro) disponibili sul Fondo per aree sotto utilizzate (FAS) per il finanziamento di opere pubbliche, tra cui quella in questione". La Corte dei Conti ribadisce che "neppure il "contributo", che l'Unione europea avrebbe stanziato pari a 59 Meuro, risulta essere stato comprovato da adeguata documentazione (né risulta alcun elemento a sostegno del paventato rischio, evocato nel corso dell'Adunanza odierna da parte del rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri, circa la perdita del predetto contributo qualora la delibera in esame non venisse registrata dalla Corte)".

#### **Dicembre 2008**

Il 5 dicembre la Commissione Ue ha reso operative 11 decisioni di finanziamenti per oltre 1,7 miliardi di euro per il programma Ten-T. Per l'intervento Fortezza-Verona risultano assegnati 58,810 Meuro.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n. 10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero riuniti sotto la voce Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia, con un costo di 2.563,4 Meuro, una disponibilità di 108,2 Meuro e un fabbisogno di 2.455,2 Meuro. E' altresì compreso nell'allegato 1 tabella 7, Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25 febbraio 2009).

#### **Aprile 2009**

Il nuovo progetto preliminare della circonvallazione di Trento, che recepisce le osservazioni della Provincia autonoma di Trento viene inviato al MIT per l'inoltro al CIPE.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 L'Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistrutturazione al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Nella tabella "13 :Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare al 2013" è presente l'intervento "Quadruplicamento Fortezza-Verona :lotti 1 (Fortezza – Ponte Gardena), 2 (Circonvallazione di Bolzano)", con un costo di 2.500,40 Meuro e un fabbisogno di 2.386,40 Meuro. E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Trentino Alto Adige" tra le "Opere programmate nel DPEF Allegato infrastrutture XIV Legislatura.

#### **Agosto 2009**

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 viene nominato Commissario straordinario per le opere di accesso al tunnel del Brennero il Dott. Mauro Fabris

#### **Novembre 2009**

Il 18 novembre 2009, nell'audizione presso la Commissione VIII Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, il Commissario Straordinario per le opere di Accesso al Brennero relaziona sullo stato delle opere. Il Commissario sottolinea che, in assenza della pubblicazione della delibera CIPE, la progettazione preliminare non è andata avanti per mancanza di fondi e che il rischio è: "il definanziamento, per quanto di competenza UE, delle tratte di accesso, ma anche il definanziamento, se non addirittura il blocco, degli stanziamenti assicurati dalla UE alla stessa realizzazione della galleria di base".

#### **Dicembre 2009**

Il maxi emendamento alla Finanziaria 2010, del 5 dicembre 2009, all'art.2 comma 222-224 prevede

la possibilità di avviare la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di grandi progetti strategici, individuati con decreti del Presidente del consiglio dei Ministri, anche in assenza della copertura totale del costo dell'opera. Il progetto deve essere inserito nella rete trans europea dei trasporti (Ten-T) e nel PIS (Legge Obiettivo), il costo deve essere superiore ai 2 miliardi di euro ed il tempo di realizzazione (dopo l'approvazione del progetto definitivo) superiore ai 4 anni. I lotti funzionali devono essere di importo non inferiore ad 1 miliardo di euro. Il provvedimento si applica alla Galleria del Brennero.

#### **Aprile 2010**

RFI Spa, nella nota informativa sull'opera "Fortezza-Verona", del 20 aprile 2010, riferisce che: "In assenza di pubblicazione della delibera CIPE di approvazione della progettazione preliminare RFI non è autorizzata ad avviare la progettazione definitiva dei Lotti 1 e 2 disponendo di adeguate coperture finanziarie. Ulteriori ritardi nell'avvio delle attività progettuali rendono difficoltoso il rispetto del piano di spesa 2008-2013 dichiarato alla Comunità Europea e, per i meccanismi di rendicontazione propri del finanziamento europeo, si prospettano rischi nell'acquisizione del contributo concesso. L'apertura della Galleria di Base del Brennero tra Fortezza e Innsbruck è prevista nel 2022; l'utilizzazione completa di tale opera è strettamente correlata al potenziamento della Linea di accesso sud. Tale condizione rappresenta per la Commissione Europea un vincolo pregiudiziale per l'approvazione e il finanziamento della stessa galleria di base del Brennero". Rispetto al costo dei due lotti prioritari viene riportato quello del progetto preliminare del 2003 pari a 2.251 Meuro di cui 1.456 per il lotto 1 e 795 Meuro per il lotto 2.

#### **Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità è incluso il progetto "Potenziamento linee di accesso al Brennero (progettazioni dei lotti 1,2,3,4; progettazione preliminare lotto 5; quota finanziata dal programma TEN-T 2007-2013 a copertura della fase realizzativa, la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)" con un costo a vita intera di 104 Meuro di cui 87 già disponibili al 2008 e 17 quali risorse aggiuntive 2009 di competenza TEN.

#### **Codice Unico di Progetto**

N.D.

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI

**Normativa e documentazione di riferimento**

Studio di fattibilità 1993  
Memorandum di Montreux del 2/3 Giugno 1994  
Memorandum di Bruxelles del 21 Novembre 1994  
Decisione n. 1692/96/CE Allegato III -TEN-T, Giugno-Dicembre 1994  
Dichiarazione congiunta Ministri dei Trasporti Austria e Italia del 15 Aprile 1999  
Delibera CIPE 1° Febbraio 2001, n.1.  
Decreto del Presidente della Repubblica 14 Marzo 2001  
Libro bianco della Commissione della Comunità Europea del 12 Settembre 2001  
CdP FS 2001-2005, Settembre 2002  
Dichiarazione congiunta dei Governi di Austria e Italia 1° Aprile 2003  
Memorandum del 10 Settembre 2003 dei Governi di Austria e Italia  
IGQ tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano del 13 Febbraio 2004  
Decisione n. 884/2004/CE del 29 Aprile 2004  
Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria del 30 Aprile 2004  
Decreto-Legge 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)  
Accordo fra la Provincia Autonoma di Trento ed R.F.I., 26 Febbraio 2007  
Delibera CIPE n. 89 del 30 Agosto 2007 (ricusata dalla Corte dei Conti)  
Decisione della Commissione europea del 19 Novembre 2007  
Accordo tra Ministero delle infrastrutture, Provincia Autonoma di Bolzano 11 Dicembre 2007  
Deliberazione Corte dei Conti Deliberazione n. 3/2008/P del 13 Febbraio 2008  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008  
Delibera CIPE n.32 del 27 Marzo 2008 (ricusata dalla Corte dei Conti)  
Deliberazione Corte dei Conti del 13 Novembre 2008 n. 19.2008.P  
DPCM del 5 Agosto 2009  
Audizione presso la Commissione VIII Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, il  
Commissario Straordinario per le opere di Accesso al Brennero, 18 Novembre 2009  
Nota informativa "Fortezza-Verona" RFI Spa, 20-04-2010  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	2.500,00	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	2.500,00	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	2.500,00	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	2.563,400	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 6.03.2009
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	2.500,400	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
Note		

#### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	114,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
Di cui (importi e provenienza)	53,000	Legge 296/2006
	28,000	Altro contributo pubblico
	33,000	Enti locali
Fabbisogno residuo	2.386,40	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO	ESTERNO		
		Importo: 121 Meuro		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.760 Meuro			
Note:				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	31/03/2013 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato		Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		2.600 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
Note:				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

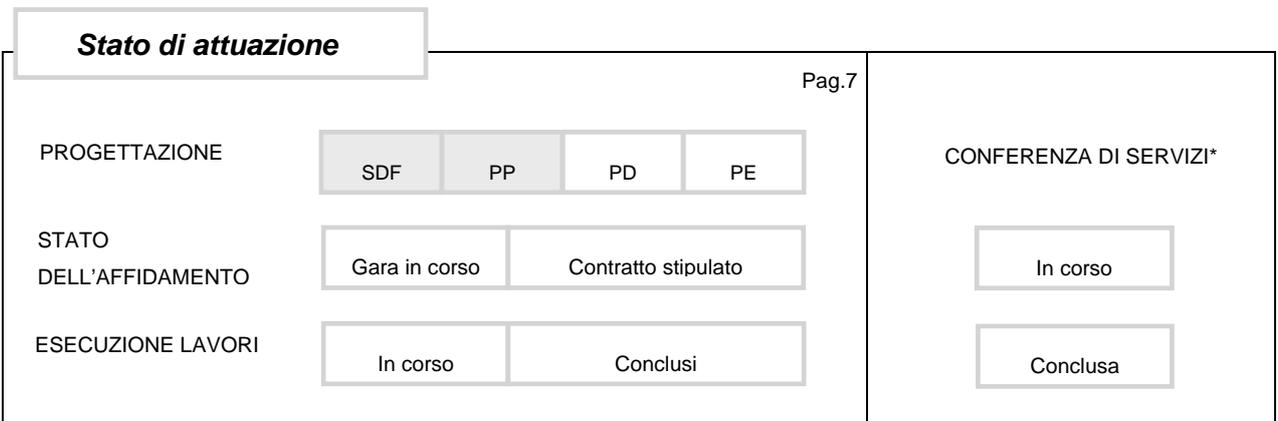
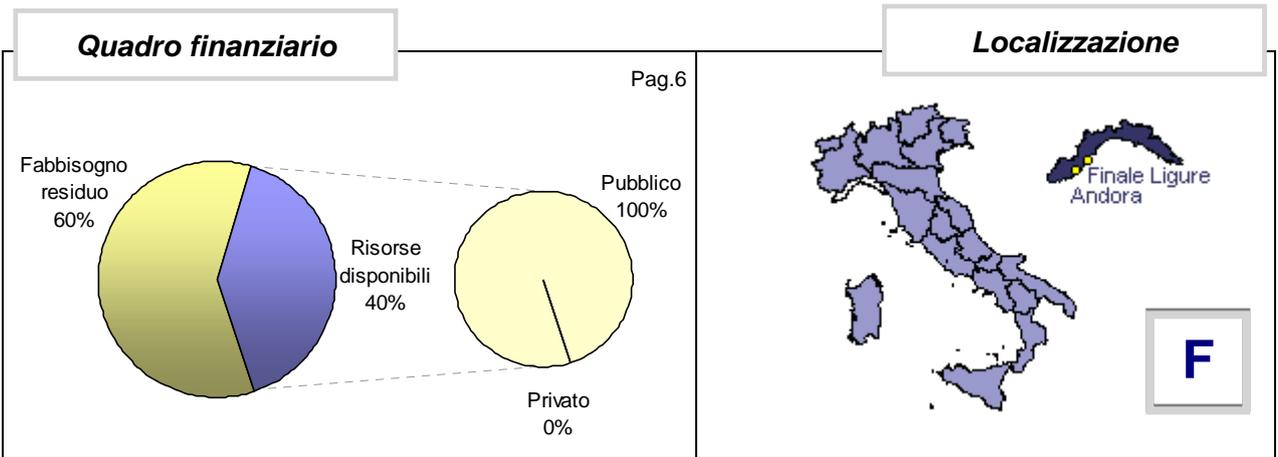
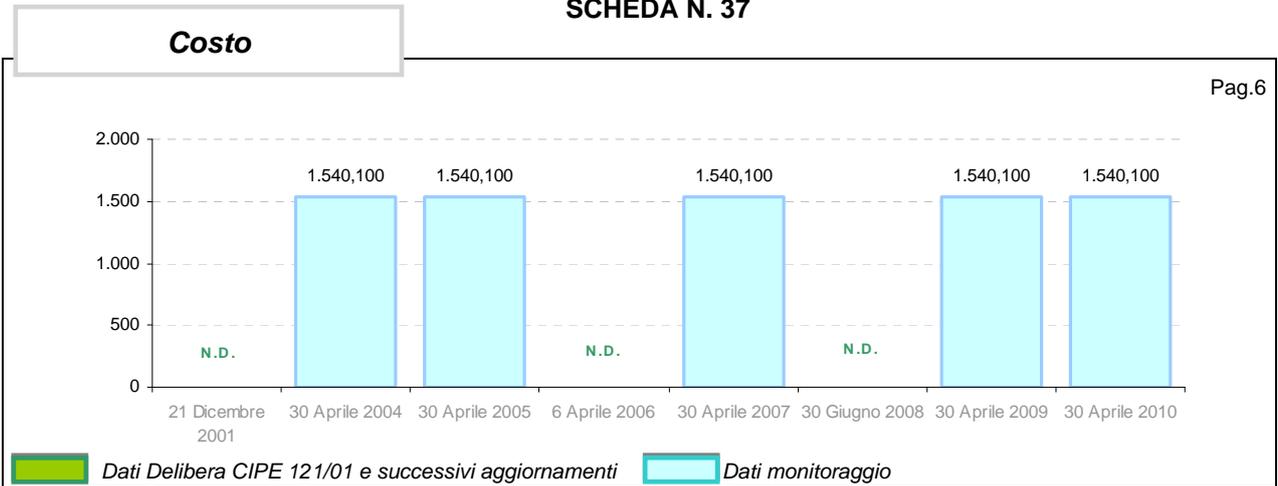
	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>	30/11/2013 (previsto)	
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%)</i> :		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2014	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa



CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA  
*Sistemi Ferroviari*  
 Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione)  
**RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA GENOVA – VENTIMIGLIA**  
**TRATTA FINALE LIGURE – ANDORA**  
**SCHEDA N. 37**



Pianificata a Giugno 2011



## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

Il progetto del raddoppio Genova-Ventimiglia prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario, compresa tra la stazione di Finale Ligure e la stazione di Andora, che si sviluppa a monte della linea storica. Il tracciato presenta una lunghezza complessiva di circa 31+910 km, di cui circa 25 km in galleria e 1,9 km in viadotto. Sono previste, oltre alle stazioni di Finale Ligure e di Andora, una stazione ad Albenga, e fermate a Pietra Ligure, Borghetto S. Spirito e Alassio, quest'ultima in galleria.

#### **Luglio 1996**

L'attuale progetto preliminare dell'opera è un aggiornamento del progetto del quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale con decreto interministeriale DEC/VIA n. 2535 del 29 luglio 1996.

#### **Gennaio 1998**

Nell'Accordo di Programma del 19 gennaio 1998, per l'approvazione del raddoppio del tratto di ferrovia Finale Ligure Marina – San Lorenzo al Mare, stipulato tra il Ministero dei Trasporti, le Ferrovie dello Stato, la Regione Liguria, le Province di Imperia e di Savona ed i Comuni interessati, viene definito il tracciato dell'intervento.

#### **2000**

Il progetto è incluso tra i progetti di investimento relativi alla rete fondamentale del CdP 2001-2005.

#### **2001**

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa", sistemi ferroviari "Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)" del costo pari a 4.379,555 Meuro e una disponibilità di 785,014 Meuro.

#### **Marzo 2002**

L'intervento "Raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia: tratta Finale Ligure-Andora" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo 2002, nell'ambito del "Corridoio Tirrenico-Nord Europa" alla voce "Linea Genova-Ventimiglia: raddoppio delle tratte S. Lorenzo-Andora e Andora-Finale Ligure".

#### **Luglio 2002**

Nel DPEF 2003-2006, l'"Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)" figura nell'elenco delle 21 opere prioritarie.

#### **Marzo 2003**

Il progetto preliminare dell'opera viene trasmesso in data 10 marzo 2003 da RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, alla Regione Liguria e alle Amministrazioni interessate.

#### **Giugno 2003**

La Regione Liguria, con delibera di Giunta 6 giugno 2003 n. 619, esprime parere favorevole di massima, con prescrizioni, in merito alla localizzazione urbanistica dell'opera, sentiti i competenti uffici regionali, la Provincia di Savona, la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio della Liguria e i Comuni interessati.

#### **Settembre 2003**

Il CIPE, con delibere 29 settembre 2003, nn. 78 e 79, approva i progetti preliminari – rispettivamente – della "linea Milano – Genova: terzo valico dei Giovi" e della "tratta Genova Voltri - Brignole", entrambi

inclusi nell'infrastruttura strategica "Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)".

#### **Aprile 2004**

Il "Raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia: tratta Finale Ligure – Andora" è incluso (con il costo di 1.540,3 Meuro) nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 classifica l'"Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)" tra quelli riproposti già presenti nel DPEF 2004–2007.

#### **Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Febbraio 2005**

La Regione Liguria, con delibera n. 217 del 15 febbraio integra le valutazioni espresse con la delibera del giugno 2003. A seguito di approfondimenti progettuali richiesti dai Comuni di Alassio e Albenga, il piano del ferro è stato abbassato a -2,55 mt. nella tratta che attraversa il Comune di Alassio così da mantenere la funzionalità della stazione ed escludere la demolizione di fabbricati e la deviazione del rio Candi.

#### **Giugno 2005**

Il MIT, con nota 30 giugno 2005 n. 310, trasmette al CIPE la relazione istruttoria della tratta ferroviaria Finale Ligure - Andora, proponendo l'approvazione del progetto preliminare.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina", con un costo di 1.540 Meuro interamente finanziato, tra quelli in fase istruttoria. Lo stesso documento colloca l'intervento tra le 31 opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006.

Il CIPE, con delibera 29 luglio 2005, n. 91 approva il progetto preliminare con prescrizioni e prende atto che il progetto, del costo complessivo di 1.540,100 Meuro, comprensivo delle prescrizioni, trova copertura nel CdP con RFI 2001-2005 e nei relativi "addendum".

#### **Ottobre 2005**

In data 31 ottobre viene avviata la progettazione definitiva, che viene sospesa a gennaio 2006 per consentire l'inserimento nel progetto delle nuove normative di sicurezza delle gallerie.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura il "raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure" quale sub intervento dell'Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.540,30 Meuro interamente finanziati con il Contratto di programma 2001-2005 di RFI.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Finale Ligure-Andora" conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MI, aggiornato a novembre 2006, conferma il costo stimato di 1.540,1 Meuro e le risorse assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal CdP MI-RFI pari a Meuro 619,80, per un fabbisogno residuo di Meuro 920,30.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina" è riportato negli allegati: A1 "Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE" con un costo 1.540 Meuro e una disponibilità di 619,80 Meuro; A2 "Progettazioni preliminari SAL e previsioni di spesa"; B, tabella B.3 "Opere in corso con copertura parziale".

**Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MI, per la "Tratta Finale Ligure - Andora" è riportato che "il CIPE, con delibera n.91 del 29 luglio 2005, ha approvato il progetto preliminare per l'importo di Meuro 1.540. E' prevista la copertura nell'ambito dei finanziamenti regolati dal CdP MI-RFI (2001-2005 e relativi "addendum"), pari a Meuro 620, con un fabbisogno residuo di Meuro 920. E' in corso la progettazione definitiva a cura di ITALFERR. A seguito delle restrizioni di cassa predisposte dal precedente Governo non è possibile allo stato utilizzare i 619,80 Meuro"

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra MI e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale (Progettazione) è compreso tra le opere "in corso - Tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale per la parte riguardante la progettazione (43 Meuro), e tra le "altre opere da realizzare" - Tabella C03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale, per la parte riguardante la realizzazione (1.497 Meuro).

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è inserito nella tab.3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con un costo di 1.540,10 Meuro di cui 619,80 da "altri finanziamenti" e 920,30 Meuro di fabbisogno residuo.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa riuniti sotto la voce Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione), con un costo di 1.540,1 Meuro, una disponibilità di 619,750 Meuro e un fabbisogno di 920,350 Meuro.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l' Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione) è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale Ligure Marina" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Liguria" con un costo di 1.540,00 Meuro, una disponibilità di 619,80 Meuro a carico di altre fonti statali, un fabbisogno di 920,20 Meuro, e uno stato dell'arte "parzialmente finanziati"

**Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale è incluso il progetto "Il Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale (Progettazione)" con un costo a vita intera di 43 Meuro, tutti già disponibili al 2008, dei quali 10 contabilizzati a 2009.

**Codice Unico di Progetto**

J71J04000000008

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Decreto interministeriale DEC/VIA n. 2535 del 29 Luglio 1996

Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti, le Ferrovie dello Stato, la Regione Liguria, le Province di Imperia e di Savona ed i Comuni interessati del 19 Gennaio 1998

Contratto di programma RFI 2001-2005

IGQ tra il Governo e la Regione Liguria del 6 Marzo 2002

Delibera di Giunta Regione Liguria del 6 Giugno 2003, n. 619

Delibera CIPE n. 78 del 29 Settembre 2003

Delibera CIPE n. 79 del 29 Settembre 2003

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Delibera Regione Liguria del 15 Febbraio 2005, n. 217

Delibera CIPE n. 79 del 15 Luglio 2005

Delibera CIPE n. 91 del 29 Luglio 2005

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	1.540,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.540,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	1.540,100	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 91 del 29.07.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2011 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	1.540,100	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	1.540,100	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	619,750	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 91 del 29.07.2005
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	55,750	<i>Legge finanziaria 2001 (Contratto di programma RFI 2001-2005)</i>
	564,000	<i>Legge finanziaria 2003 (2° addendum al Contratto di programma RFI 2001-2005)</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	920,350*	

Note: la Delibera CIPE n. 91/2005 in merito alla copertura finanziaria fa presente che il MIT, in sede di esame del progetto definitivo, provvederà a confermare che l'importo di 1.540,1 Meuro trova copertura nel Contratto di Programma con RFI 2001-2005 e nei relativi "addendum".

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 16.500.000,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.139,82 Meuro			
<p><i>Note:</i> * La progettazione preliminare, redatta all'intero della PA, è stata approvata dal CIPE con delibera 91/2005. Anche la progettazione definitiva, che risulta sospesa, è di competenza di RFI Spa. E' invece prevista a carico del Contraente Generale la progettazione esecutiva per la quale si stima un costo di 16,5 Meuro.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO	09/07/2012 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale (previsto)	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati	
	Appalto di sola esecuzione	Concessione di servizi		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	gg		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<i>Note:</i>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

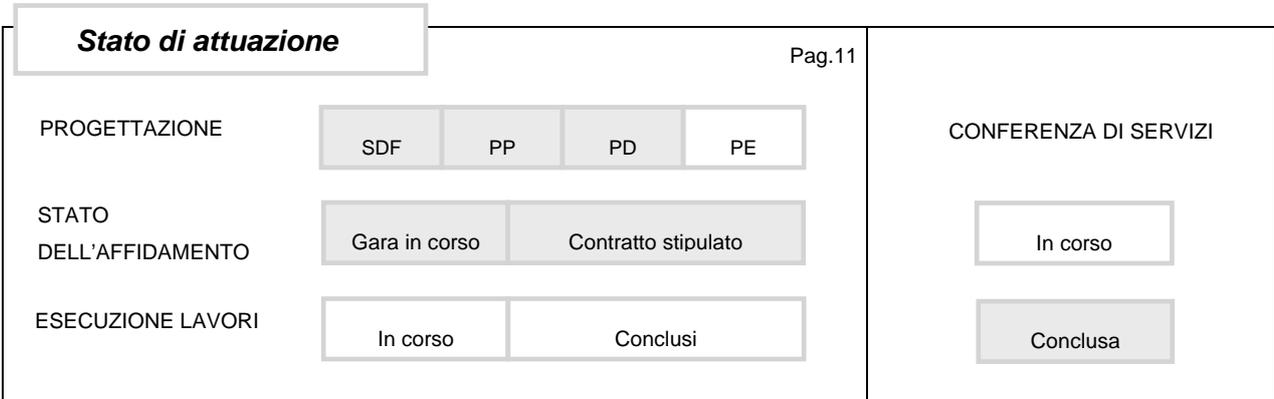
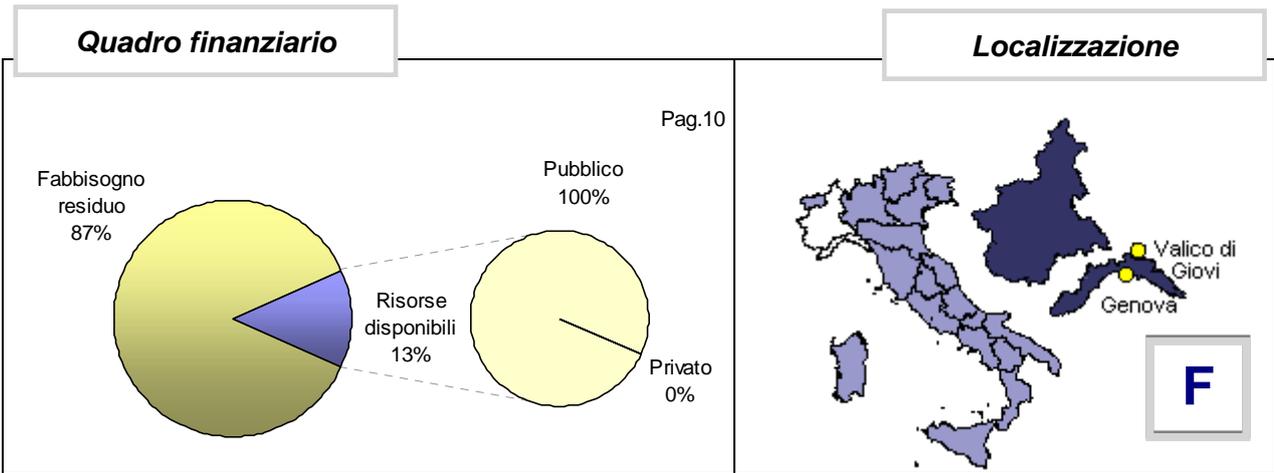
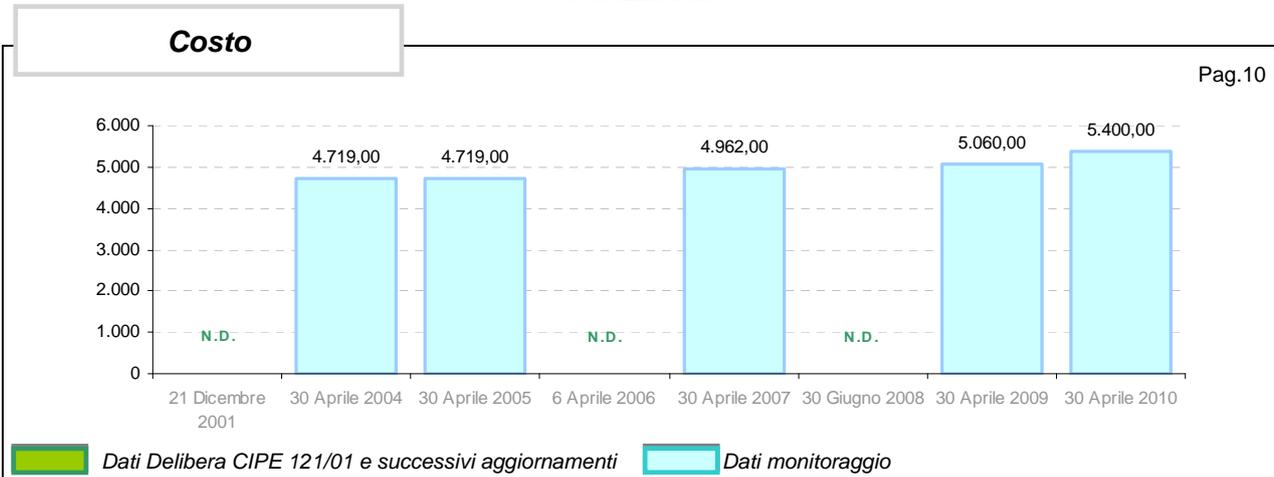
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	24/05/2014	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2010	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2013	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2013	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note: la delibera CIPE n. 91/2005 in merito ai tempi realizzazione dell'intervento indica un tempo complessivo stimato, dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera, di circa 85 mesi.		

**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA**  
*Sistemi Ferroviari*  
 Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione)  
**“TERZO VALICO DEI GIOVI” LINEA AV/AC MILANO - GENOVA**  
**SCHEDA N. 38**



## **DATI GENERALI**

### ***Dati identificativi***

Il progetto originario, del 1992, prevedeva la realizzazione di una nuova linea AV tra Milano e Genova. Nel 1998, in base agli esiti della Verifica parlamentare sul progetto TAV, è stata data priorità alla realizzazione di una nuova linea AV di collegamento tra il porto di Genova e la rete ferroviaria Padana denominata Terzo Valico dei Giovi.

#### **Aprile 1986**

Nel Piano generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta Velocità. Il Piano prevede il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia.

#### **Gennaio 1991**

Il CdP 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema Alta Velocità sia ripartito tra Stato e privati. In particolare, lo Stato dovrà coprire il 40% dei costi, più gli oneri per gli interessi relativi alle fasi di costruzione delle opere, di avviamento e di pre-esercizio. La direttrice Milano-Genova viene inclusa tra i progetti del Contratto di Programma .

#### **Marzo 1992**

L'Ente FS affida a TAV, con una nuova concessione la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico della tratta AV Milano-Genova. Viene sottoscritta la Convenzione con il General Contractor COCIV.

#### **Novembre 1992**

In base alla convenzione stipulata il 16 novembre dalla TAV Spa, il General Contractor per l'intervento è il consorzio COCIV.

#### **Dicembre 1992**

Viene stipulato tra FS (trasformata in S.p.a.) e il MIT un nuovo Contratto di Programma 1993-1995, che stabilisce l'entità dell'impegno pubblico per la realizzazione del sistema AV.

#### **Dicembre 1996**

La legge 662/96 (art. 2, comma 15), collegata alla Finanziaria per il 1997, prevede una Verifica Parlamentare sullo stato di attuazione del progetto Alta Velocità, allo scopo di consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria, allo sviluppo dell'intermodalità, all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

#### **Febbraio 1997**

Nella Relazione del Ministro alla Commissione Trasporti della Camera viene introdotto il concetto di Alta Capacità in sostituzione dell'Alta Velocità: le nuove linee devono aumentare la capacità ferroviaria nel suo complesso.

#### **Marzo 1998**

TAV diventa al 100% proprietà delle FS, che acquistano le quote azionarie pari al 57% del capitale sociale detenute da 42 soci tra banche, assicurazioni e istituti di credito italiani ed esteri.

#### **Aprile 1998**

La Banca Europea degli Investimenti (BEI) concede il primo finanziamento del mondo bancario alle nuove linee ferroviarie veloci (stanziati 700 miliardi di lire).

**Aprile 1999**

Firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1000 miliardi di lire.

**Dicembre 2000**

Aprire la Conferenza di Servizi istruttoria del Terzo Valico.

TAV e FIAT-CavToMi, General Contractor della Torino - Milano firmano un Accordo ponte che regola le attività da svolgere in anticipo rispetto alla firma dell'Atto Integrativo.

**Gennaio 2001**

La Finanziaria 2001 ridefinisce il sistema di realizzazione di alcune delle linee veloci.

**Aprile 2001**

Viene presentato al CIPE, che esprime parere favorevole, il Contratto di Programma 2001-2005 (Delibera n.44 del 4 aprile 2001), che verrà sottoscritto il 2 maggio 2001.

**Luglio 2001**

Con la costituzione di Rete Ferroviaria Italiana si conclude il processo di riorganizzazione del gruppo FS.

**Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo nell' "Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)", con un costo complessivo di 4.379,555 Meuro, riferito all'intero Asse, a fronte di una disponibilità di 785,014 Meuro e a una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 246,350 Meuro.

**Marzo 2002**

L'opera è compresa nell'IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo 2002.

**Luglio 2002**

Il Terzo Valico dei Giovi è individuato dal DPEF 2003-2004 tra gli interventi chiave.

**Agosto 2002**

La Legge n.166 autorizza la prosecuzione delle concessioni rilasciate alla TAV Spa dall'Ente Ferrovie dello Stato e i sottostanti rapporti di general contracting.

**Settembre 2002**

Il CIPE approva il Piano delle Priorità degli Investimenti - settembre 2002 con Delibera n. 85 del 21 dicembre 2002.

Si conclude la Conferenza di Servizi Istruttoria iniziata a dicembre 2000 per individuare il tracciato del Terzo Valico.

**Dicembre 2002**

La Legge n. 289/2002 (finanziaria 2003) prevede che Infrastrutture Spa finanzi prioritariamente gli investimenti per il Sistema AV/AC reperendo le risorse sul mercato bancario e su quello dei capitali e pone a carico dello Stato l'onere per il servizio della parte di debito non remunerabile dai soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico previsto.

**Gennaio 2003**

Il CIPE, con Delibera 31 gennaio n. 2, integrata con la Delibera 25 luglio 2003, n. 24 e con la Delibera 5 dicembre 2003, n. 114 prende atto delle modalità di attuazione dell'art. 75 della Legge n. 289/2002 prospettate nel dossier di valutazione economico-finanziaria del "sistema alta velocità/alta capacità" sull'asse Torino-Milano-Napoli, trasmesso con parere favorevole dal MIT e positivamente esaminato anche dai competenti Dipartimenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

**Marzo 2003**

TAV stipula con la Banca OPI (Banca per la finanza alle Opere Pubbliche e alle Infrastrutture) un contratto di finanziamento per la TO-MI-NA di 500,000 Meuro della durata di 18 mesi.

**Aprile 2003**

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003.

**Maggio 2003**

Il 30 maggio la Regione Liguria esprime valutazione positiva con prescrizioni (Delibera di Giunta n. 579).

**Giugno 2003**

Vengono presentati al MIT i progetti delle linee veloci Milano-Verona e Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi per l'approvazione del CIPE.

**Luglio 2003**

La Regione Piemonte esprime parere favorevole con prescrizioni. (Delibera di Giunta n. 56-9903 dell'8 luglio 2003). Fanno parte integrante della Delibera gli accordi tra la Regione, la Provincia di Alessandria e i Comuni di Novi Ligure, di Serravalle Scrivia e di Tortona.

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

Il CIPE con delibera 24/2003, autorizza RFI a "contrarre finanziamenti ponte col sistema bancario, da estinguere non appena sarà disponibile da parte di Infrastrutture Spa la provvista necessaria".

Con la Delibera 25 luglio 2003, n. 29, il CIPE esprime parere favorevole sul 2° addendum al CdP 2001-2005. In particolare l'art. 7 del nuovo CdP, che modifica l'Art.14.4, prevede che i dossier di valutazione economica, i conseguenti fabbisogni finanziari e lo schema di finanziamento del "resto del sistema AV/AC" debbano essere sottoposti dal MIT (d'intesa con il Ministro dell'economia) all'esame del CIPE.

**Settembre 2003**

Il MIT, con nota. 432 del 24 settembre 2003, trasmette la relazione istruttoria e propone di approvare il progetto preliminare con prescrizioni e di assegnare l'importo di 319,000 Meuro per il finanziamento di attività ed interventi da avviare in via anticipata.

Il CIPE, con Del. 78 del 29 settembre 2003, prende atto dei pareri favorevoli espressi dalle Regioni interessate e dal Ministero per i Beni e le Attività culturali nonché dalla Commissione Speciale VIA. Gli Enti gestori delle interferenze sono stati interpellati e quindi approva il progetto preliminare. Il costo complessivo previsto per l'opera è di 4.719 Meuro (4.200 Meuro per costi diretti e indiretti, 90 conseguenti l'accoglimento delle prescrizioni e una quota per i "rischi noti") comprensivo di una quota per *contingencies*. Il CIPE stabilisce inoltre gli interventi di viabilità e di cantierizzazione da avviare in "via anticipata", come richiesto dalle Regioni e che potrebbero permettere di anticipare il completamento dell'opera di due anni rispetto alla data prevista del 2013. L'importo relativo è stimato in complessivi 450 Meuro, di cui 319 per il primo lotto funzionale eseguibile nel primo biennio. L'ulteriore fabbisogno di 131 Meuro si riferisce ad attività dipendenti dalla realizzazione del primo lotto. Per finanziare gli interventi in via anticipata si autorizza RFI a contrarre mutui fino ad un massimo di 319 Meuro, in attesa della disponibilità della provvista necessaria da parte di Infrastrutture Spa.

**Novembre 2003**

Il CIPE, con la Delibera 13 novembre 2003, n.103, approva il PPI, nella versione ottobre 2003, per l'anno 2004 e in via programmatica per gli anni successivi.

**Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio dei Due Mari e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2011.

**Novembre 2004**

Il MIT con nota 11 novembre 2004, n. 7404/2004/SP, trasmette la documentazione concernente i dossier di valutazione del sistema ferroviario alta velocità/alta capacità predisposta da RFI, corredandola con la

“nota di sintesi e di valutazione dei dossier elaborati da RFI Spa” predisposta dalla Direzione generale trasporto ferroviario; l'onere a carico dello Stato (comprensivo della manutenzione straordinaria per l'intero periodo della Concessione) si aggira tra circa 59 Meuro, nello scenario base di RFI, e 65 Meuro, nello scenario di riduzione dei ricavi da pedaggio della linea Torino-Milano-Napoli; i pedaggi unitari utilizzati per lo sviluppo dei suddetti scenari vengono confermati nella misura indicata nella precedente versione del dossier relativo alla “linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli”. Le stime di traffico effettuate per conto di RFI, ed esposte nei dossier in questione, sono da considerare, secondo il MIT, in linea di massima, plausibili; si segnala che l'effettivo verificarsi dei risultati esposti nei dossier dipende anche dal rispetto dei tempi di conclusione e dei costi di realizzazione delle opere e che RFI è stata già sollecitata dal MIT a predisporre interventi per ridurre il rischio di ulteriori incrementi dei costi e slittamenti dei tempi di attivazione stimati nei dossier all'esame.

Il decreto emanato il 24 novembre 2004 dal Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il MIT estende alle linee "Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi" e "Milano-Verona", compresi gli adeguamenti del nodo di Verona, le modalità di intervento già previste nel decreto 23 dicembre 2003, n. 117248, relativo alla “linea AV/AC Torino-Milano-Napoli”, e integra il contratto di finanziamento tra Infrastrutture Spa, RFI Spa e TAV Spa, determinando l'importo complessivo finanziabile in 36.000 Meuro.

#### **Marzo 2005**

RFI indica come data di ultimazione lavori giugno 2012.

Il CIPE, con delibera 18 marzo 2005 n.1, approva l'aggiornamento del dossier di valutazione economico-finanziaria relativo alla “linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli” e i dossier relativi al “Terzo Valico dei Giovi” e alla “linea AV/AC Milano-Verona-Padova-(Venezia)”, limitatamente alla tratta Milano-Verona (nodo di Verona incluso). Approva inoltre le modalità di restituzione del prestito e prende atto che nulla osta a che venga dato corso al meccanismo di finanziamenti di cui all'art.75 della legge n.289/2002.

#### **Luglio 2005**

Il MIT, con note del 25 luglio 2005 n. 13408/2005/S.P e 1° agosto 2005 n. 13285/2005/S.P., sottopone al CIPE la proposta di adeguamento del costo del progetto preliminare del “Terzo valico dei Giovi – linea AV/AC Milano-Genova”, approvato con delibera n. 78/2003.

Il DPEF 2006-2009 per l'intervento “Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi” indica un costo pari a 4.719 Meuro, totalmente assegnati, il 2013 quale anno di completamento lavori e, in merito allo stato di avanzamento lavori, in corso di definizione i rapporti con il General Contractor. Lo stesso documento include l'opera tra le 31 cantierate al 31.12.2006.

#### **Agosto 2005**

Il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, con nota 2 agosto 2005 n. 107857, sottolinea in linea di principio che la presa di atto dell'incremento del costo dell'opera implica la sottoposizione al CIPE di un dossier di valutazione aggiornato, precisando di non avere osservazioni in ordine alla lievitazione dell'adeguamento monetario, mentre ritiene che la quantificazione dei maggiori costi per le prescrizioni debba essere validata dai competenti uffici del MIT e rileva come il riconoscimento di tali maggiori costi comporta il superamento dell'importo complessivo finanziabile di cui ai decreti richiamati.

Il CIPE, con delibera 3 agosto 2005, n. 118, approva l'adeguamento monetario del costo del progetto preliminare della linea "Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi" per l'importo aggiuntivo di 148 Meuro (adeguamento che porta il costo globale dell'opera a 4.867 Meuro, comunque inferiore al limite fissato dal decreto del 24 novembre 2004) ed invita il MIT a formulare le definitive proposte sull'incremento del costo delle prescrizioni in occasione della sottoposizione del progetto definitivo e a far predisporre da RFI un nuovo dossier di valutazione del “3° Valico dei Giovi” – linea AV/AC Milano-Genova”.

**Settembre 2005**

RFI Spa, con nota 12 settembre 2005 n. AD/A0011/P/2005/0001023, trasmette al MIT e al CIPE il dossier di valutazione economico-finanziaria della linea AV/AC "Milano-Genova" redatto in aggiornamento di quello approvato con la citata delibera n.1/2005.

**Ottobre 2005**

In data 20 ottobre si tiene, la prima riunione per la Conferenza di Servizi che si è chiusa il 20 dicembre.

**Dicembre 2005**

La Giunta regionale della Liguria approva, il 16 dicembre, il progetto definitivo per il Terzo Valico ferroviario ad alta velocità tra Genova e Milano e stabilisce che la realizzazione dell'opera parta contestualmente al nuovo nodo ferroviario di Genova..

**Dicembre 2005**

Il MIT, con nota 19 dicembre 2005 n. STM/TF/GC cp 632, trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi" che prevede un costo dell'opera aggiornato a 4.979 Meuro e quindi un costo aggiuntivo pari a 112 Meuro.

**Febbraio 2006**

Il MIT, con nota 2 febbraio 2006 STM/TF/GC.cp n. 81, trasmette al CIPE un supplemento di istruttoria sul maggior costo dell'accoglimento delle prescrizioni derivanti dal progetto definitivo.

Lo stesso Ministero, con nota 8 febbraio 2006 n. 17847/2006/sp, precisa che il valore aggiuntivo delle prescrizioni di cui alla delibera n. 78/2003 viene contenuto in 95 Meuro, al fine di non superare il limite indicato per l'intero sistema AV/AC nel citato decreto interministeriale del 24 novembre 2004, e che l'onere residuale di 17 Meuro resta a carico del soggetto aggiudicatore.

**Marzo 2006**

FS Spa, con nota 28 marzo 2006, informa il MIT, il Ministero dell'economia e delle finanze e il CIPE della nuova offerta di garanzie avanzata dal Consorzio COCIV per la puntuale e corretta esecuzione dei lavori relativi al progetto della linea AV/AC "Terzo Valico dei Giovi".

Il CIPE, con delibera 29 marzo 2006 n. 80, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "Terzo Valico dei Giovi - linea alta velocità/alta capacità Milano-Genova" per il valore di 4.962 Meuro. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere (prestazioni e attività) previste nel progetto approvato. In merito agli aspetti finanziari rimanda alle disposizioni dell'art. 1, commi 79-84, della legge n. 266/2005 e chiede a RFI di redigere un'ulteriore stesura del dossier di valutazione economico-finanziaria che tenga conto delle disposizioni della nuova normativa di cui alla Legge n. 266/2005 e del costo aggiornato dell'opera.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura la "linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi" quale sub intervento dell'Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Asse Ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: linea AV/AC Milano - Genova: terzo valico dei Giovi" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 4.979 Meuro interamente autofinanziati con risorse "ISPA da confermare". È inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All.8).

Con il Decreto-Legge 4 luglio 2006, n. 223 (art. 17) viene concesso, a Ferrovie S.p.A. o a società del

gruppo, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 Meuro per il 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "3° valico dei Giovi: progetto definitivo" indica un costo di 4.962,00 Meuro, di cui 198 Meuro già assegnati e 82 Meuro risorse da confermare.

#### **Novembre 2006**

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MI e aggiornato a novembre 2006, si rileva che il valore dell'opera è di 4.962 Meuro e che a tutto il 2005 sono stati contabilizzati circa 196 Meuro nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il MIT e RFI.

#### **Aprile 2007**

L'art. 13, commi 8-*quinquiesdecies* e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007 (convertito con modificazioni dalla legge n. 40/2007) prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e costruzione delle tratte ad Alta Velocità Milano-Verona-Padova e Milano-Genova. La norma prevede altresì, per effetto della revoca, lo scioglimento delle Convenzioni stipulate tra TAV Spa e i General Contractor (Consorzio Cepav Due; Consorzio Irivac Due/Fintecna; Consorzio Cociv) nel 1991 e nel 1992 e successive modifiche e integrazioni.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 la Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" è riportata negli allegati: A.1 "opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" per un costo di 5.060 Meuro e una copertura per 223 Meuro; A2"Progettazioni definitive"; B", tabella B6 "Legge Obiettivo: Opere prioritarie Reti TEN".

#### **Luglio 2007**

Per il periodo 2007-2013, il contributo europeo richiesto in data 16 luglio 2007 è pari a 160 Meuro. A fronte di tale contributo, è previsto un finanziamento nazionale di 640 Meuro.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MI, è riportato che l'intervento ha un costo complessivo aggiornato pari a 5.060 M€ (RFI 2007- 2011) di cui 225 M€ già spesi a fine 2006. Per il periodo 2007-2013, il contributo europeo richiesto in data 16 luglio 2007 è pari a 160 M€. A fronte di tale contributo, è previsto un finanziamento nazionale di 640 M€. L'avvio delle attività è previsto per il 2010".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra MI e RFI in data 18 marzo, l'intervento è compreso tra le opere prioritarie da avviare - Tabella B04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità, con un costo di 5.060 Meuro.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 la Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi è riportata nelle tabella 3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008", con un costo di 5.060 Meuro di cui 197 Meuro disponibili, un fabbisogno residuo di 1.825 Meuro e uno stato progettuale "PD approvato dal CIPE".

L'art. 12 del decreto-legge 112/2008, convertito dalla legge 133/2008, ha modificato l'art. 13 del DL n. 7/2007, prevedendo che, a seguito dalle revoche della norma stessa stabilite, i rapporti convenzionali stipulati da TAV con i suddetti Contraenti Generali (CG) proseguano, senza soluzione di continuità, direttamente con RFI e che atti convenzionali integrativi fissino la quota di lavori che deve essere affidata dai medesimi CG a terzi mediante procedure concorsuali conformi alla normativa comunitaria.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009, n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali è compreso l'“Asse AV/AC Milano – Genova la fase”, classificato tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi pubblici. L'opera è compresa nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa riuniti sotto la voce Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione), con un costo di 5.060 Meuro e una disponibilità di 197,380 Meuro di “altre risorse pubbliche”.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l' Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione) è inserito nelle tabelle: “4: Opere avviate e completate”; “7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. L'Asse AV/AC Milano – Genova la fase” è presente nelle tabelle : “11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)”; “12: interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo 2009 (stime di tiraggio cassa) quadro di dettaglio delibera 6 marzo 2009”.L'intervento “ AV/AC Milano-Genova: III° Valico di Giovi” è inserito nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Multiregionale” con un costo di 5.060 Meuro, una disponibilità di 197 Meuro a carico di altre fonti statali, un fabbisogno di 4.863,00 Meuro, e un stato dell'arte “parzialmente finanziati”.

**Agosto 2009**

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2009 viene nominato Commissario straordinario per le opere relative al Terzo Valico dei Giovi il Dott. Walter Lupi

**Novembre 2009**

Nella Seduta del 6 Novembre 2009 il CIPE approva la realizzazione di un primo lotto costruttivo e assegna all'intervento un importo di 500 Meuro.

**Dicembre 2009**

Il maxi emendamento alla Finanziaria 2010, del 5 dicembre 2009, all'art.2 comma 222-224 prevede la possibilità di avviare la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di grandi progetti strategici, individuati con decreti del Presidente del consiglio dei Ministri, anche in assenza della copertura totale del costo dell'opera. Il progetto deve essere inserito nella rete trans europea dei trasporti (Ten-T) e nel PIS (Legge Obiettivo), il costo deve essere superiore ai 2 miliardi di euro ed il tempo di realizzazione (dopo l'approvazione del progetto definitivo) superiore ai 4 anni. I lotti funzionali devono essere di importo non inferiore ad 1 miliardo di euro.

**Gennaio 2010**

Il 20 gennaio 2010, nell'audizione presso la Commissione VIII Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, il Commissario Straordinario sottolinea che prima di poter procedere a una sostanziale consegna dei lavori, è necessario, come da convenzione fra la TAV e il consorzio esecutore, il general contractor COCIV, predisporre un atto contrattuale integrativo della convenzione. L'esigenza di un nuovo finanziamento è prevista per il 2011 ed è di circa un miliardo 100 Meuro. Con i primi finanziamenti si costruiranno le viabilità di accesso alla linea.

**Febbraio 2010**

L'8 febbraio viene firmato l'accordo tra RFI Spa la soc. COCIV ed il MIT per la ripresa dei lavori. Il

commissario, nel corso della cerimonia in cui è stato simbolicamente inaugurato il cantiere, riceve il mandato dal Ministro Matteoli di attivare i cantieri entro il 30/03/2010.

#### **Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A1-Progetti infrastrutturali realizzati per "lotti costruttivi non funzionali" è compreso l'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo valico dei Giovi" con un costo a vita intera di 5.400 Meuro e una copertura finanziaria di 720 Meuro di cui 220 già contabilizzati al 2009 e 500 Meuro di risorse aggiuntive 2009 a carico dei fondi Legge Obiettivo/FAS.

#### **Codice Unico di Progetto**

F81H92000000008

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

#### **Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, 6 Marzo 2002  
 IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte, 11 Aprile 2003  
 Delibera di Giunta Regione Liguria 30 Maggio 2003 n. 579  
 Delibera di Giunta Regione Piemonte 8 Luglio 2003 n. 56-9903  
 Delibera CIPE n. 24 del 25 Luglio 2003  
 Delibera CIPE n. 78 del 29 Settembre 2003  
 Delibera CIPE n. 103 del 13 Novembre 2003  
 Delibera CIPE n. 1 del 18 Marzo 2005  
 Delibera CIPE n. 118 del 3 Agosto 2005  
 Delibera CIPE n. 80 del 29 Marzo 2006  
 D.L. 4 Luglio 2006, n. 223 (art. 17)  
 D.L. 31 Gennaio 2007, n. 7 (art. 13)  
 CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008  
 D.L. 25 Giugno 2008 n. 112  
 Seduta CIPE del 6 Novembre 2009  
 CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	4.719,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 78 del 29.09.2003
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	4.719,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 78 del 29.09.2003
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	4.962,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 80 del 29.03.2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	5.060,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	5.400,000	<b>Fonte:</b> Seduta CIPE del 06.11.2009; CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	720,000	<b>Fonte:</b> Seduta CIPE del 06.11.2010; CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	220,000	<i>Altre risorse pubbliche</i>
	400,000	<i>Legge obiettivo</i>
	100,000	<i>Fondo infrastrutture</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	4.680,000	

Note: Le disponibilità attuali sono finalizzate alla realizzazione di un primo lotto costruttivo non funzionale

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo:		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO:			

*Note:* Il progetto preliminare è stato approvato con Delibera CIPE n. 78/2003. Il progetto definitivo invece è stato approvato con Del. CIPE n. 80/2006.

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	TAV Concessionaria di RFI		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO			
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
		ESECUTIVO	
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	Convenzione TAV del 16.11.1992		
AGGIUDICATARIO	Consorzio COCIV composto da Collegamenti Integrati Veloci Spa (2%), C.E.R. Costruzioni - Consorzio Emiliano Romagnolo tra Cooperative di Produzione e Lavoro (3%), Impregilo Spa (44%), Tecnimont Spa (50,5%), Condotte d'Acqua Spa (0,5%)		
DATA STIPULA CONTRATTO	Convenzione TAV del 16.11.1992		

*Note:* L'art. 13, commi 8-*quinquiesdecies* e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007 (convertito con modificazioni dalla legge n. 40/2007) revoca la concessione rilasciata a TAV Spa per la progettazione e costruzione della tratta ad Alta Velocità Milano-Genova e prevede lo scioglimento della Convenzione stipulata tra TAV Spa e il General Contractor Consorzio COCIV il 16.11.1992. Il Decreto-Legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito nella Legge 6 agosto 2008 n. 133, ha ripristinato la validità dei contratti stipulati con i general contractor.

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

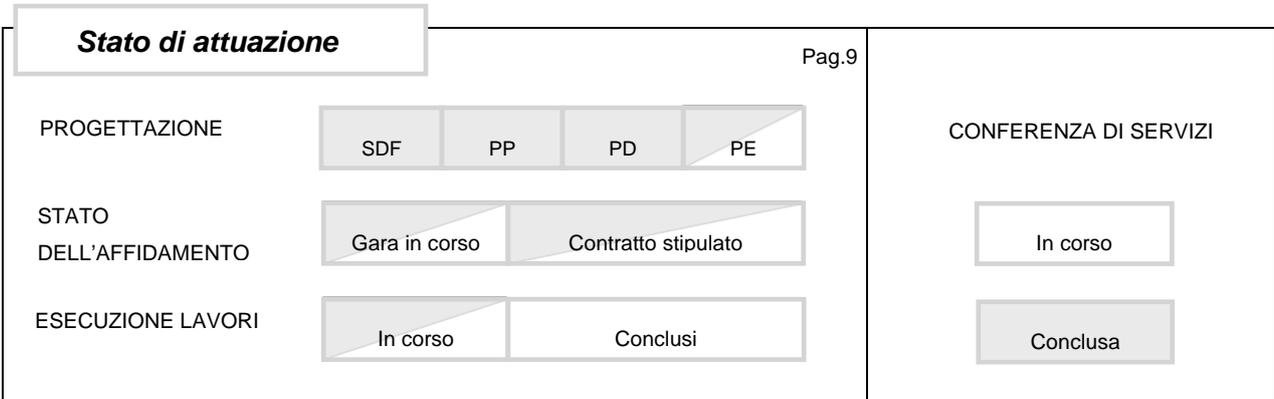
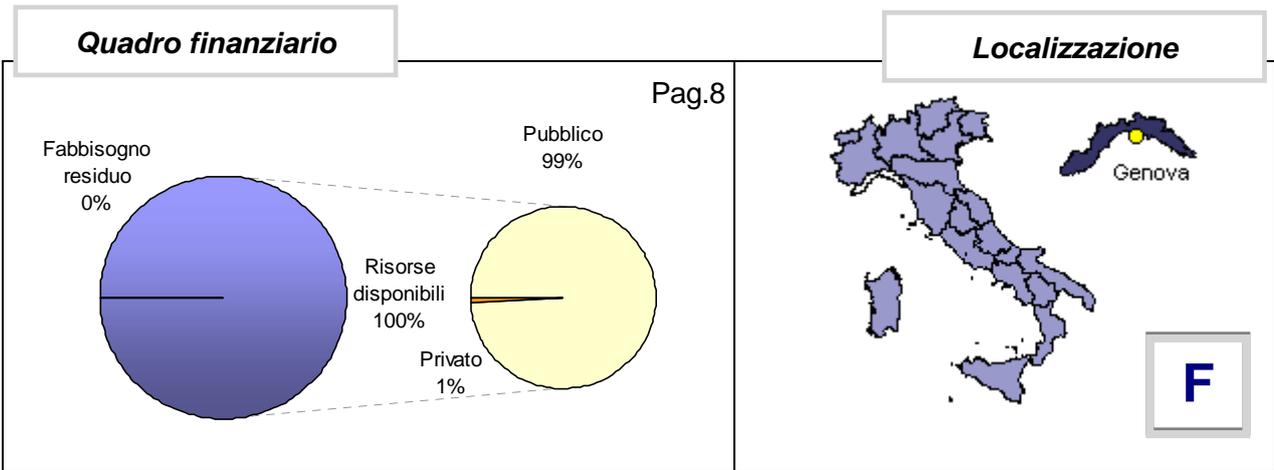
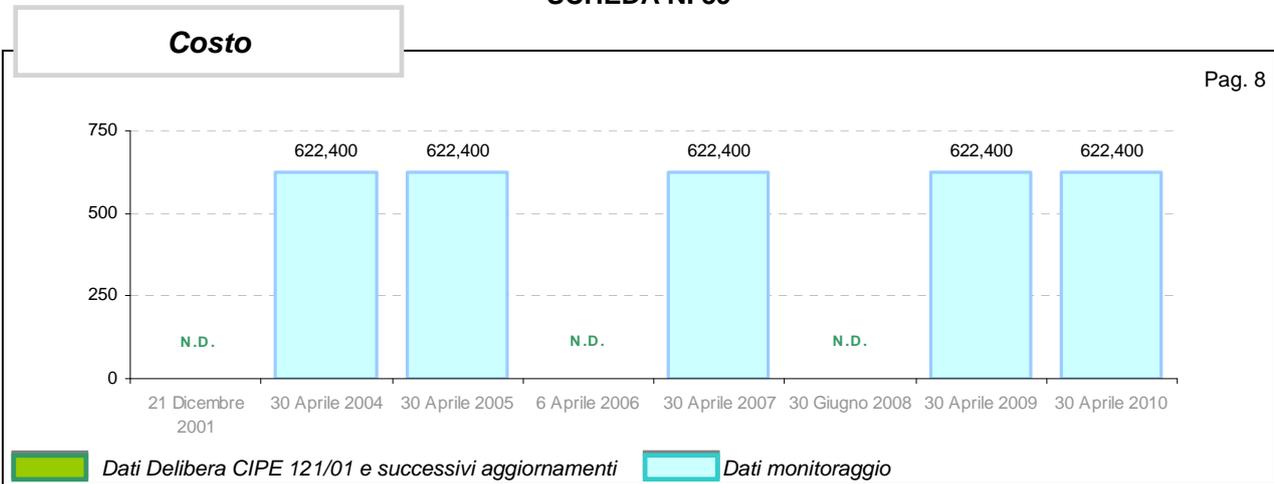
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/07/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2012	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
Previsione al 30 Aprile 2005	2012	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2005
Previsione al 30 Aprile 2007	2015	<b>Fonte:</b> Regione Liguria
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA  
*Sistemi Ferroviari*  
 Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione)  
**POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE TRATTA FERROVIARIA**  
**GENOVA VOLTRI - GENOVA BRIGNOLE**  
**SCHEDA N. 39**



**Ultimazione lavori** Pag.10

Oltre 2015

## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

L'intervento consiste in una prima fase di lavori sul nodo ferroviario di Genova, nell'ambito del più ampio programma di sistemazione del nodo medesimo, con il quale si intende separare i flussi di traffico metropolitano da quelli a lunga percorrenza. Il progetto di tale 1<sup>a</sup> fase è composto da 2 gruppi di opere:

- il quadruplicamento della tratta Genova Voltri-Genova Sampierdarena, suddiviso in tre lotti: lotto 1 - tratta Voltri-Pegli - Completamento della variante tra Genova Voltri e Genova Pegli (spostamento a mare della tratta) con sistemazione della stazione di Voltri e realizzazione di aree di parcheggio e del nuovo scalo merci a servizio dei traffici portuali; lotto 2 - prolungamento lato levante della bretella di Genova Voltri - Prolungamento della bretella Genova Voltri fino alla linea succursale dei Giovi in prossimità del bivio Polcevera (connessione della tratta Voltri-Borzoli con linee esistenti); lotto 3 - specializzazione della linea dei Giovi al traffico locale con eliminazione delle interferenze delle linee nell'ambito della stazione Sampierdarena (completamento della tratta Voltri-Sampierdarena).
- il sestuplicamento della tratta Genova Principe-Genova Brignole, con riassetto degli impianti di Genova Brignole finalizzato all'estensione del servizio metropolitano all'area di Terralba con una nuova fermata e prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e San Tommaso e il riutilizzo della Galleria delle Grazie (tratta Genova Brignole-Terralba).

#### **Ottobre 1999**

Firmato il Protocollo d'Intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova e FS sul nuovo assetto ferroviario del nodo di Genova.

#### **Maggio 2001**

L'intervento è compreso nel CdP 2001-2005 sottoscritto tra MIT e FS con una stima di costo di 361,520 Meuro. Lo stesso contratto, nell'allocare l'ulteriore apporto al capitale sociale di FS Spa recato dalla legge 28 dicembre 2001, n.448 (finanziaria 2002), destina all'intervento un primo finanziamento di 10,8 Meuro.

#### **Dicembre 2001**

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo nell'ambito dell'"Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)". Per l'intero Asse viene indicato un costo complessivo di 4.379,555 Meuro, una disponibilità di 785,014 Meuro e una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 246,350 Meuro.

#### **Marzo 2002**

L'opera è compresa nell'IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo 2002.

#### **Luglio 2002**

Il DPEF 2003-2006 indica tra i 21 interventi chiave l' "Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)", articolato nelle tratte Ventimiglia-Genova e Genova-Milano.

#### **Agosto 2002**

La delibera CIPE n. 66 del 2 agosto approva il 1° addendum al CdP 2001-2005 nel quale tra l'altro si alloca l'ulteriore apporto al capitale sociale di FS Spa recato dalla finanziaria 2002, destinando all'intervento un primo finanziamento di 10,85 Meuro.

#### **Aprile 2003**

La Regione Liguria, con delibera di Giunta n.443/2003, ha espresso parere favorevole sia in merito alla

compatibilità ambientale che al progetto.

#### **Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento "Voltri - Brignole" nell'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

#### **Settembre 2003**

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria proponendo di approvare il progetto preliminare con prescrizioni. Il CIPE, con Delibera 79/2003, prende atto che l'intervento è dotato di SIA regionale. A seguito dell'invio agli enti gestori delle interferenze è stata rilevata l'esistenza di ulteriori interferenze non considerate originariamente nella stima del costo. Il CIPE approva quindi il progetto preliminare con prescrizioni per un costo complessivo di 622,400 Meuro. Rispetto al costo iniziale previsto, pari a di 611,200 Meuro comprensivo di 35,100 Meuro per costi indiretti, opere extralinea e di riambientalizzazione, si registra un incremento di 11,200 Meuro da ricondurre all'ampliamento funzionale del progetto, ad approfondimenti progettuali e alle modalità di affidamento. Il soggetto aggiudicatore viene individuato in RFI Spa e la realizzazione è prevista mediante affidamento a contraente generale. Il dossier di valutazione redatto da RFI indica che l'investimento dovrebbe comportare ricavi differenziali, al netto dei costi differenziali, di 6,600 Meuro annui.

#### **Aprile 2004**

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Luglio 2004**

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio dei Due Mari e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2013.

#### **Settembre 2004**

Il CIPE, con delibera 29 settembre 2004 n. 23, approva il terzo addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005 che attribuisce un finanziamento di 612,75 Meuro per il completamento dell'intervento.

#### **Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Marzo 2005**

RFI indica come data di ultimazione lavori aprile 2014.

#### **Maggio 2005**

Italferr Spa, società incaricata della progettazione, con nota del 20 maggio 2005, ha inviato il progetto preliminare agli Enti e Amministrazioni interessati. RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota del 30 maggio 2005 n. RFI-AD/A0011/P/2005/0000625, ha trasmesso il progetto definitivo al MIT.

#### **Luglio 2005**

Il MIT, con note 22 giugno 2005 n. STM/TF/GC cc 296 e 8 luglio 2005 n. STM/TF/GC cc 322, ha convocato la Conferenza di servizi, che si è tenuta in data 14 luglio 2005 e si è conclusa in data 3 settembre 2005. In sede di CdS, o con atti successivi, si sono espressi favorevolmente sul progetto definitivo gli enti gestori delle interferenze e le Amministrazioni competenti al rilascio di permessi ed autorizzazioni. La Regione Liguria, con delibera di Giunta 1 luglio 2005 n. 722, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, concernenti la compatibilità ambientale e paesaggistica, la viabilità e i trasporti ed ha inoltre fatto proprio il parere n. 108/184 del Comitato tecnico regionale per la VIA, con le prescrizioni e raccomandazioni ivi contenute. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio – Direzione generale per la salvaguardia ambientale, con nota 13 luglio 2005 n. DSA/2000/17740, ha confermato che la competenza ad esprimere valutazioni in riferimento al progetto in questione spetta alla Regione. La Provincia di Genova, con delibera di Giunta 5 luglio 2005 n. 254, ha

espresso parere favorevole con osservazioni.

Il DPEF 2006-2009 per l'intervento "Potenziamento infrastrutturale Voltri –Brignole" indica un costo pari a 622 Meuro, totalmente assegnati, il 2014 quale anno di completamento lavori e, in merito allo stato di avanzamento lavori, in corso di definizione i rapporti con il General Contractor. Lo stesso documento la include tra le 37 Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006.

#### **Settembre 2005**

Il giorno 22 il Comune di Genova esprime parere favorevole con osservazioni (delib. di Giunta n. 1773).

#### **Gennaio 2006**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 31 gennaio 2006 n. 1385, ha trasmesso al CIPE il proprio parere favorevole con prescrizioni.

#### **Marzo 2006**

Il CIPE, con delibera 22 marzo 2006 n. 46, si pronuncia positivamente sull'accordo preliminare al 4° addendum al CdP RFI 2001-2005, che prevede, tra l'altro, la nuova allocazione delle maggiori risorse attribuite al progetto di potenziamento del nodo di Genova.

Il CIPE, con delibera del 29 marzo 2006 n. 85, approva, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal MIT, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del "Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole", conferma che la copertura finanziaria dell'intervento è assicurata dal 1° e dal 3° addendum al CdP 2001-2005 tra MIT e RFI e in merito all'importo eccedente, pari a 1,2 Meuro, comunica che dovrà essere riprogrammato nell'ambito degli apporti al capitale sociale di FS Spa da allocare con il 4° addendum al citato CdP.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura il "nodo di Genova – potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole" quale sub intervento dell'Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Asse Ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" viene classificato tra "le altre opere" ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 623,60 Meuro interamente finanziati. E' inoltre presente nello stesso documento tra le possibili priorità sui nodi (All.7)".

#### **Ottobre 2006**

Il 30 ottobre il CIPE, con il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo" conferma il costo dell'opera e il relativo quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture prioritarie" redatto dal MI e aggiornato a novembre 2006, riporta un costo stimato di 623,60 Meuro e risorse interamente assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal CdP sottoscritto tra MI e RFI. Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della fase negoziale per la realizzazione prevista con affidamento a Contraente Generale.

#### **Febbraio 2007**

Nell'incontro del 5 febbraio 2007 la Regione Liguria, il MI ed RFI concordano che RFI realizzerà in proprio (tramite ITALFERR) il progetto esecutivo, per un importo di 10 Meuro di cui se ne assume l'onere, richiedendo l'autorizzazione al CIPE.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 il "Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole" è riportato negli allegati: A.1

“opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)” per un costo di 622,00 Meuro interamente finanziato; A2”Progettazioni definitive”; B”, tabella B4 “legge obiettivo: opere da avviare entro il 2012”.

#### **Luglio 2007**

Il MI presenta all’UE una richiesta di finanziamento per l’importo di 93 Meuro, di cui 5 Meuro per studi.

#### **Novembre 2007**

Con decisione della Commissione Europea del 19/11/2007, sono stati previsti fondi pari a 5,05 M€ per l’esecuzione di studi.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MI si sottolinea che “le risorse previste nell’ambito dei finanziamenti regolati dal CdP 2001-2005 (1° e dal 3° addendum) sottoscritto tra il MI e RFI non sono state attivate a seguito delle restrizioni di cassa predisposte dal precedente Governo. Per la realizzazione dell’opera si dovrà attendere che il Governo ripristini i fondi di cassa bloccati nella finanziaria 2006”.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MI e RFI in data 18 marzo 2008, l’intervento Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole è compreso tra le opere in corso di cui alla Tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale, con un costo di 622 Meuro.

Il MI, con nota 14 marzo 2008, n. 114, trasmette al CIPE la nota informativa sugli sviluppi successivi alla approvazione del progetto definitivo dell’opera e chiede al CIPE l’autorizzazione sulla variazione delle modalità di affidamento delle opere, originariamente previsto mediante contraente generale e ora suddiviso in tre distinti appalti, il che comporta modifiche dello schema di contratto e del capitolato speciale di appalto, cioè di elaborati concernenti la documentazione del progetto definitivo.

Il CIPE, con delibera 27 marzo 2008 n. 26, prende atto che è in fase di completamento la progettazione esecutiva, con eccezione di una parte di interventi relativi alla stazione di Voltri, condizionati dalla realizzazione di opere di viabilità di competenza di Autostrade per l’Italia Spa. Detta progettazione è stata avviata dalla Italferr con risorse interne, al fine di non determinare ritardi nella tempistica di realizzazione dell’intero progetto. Rispetto al progetto definitivo approvato, si rende necessario separare la parte relativa agli impianti di sicurezza e di segnalamento a tecnologia innovativa da quella relativa alle opere civili e specialistiche ferroviarie e quindi modificare le modalità di affidamento delle opere prevedendo un appalto di sola costruzione per l’esecuzione delle opere civili e specialistiche ferroviarie per l’intero intervento e il completamento delle restanti opere, interessanti la stazione di Voltri, mediante appalto integrato. L’intero progetto è suddiviso nei seguenti tre appalti: appalto 1 - opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per l’intero intervento, compresa la prima fase funzionale di Voltri; appalto 2 - tecnologie innovative per l’intero intervento; appalto 3 - opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per la messa a piano regolatore generale definitiva di Voltri. Il costo dell’intervento non subisce variazioni. Il CIPE autorizza la variazione delle modalità di affidamento e di realizzazione del progetto ferroviario “potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole”

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 il Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole è riportato nelle tabella 3.1 “ Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008”, con un costo di 622,00 Meuro, interamente finanziato, e uno stato progettuale “PD approvato dal CIPE” .

#### **Dicembre 2008**

Italferr Spa, in data 4 dicembre 2008, pubblica il bando di gara europeo per l’affidamento dell’appalto di sola esecuzione dei lavori per il potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole del nodo ferroviario di Genova.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. L’opera “nodo di Genova – potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole” è compresa nell’allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa riuniti sotto la voce Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione), con un costo di 622,4 Meuro interamente finanziato.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l’ Asse Ferroviario Ventimiglia – Genova – Novara – Milano (Sempione) è inserito nelle tabelle: “4: Opere avviate e completate”; “7: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. L’intervento “Potenziamento infrastrutturale Voltri- Brignole” è inserito nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Liguria” con un costo di 622,00 Meuro, di cui 617 a carico di altre fonti statali e 5,00 Meuro di Fondi UE, e con uno stato dell’arte “finanziati in corso”.

**Ottobre 2009**

In data 30 ottobre RFI approva la progettazione definitiva relativa all’Appalto 2 (Tecnologie innovative Apparato Centrale Computerizzato di tipo Multistazione), quale attività propedeutica per l’avvio dell’attività negoziale di cui è prevista la pubblicazione del bando. Per quanto riguarda l’Appalto 3, RFI prevede di avviare nel corso del 2010 le attività di riadeguamento della progettazione definitiva per la messa a piano regolatore della stazione di Voltri coerentemente con la prima fase funzionale prevista con l’Appalto 1. L’avvio delle fasi successive è subordinato alla risoluzione di un’interferenza con la viabilità di accesso al porto di Voltri.

**Dicembre 2009**

Il 10 dicembre viene pubblicato il bando di gara relativo all’affidamento dell’appalto integrato per la realizzazione dei Sistemi di Segnalamento a Tecnologia Innovativa e Telecomunicazioni del Potenziamento Infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole, del Nodo Ferroviario di Genova con Apparato Centrale Computerizzato di tipo Multistazione (ACC – Multistazione) e degli interventi complementari e/o secondari connessi (Appalto 2).

Dopo pochi giorni (il 16 dicembre) Italferr aggiudica l’appalto relativo ai lavori per il Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole (Appalto 1) al Consorzio Stabile EURECA.

**Febbraio 2010**

Il 9 febbraio 2010 sono stati inaugurati i lavori per il potenziamento infrastrutturale tra Voltri e Brignole.

**Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale è incluso il progetto “Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole” con un costo a vita intera di 622 Meuro, con risorse disponibili dal 2008, di cui 46 contabilizzati al 2009.

**Codice Unico di Progetto**

J71H020000110008

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Protocollo d'Intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova e FS del 22 Ottobre 1999  
Contratto di Programma 2001-2005 del 2 Maggio 2001  
IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, 6 Marzo 2002  
Delibera di Giunta Regione Liguria n.443/2003 del 17 Aprile 2003  
Delibera CIPE n. 79 del 29 Settembre 2003  
PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004  
Delibera CIPE n. 23 del 29 Aprile 2004  
Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004  
Delibera CIPE n. 46 del 22 Marzo 2006  
Delibera CIPE n. 85 del 29 Marzo 2006  
Delibera CIPE n. 6 del 31 Gennaio 2008  
Delibera CIPE n. 26 del 27 Marzo 2008  
Bando di gara Italferr Spa, Dicembre 2008 (Appalto 1)  
Bando di gara Italferr Spa, Dicembre 2009 (Appalto 2)  
Avviso di aggiudicazione Italferr Spa, Dicembre 2009 (Appalto 1)  
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

### DATI ECONOMICI (Meuro)

#### Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	622,400	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 79 del 29.09.2003
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	622,400	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 79 del 29.09.2003
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	622,400	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 79 del 29.09.2003
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2011 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	622,400	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 26 del 27.03.2008
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	622,400	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Note:</i>		

#### Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	622,400	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	617,350	<i>Altre risorse pubbliche</i>
	5,050	<i>Risorse private</i>
Fabbisogno residuo	0,000	
<i>Note</i>		

**Appalto 1 - opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per l'intero intervento, compresa la prima fase funzionale di Voltri**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	<input type="checkbox"/> SDF	<input type="checkbox"/> PP	<input type="checkbox"/> PD	<input type="checkbox"/> PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	<input type="checkbox"/> INTERNO			
	<input type="checkbox"/> ESTERNO	Importo: <input type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: <input type="text"/>			

*Note: Il progetto preliminare è stato approvato con Del. CIPE n. 79/2003. Il progetto definitivo invece è stato approvato con Del. CIPE n. 85/2006.*

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ITALFERR Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	<input type="checkbox"/> BANDO DI GARA	<input type="checkbox"/> AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	10/12/2008		
CIG/CUI	CIG 02425839D0		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	<input type="checkbox"/> CONTRATTO DI APPALTO	<input type="checkbox"/> CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	<input type="checkbox"/> Contraente Generale	<input type="checkbox"/> Finanza di progetto	
	<input type="checkbox"/> Appalto integrato	<input type="checkbox"/> <i>Su proposta della SA</i>	<input type="checkbox"/> <i>Su proposta di privati</i>
	<input type="checkbox"/> Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	<input type="checkbox"/> PRELIMINARE	<input type="checkbox"/> DEFINITIVO	
	<input type="checkbox"/> ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	<input type="checkbox"/> PROGETTAZIONE	<input type="checkbox"/> LAVORI	
	<input type="checkbox"/> gg	<input type="checkbox"/> 2.274 gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	16/12/2009		
AGGIUDICATARIO	EURECA CONSORZIO STABILE		
DATA STIPULA CONTRATTO			

*Note:*

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	349.612.650,52
Importo oneri per la sicurezza - B	13.379.997,88
Importo complessivo a base di gara – A+B	362.992.648,40
Importo di aggiudicazione (2)	272.871.948,08
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Febbraio 2010	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2013	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
Previsione al 30 Aprile 2005	2014	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2005
Previsione al 30 Aprile 2007	2014	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
Previsione al 30 Aprile 2009	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa

## Appalto 2 - tecnologie innovative per l'intero intervento

## STATO DI ATTUAZIONE

## Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 230.000		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 43.757.403,84			
<p>Note: * Il progetto preliminare è stato approvato con Del. CIPE n. 79/2003. Il progetto definitivo, redatto all'esterno della PA, invece è stato approvato con Del. CIPE n. 85/2006. La progettazione esecutiva sarà redatta dall'aggiudicatario dell'appalto integrato.</p>				

## Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE	ITALFERR Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	10/12/2009		
CIG/CUI	0404892F6E		
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE*	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<p>Note * La durata complessiva dei lavori, comprensiva dei tempi di progettazione, è di 2.840 giorni.</p>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	41.858.298,01
Importo oneri per la sicurezza - B	1.899.105,81
Importo complessivo a base di gara – A+B	43.757.403,82
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note: * compresi 41.628.298,01 euro per lavori e 230.000,00 euro progettazione esecutiva	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	10/06/2010 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2013	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
Previsione al 30 Aprile 2005	2014	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2005
Previsione al 30 Aprile 2007	2014	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
Previsione al 30 Aprile 2009	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre il 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa

**Appalto 3 - opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici tradizionali per la messa a piano regolatore generale definitiva di Voltri**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: _____		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 75.000.000			
<p><i>Note:*</i> Il progetto preliminare è stato approvato con Del. CIPE n. 79/2003. Il progetto definitivo invece è stato approvato con Del. CIPE n. 85/2006. Per la progettazione esecutiva, che sarà redatta all'esterno della PA, si prevede un costo di 1.000.000,00 euro.</p>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO	Ottobre 2012 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	1.560 gg (previsto)		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
Note				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

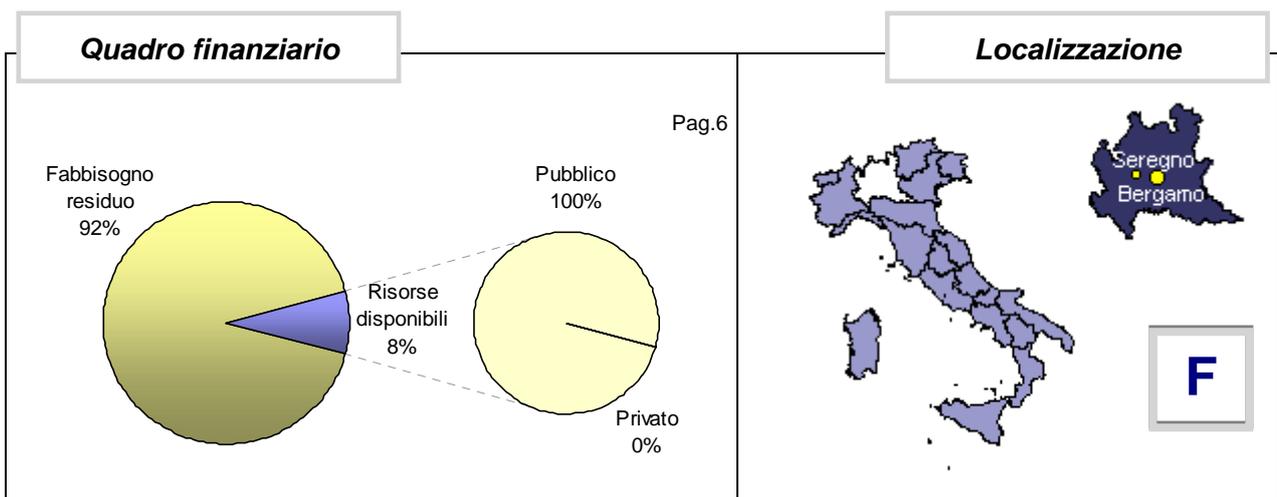
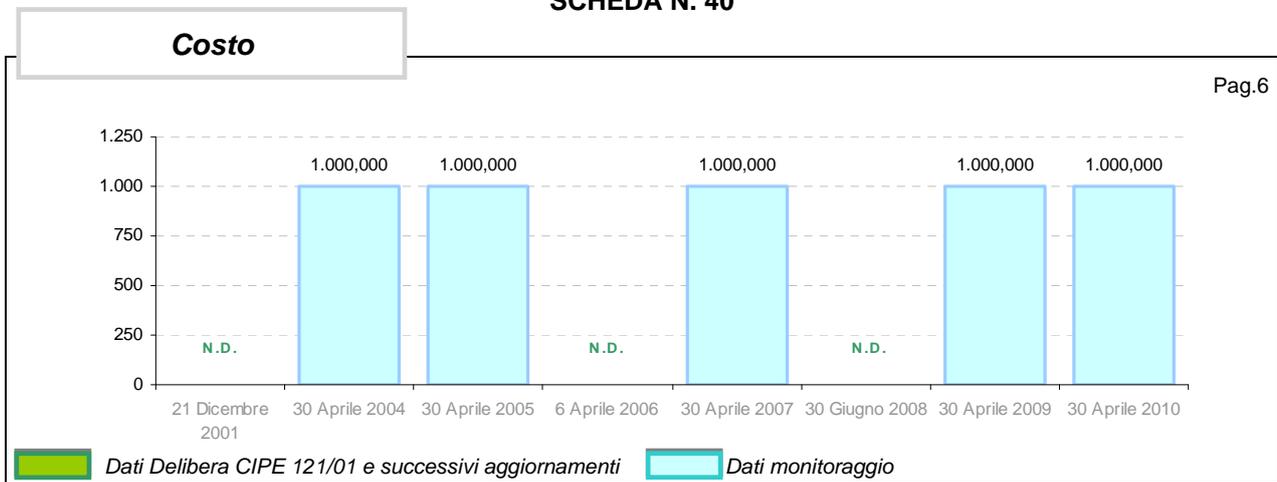
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
<i>Data consegna lavori</i>	Agosto 2013 (previsto)	
<i>Data presunta fine lavori</i>		
<i>Data effettiva inizio lavori</i>		
<i>Stato di avanzamento (%):</i>		
<i>Data effettiva fine lavori</i>		
Note:		

**Ultimazione lavori**

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2013	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2004
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2014	<b>Fonte:</b> RFI Marzo 2005
<i>Previsione al 30 Aprile 2007</i>	2014	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
<i>Previsione al 30 Aprile 2009</i>	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione al 30 Aprile 2010</i>	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA  
 Sistemi ferroviari  
 Potenziamento Sistema Gottardo  
**POTENZIAMENTO DELLA LINEA SEREGNO-BERGAMO**  
**SCHEDA N. 40**

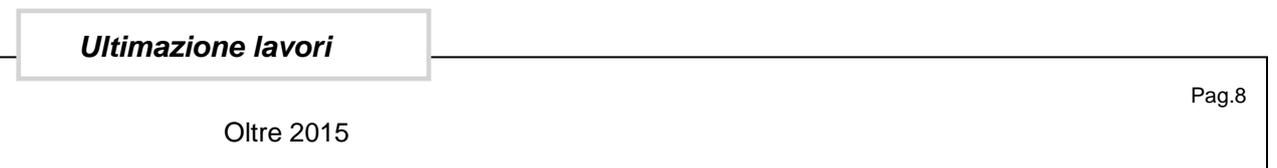


### Stato di attuazione

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI*  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 10px auto;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 10px auto;">Conclusa</div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso	Contratto stipulato			
ESECUZIONE LAVORI	In corso	Conclusi			

\* La conclusione è prevista per aprile 2011



**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'itinerario di gronda est (linee Chiasso–Como–Seregno, Seregno–Bergamo, Bergamo–Treviglio, Treviglio–Cremona–Cotogno), per i flussi diretti a est (Veneto) e a sud, nasce dal progetto complessivo di potenziamento della rete di transito Italia-Svizzera e di progressiva separazione dei flussi merci e passeggeri. L'intervento in questione consiste in un potenziamento del collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo attraverso il raddoppio di un tratto della linea esistente Seregno-Ponte San Pietro e la realizzazione di un nuovo tratto di linea elettrificata a doppio binario, per uno sviluppo complessivo di 34 km circa di doppio binario. Le opere di maggior rilievo consistono in viadotti, gallerie artificiali e gallerie naturali tra le quali le più importanti sono il viadotto Lambro, i viadotti Molgoretta 1 e 2, il viadotto Adda, le gallerie artificiali Arcore 1, 2 e 3, le gallerie naturali Colnago e S. Gervasio.

**Novembre 1999**

Viene firmata la Convenzione italo – svizzera del 2 novembre 1999, che mira ad armonizzare i sistemi della nuova ferrovia transalpina della Svizzera e della rete ad Alta capacità dell'Italia

**Dicembre 1999**

La legge 7 dicembre 1999 n. 472, per la realizzazione degli investimenti ferroviari del Corridoio europeo n. 5 e collegamenti, dà priorità al tratto ferroviario Bergamo–Seregno e autorizza un limite di impegno ventennale di 5 miliardi di lire (2,58 Meuro) a decorrere dal 2000 e la spesa di 60 miliardi di lire (30,98 Meuro) per l'anno 2001. Prevede quindi una copertura sull'intervento per un importo di 82,633 Meuro. Anche nel Protocollo d'Intesa tra la Regione Lombardia e la Rete Ferroviaria Italiana Spa viene data priorità alla realizzazione della gronda est dal nuovo asse del Gottardo in direzione Bergamo –Treviglio.

**2000**

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma (CdP) RFI 2001-2005.

**2001**

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa", sistemi ferroviari "Potenziamento Sistema Gottardo" del costo pari a 1.243,112 Meuro ed una disponibilità di 139,443 Meuro.

**Aprile 2003**

Il "Potenziamento della linea Seregno – Bergamo" è compreso nell'IGQ tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, nell'ambito dei "Corridoi ferroviari", con la denominazione "F/04c - Potenziamento del sistema Gottardo: Gronda ferroviaria nord-est: Seregno – Bergamo".

**Giugno 2003**

RFI Spa, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare dell'opera al MIT, alla Regione Lombardia, alle altre Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze.

**Aprile 2004**

Il progetto "Potenziamento della linea Seregno - Bergamo" è incluso - tra gli investimenti ferroviari afferenti il CdP 2001-2005 - nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, ediz. aprile 2004.

**Luglio 2004**

La Regione Lombardia, a seguito della presentazione del progetto della Pedemontana, attiva un confronto tra i soggetti aggiudicatori delle due infrastrutture ed emette parere sul progetto ferroviario con delibera in data 19 luglio 2004, inserendo prescrizioni volte ad eliminare le interferenze tra le infrastrutture

stesse. Prescrive inoltre che, in sede di progetto definitivo, si tenga conto anche della funzione passeggeri e che sia inserita, previo studio territoriale riguardante il potenziale bacino di utenza, la realizzazione di almeno due fermate in aggiunta a quelle già previste di Macherio e Lesmo.

#### **Ottobre 2004**

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), aggiornato e pubblicato in data 29 ottobre 2004, prevede varianti altimetriche in alcuni tratti.

#### **Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Luglio 2005**

Il Ministero dell'ambiente, con nota n. 2005/7149/B05 del 26 agosto, esprime parere favorevole con osservazioni sul progetto preliminare dell'opera, prescrivendo, tra l'altro, le varianti planoaltimetriche risultanti dal SIA.

Il Ministero per i beni e le attività culturali (MBAC), con nota n. 07.08.407/95342005 del 25 luglio, esprime parere favorevole.

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino- Trieste): Bergamo –Seregno", con un costo di 1.000 Meuro, tra quelli in fase istruttoria. Lo stesso documento, in merito alle risorse indica in 83 Meuro le disponibilità e 917 Meuro il fabbisogno.

#### **Novembre 2005**

Il MIT, con nota del 18 novembre 2005 n. 540, trasmette la relazione istruttoria della "Gronda ferroviaria Seregno – Bergamo", proponendo l'approvazione in linea tecnica del relativo progetto preliminare, e con nota del 21 novembre 2005 n. 559, trasmette le schede di cui alla Delibera n. 63/2003 ed integra la relazione istruttoria.

#### **Dicembre 2005**

Il CIPE, nella Delibera n. 150 del 2 dicembre 2005, approva il progetto preliminare e accoglie la proposta del MIT di stabilire, quale limite di spesa, l'importo arrotondato di 1.000 Meuro. La copertura esistente per l'intervento è di 82,633 Meuro a carico della legge n. 472/1999. L'individuazione delle restanti coperture finanziarie per un importo di 917,367 Meuro è rinviata alla definizione e approvazione del progetto definitivo ed ipotizzata a carico delle risorse destinate all'attuazione del PIS. Vengono accolte le prescrizioni proposte dagli Enti interessati, che dovranno essere recepite nel progetto definitivo.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura il "potenziamento linea Seregno-Bergamo" quale sub intervento del Potenziamento sistema Gottardo per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 918,21 Meuro di cui 82,63 disponibili.

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, conferma il costo dell'opera e il relativo quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MI, aggiornato a novembre 2006, conferma l'importo di 1.000 Meuro, "di cui risulta una copertura finanziaria pari a 82,633 Meuro a valere sulla legge n.472/1999. L'ulteriore fabbisogno ammonta a 917,367 Meuro. Attualmente sono in corso le attività propedeutiche alla

redazione del progetto definitivo. In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la autostrada Pedemontana lombarda, in quanto territorialmente affiancata alla ferrovia. L'opera è inserita nel Contratto di programma 2001-2005 nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari".

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "(P) Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)" è riportato negli allegati: A.1 "opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" con un costo di 1.00 Meuro e una copertura di 82,63 Meuro; A2 "Progettazioni definitive".

#### **Novembre 2007**

Il 5 novembre 2007 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa per la progettazione e la realizzazione delle opere interferite integrate e coordinate dell'autostrada Pedemontana Lombarda e della Gronda ferroviaria nord est di Milano (tratta Seregno - Bergamo) e del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia e dell'Alta Velocità ferroviaria (tratta Treviglio - Brescia) da Regione Lombardia, MIT, CAL, Rete Ferroviaria Italiana, Provincia di Milano, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Autostrada Pedemontana Lombarda Spa e Brebemi Spa. Il documento stabilisce che "l'importo di 83 M€ (L. n°472/1999) destinato al finanziamento della "Gronda ferroviaria merci Seregno -Bergamo" venga ripartito utilizzando 29 M€ per la progettazione preliminare e definitiva della citata Gronda e che i residui 54M€ verranno utilizzati in anticipo rispetto alla realizzazione dell'intera linea ferroviaria per la compartecipazione di RFI alla copertura dei costi di propria competenza delle opere interferite ed integrate con l'autostrada Pedemontana lombarda. Tali risorse verranno erogate a favore di CAL e/o APL sulla base di specifici accordi da stipularsi successivamente".

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MI si riporta che sono in corso le attività propedeutiche alla redazione del progetto definitivo."In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la autostrada Pedemontana lombarda, in quanto territorialmente affiancata alla ferrovia".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MI e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento Corridoio europeo n°5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo Seregno) è compreso tra le opere "in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la progettazione (28 Meuro), e tra le "altre opere da realizzare - Tabella C04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la realizzazione (972 Meuro).

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 la Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI) è inserita nella tabella 3.1 "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con un costo di 1.000,00 Meuro di cui 82,63 euro disponibili da "altri finanziamenti" e 917,37 Meuro di fabbisogno residuo.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009, presentato negli allegati 1 e 2, nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "potenziamento linea Seregno-Bergamo" è compreso nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa riuniti sotto la voce potenziamento sistema Gottardo, con un costo di 1.000 Meuro e una disponibilità di 82,633 Meuro di "altre risorse pubbliche".

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Potenziamento sistema Gottardo" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate

e completate”; “7: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell’arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. L’intervento non risulta inserito nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti.

#### **Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità è incluso il progetto “Corridoio europeo n° 5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno) (FASE)” con un costo a vita intera di 83 Meuro, interamente finanziato al 2008, di cui 9 contabilizzati al 2009.

#### **Codice Unico di Progetto**

J31H03000210008

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

#### **Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione italo–svizzera del 2 Novembre 1999

Legge n. 472 del 7 Dicembre 1999

Protocollo d’Intesa Regione Lombardia-RFI Spa

CdP RFI 2001-2005

Protocollo d’Intesa Regione Lombardia – RFI del 4 Luglio 2002

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera Regione Lombardia del 19 Luglio 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE n. 150 del 2 Dicembre 2005

Protocollo d’Intesa tra Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture, CAL, Rete Ferroviaria Italiana, Provincia di Milano, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Autostrada Pedemontana Lombarda Spa e Brebemi Sp, 5 Novembre 2007

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)**

**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	1.000,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.000,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	1.000,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 150 del 2.12.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	1000,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 150 del 2.12.2005
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	1000,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 150 del 2.12.2005

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	82,633	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 150 del 2.12.2005
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	82,633	<i>Legge 472/1999</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	917,367	

Note.:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO*			
	ESTERNO	Importo: 23.500.000**		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 835.000.000,00			
<p><i>Note:</i> Il progetto preliminare è stato approvato con delibera CIPE 150/2005            *Progettazione sviluppata da Italferr Spa, società del gruppo RFI Spa            **riferito a tutti i servizi di progettazione previsti fino all'affidamento dei lavori.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	13/03/2012 ( previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	2.290 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

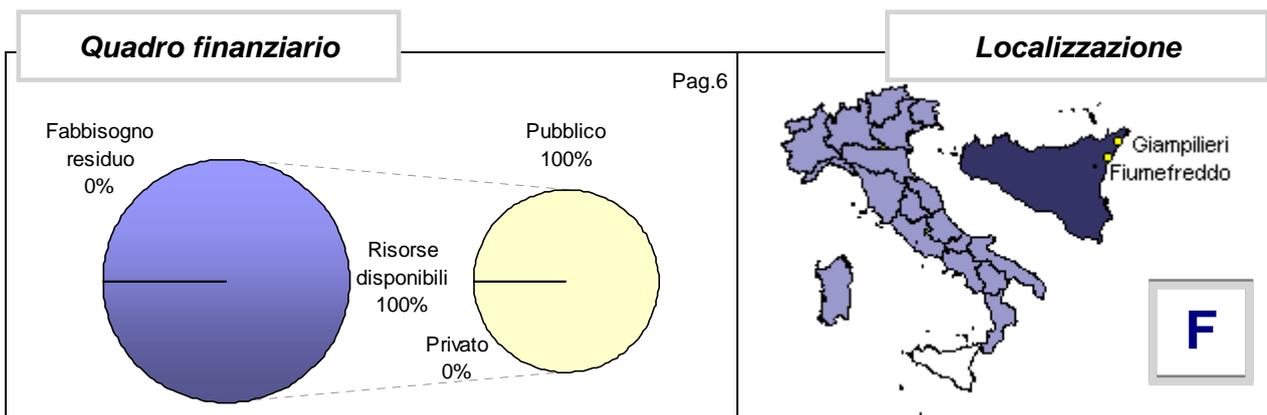
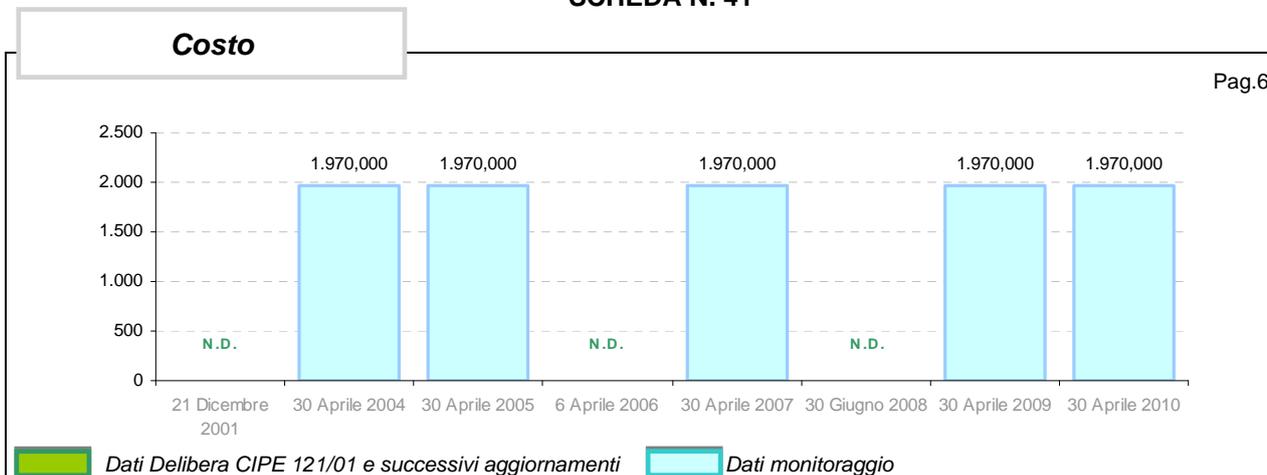
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	20/11/2013 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2016	<b>Fonte:</b> Del. CIPE del 2 Dicembre 2005 n.150
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	2020	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note		

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA  
*Sistemi ferroviari*  
 Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania  
**RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MESSINA-CATANIA**  
**TRATTA GIAMPILIERI – FIUMEFREDDO**  
**SCHEDA N. 41**



**Stato di attuazione** Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI*  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 0 auto; text-align: center;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 80px; margin: 0 auto; text-align: center;">Conclusa</div>
STATO DELL’AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

\* La conclusione è prevista per maggio 2012

**Ultimazione lavori** Pag.8

Oltre 2015

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento fa parte di una serie di progetti in itinere sulla direttrice Messina-Catania Centrale, la quale, una volta completata, avrà le caratteristiche di un doppio binario elettrificato esteso 93,279 Km. A causa delle particolari difficoltà orografiche, il raddoppio nel tratto Giampilieri-Fiumefreddo consiste nella realizzazione di un tracciato di 42 Km completamente nuovo, che si sviluppa per circa l'85% in galleria, e nel successivo abbandono della linea storica.

**2000**

L'intervento è incluso nel Contratto di Programma (CdP) RFI 2001-2005.

**2001**

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa", sistemi ferroviari "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania", e in particolare nella "Linea Messina - Catania - Siracusa" di cui all'allegato 2.

**Luglio 2002**

Nel DPEF 2003-2006, l'asse ferrov. Salerno-Reggio C.-Palermo-Catania figura tra le 21 opere prioritarie.

**Giugno 2003**

RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota del 10 giugno, n. 847, trasmette il progetto preliminare al MIT, comunicando il formale avvio della procedura mediante invio del progetto (a cura della società Italferr S.p.A., incaricata della progettazione) agli altri Ministeri interessati ed ai Servizi competenti della Regione Siciliana, e mediante pubblicazione di avviso sui giornali quotidiani locali e nazionali.

**Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007, alla voce "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania", inserisce l'intervento "Messina - Catania: Giampilieri - Fiumefreddo" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato.

**Ottobre 2003**

L'opera rientra nell'IGQ del 14 ottobre tra Governo e Sicilia, tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale a carattere interreg. nella tratta sicula dell'asse ferrov. Salerno-Reggio C.-Palermo-Catania.

**Dicembre 2003**

La Commissione speciale VIA richiede integrazioni che portano, in data 31 dicembre, al differimento dei termini di istruttoria.

**Marzo 2004**

RFI, in data 10 marzo 2004, integra la documentazione richiesta dalla Commissione VIA.

**Aprile 2004**

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004.

**Maggio 2004**

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 27 maggio 2004, prot. n. GAB/2004/5253/B05, trasmette il parere positivo, con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Commissione VIA.

**Giugno 2004**

La Regione Siciliana - Assessorato del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti - Dipartimento trasporti e comunicazioni, con nota del 3 giugno 2004 n. 423, esprime parere favorevole, con prescrizioni, e con nota 14 giugno 2004, n. 454, trasmette il parere favorevole con prescrizioni, della Soprintendenza

dei beni culturali ed ambientali di Messina.

#### **Luglio 2004**

La Regione Siciliana, con nota 12 luglio 2004 n. 540, trasmette il parere favorevole con prescrizioni, della Soprintendenza dei beni culturali ed ambientali di Catania.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'intervento "Messina-Catania: Giampileri-Fiumefreddo" tra quelli riproposti già presenti nel DPEF 2004-2007, e lo colloca nel Corridoio 1, Asse Nord Sud Berlino Palermo (Tabella 8) e indica come anno di ultimazione dei lavori il 2013. In merito al costo indica 286,12 Meuro quale ammontare degli investimenti autorizzati ad oggi e 1.683,88 Meuro per la fruibilità dell'opera.

#### **Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91, approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

#### **Febbraio 2005**

Il MIT, con nota 17 febbraio 2005, n. 75 – integrata con le note 4 marzo 2005, n. 130, e 15 marzo 2005, n. 146, nonché con "note integrative" del maggio 2005 trasmette la relazione istruttoria sul "Raddoppio linea ferroviaria Messina - Catania: tratta Giampileri - Fiumefreddo", proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare.

#### **Maggio 2005**

Il Ministero per i beni e le attività culturali - Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, con nota del 5 maggio 2005, prot. n. 0708407/4797/2005, esprime parere favorevole con prescrizioni.

La delibera CIPE n. 62 del 27 maggio prende atto delle risultanze dell'istruttoria e approva il progetto preliminare. Il costo del progetto (1.970 Meuro) è già coperto per 458 Meuro da fondi provenienti dal CdP 1994-2000, dal 1° addendum del CdP 2001-2005 e da fondi FERS (riprogrammati nel PPI RFI Spa, ediz. Aprile '04). Il completamento della copertura, per 1.512 Meuro, secondo le indicazioni del PPI di RFI è a carico delle risorse stanziata dalla legge n. 311/2004 (finanziaria 2005), quale ulteriore apporto al capitale sociale di RFI. L'impegno sarà formalizzato, in sede di stipula del 4° addendum al CdP 2001-2005.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009, conferma il costo dell'opera e indica il 2014 quale anno di ultimazione lavori.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura il "raddoppio linea Messina-Catania: tratta Giampileri-Fiumefreddo" quale sub intervento dell'Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Messina- Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo" rientra tra le opere ferroviarie incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.970 Meuro interamente finanziati. È inoltre presente nello stesso documento tra le Opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

#### **Novembre 2006**

Vengono istituiti dalla Regione i Tavoli Tecnici richiesti dalle prescrizioni della delibera CIPE n. 62/2005, per esaminare alcune variante di tracciato proposte da alcuni Comuni.

L'opera è inclusa nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal MI e aggiornato a novembre 2006, con un costo complessivo di 1.970 Meuro interamente finanziati.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento è riportato sia nell'Allegato A1 con un costo di 1.970 Meuro interamente finanziato, sia nell'Allegato A2 "Progettazioni preliminari" sia nell'Allegato B tra le "Opere da avviare entro il 2012". Il finanziamento è interamente di provenienza U.E.

**Febbraio 2008**

Le soluzioni progettuali per le varianti di tracciato, trasmesse ai Comuni di Savoca e Alì Terme vengono definitivamente respinte con delibere di Consiglio Comunale.

**Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MI, aggiornato a marzo, si rileva che "l'attivazione del raddoppio Fiumefreddo - Giampileri è prevista nel 2017" e che "nell'atto ricognitivo del Ministro delle Infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento di 120 Meuro per la Palermo-Catania-Messina a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR."

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MI e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio (tratta Giampileri-Fiumefreddo) è compreso tra le opere "in corso - Tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la progettazione (59 Meuro), e tra le "altre opere da realizzare - Tabella C04-Sviluppo infrastrutturale rete Alta Capacità" per la parte riguardante la realizzazione (1.911 Meuro).

**Giugno 2008**

Nel PDEF 2009-2013 l'intervento Messina- Catania: raddoppio Giampileri – Fiumefreddo è inserito nella tab. 3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008), con un costo di 1.970,00 Meuro interamente coperti da "altri finanziamenti".

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "raddoppio linea Messina-Catania: tratta Giampileri-Fiumefreddo" è compreso nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa riuniti sotto la voce Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania, con un costo di 1.970 Meuro interamente finanziato.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Messina- Catania: raddoppio Giampileri – Fiumefreddo" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Sicilia" con un costo di 1.970,00 Meuro, interamente disponibili a carico di altre fonti statali, e con uno stato dell'arte "finanziati da avviare".

**Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A04-Sviluppo Infrastrutturale Rete Alta Capacità è incluso il progetto "Potenziamento itinerario Messina-Catania-Palermo (Fase prioritaria: Progettazione raddoppio Giampileri-Fiumefreddo, Bivio Zurria-Catania Acquicella .....)" con un costo a vita intera di 394 Meuro interamente finanziato al 2008, di cui 90 contabilizzati al 2009. RFI prevede di dar corso nell'anno 2010 agli adeguamenti progettuali connessi alle nuove normative per poter procedere alla progettazione definitiva.

**Codice Unico di Progetto**

J11H02000070008

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

Contratto di Programma RFI 1994-2000

Contratto di programma RFI 2001-2005

IGQ tra il Governo e la Regione Siciliana del 14 Ottobre 2003

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE n. 62 del 27 Maggio 2005

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	1.970,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.970,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	1.970,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 62 del 27.05.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	1.970,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 62 del 27.05.2005
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	1.970,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	1.970,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	1.970,000	<i>Altre risorse pubbliche</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: <input style="width: 100%;" type="text"/>		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 1.681.961.000,00			
<i>Note:</i>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	25/01/2013 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	2.100 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

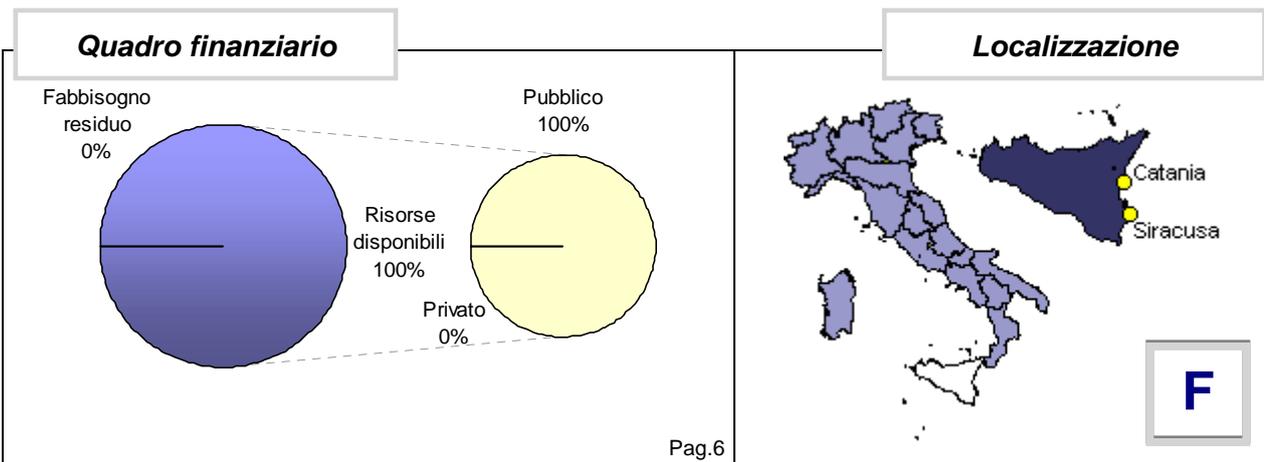
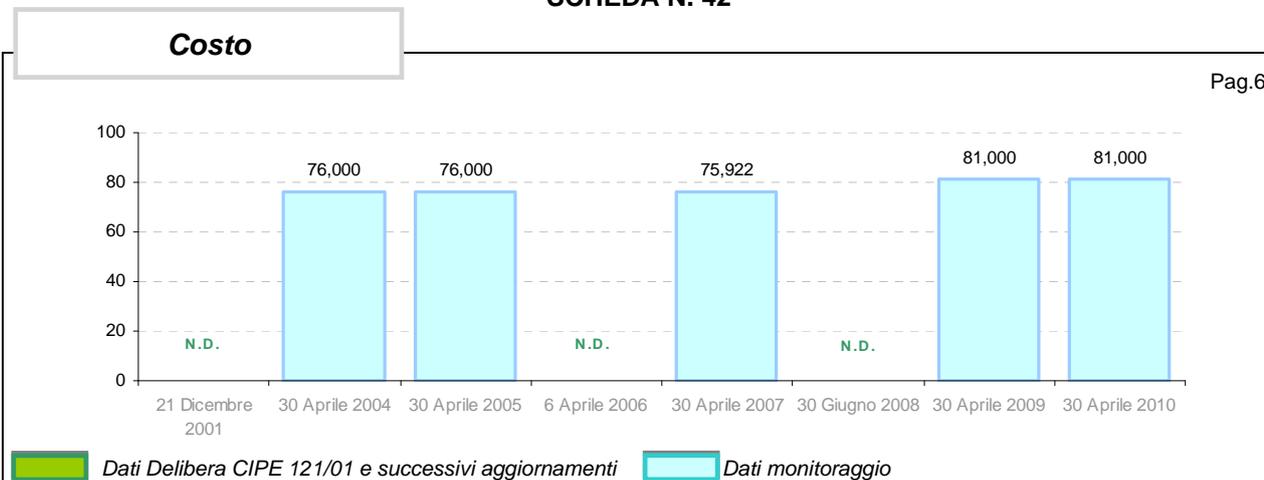
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	16/12/2014 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2014	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2014	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 62 del 27.05.2005
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note: la delibera CIPE n. 62/2005 in merito ai tempi realizzazione dell'intervento indica 6/7 anni, tra il 2007 ed il 2013, con entrata in esercizio dell'infrastruttura nel 2014 e funzionamento a pieno regime dal 2016.		

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA  
 Sistemi ferroviari  
 Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania  
**VELOCIZZAZIONE LINEA CATANIA-SIRACUSA: TRATTA BICOCCA-TARGIA**  
**SCHEDA N. 42**



### Stato di attuazione

Pag.7

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  In corso  Conclusa
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso	Contratto stipulato			
ESECUZIONE LAVORI	In corso	Conclusi			

### Ultimazione lavori

Oltre 2015

Pag.8

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'intervento costituisce una prima fase funzionale dell'adeguamento e raddoppio della linea Catania - Siracusa, e riguarda, in particolare, la velocizzazione di detta linea ferroviaria nel tratto Bicocca – Targia, compreso tra il chilometro 236,800 e il chilometro 301,890, per uno sviluppo complessivo di 71,876 km. L'intervento permetterà la riduzione di tempi di percorrenza di circa il 10% rispetto a quelli attuali.

Il progetto prevede la realizzazione di interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria, di marciapiedi e sottopassaggi pedonali nelle stazioni e fermate, nonché della variante "Galleria Val Savoja" e del nuovo ponte sul Torrente Gornalunga.

**Dicembre 2001**

Nella Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa", sistemi ferroviari "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania", e in particolare nella "Linea Messina – Catania – Siracusa" di cui all'allegato 2.

**Luglio 2002**

Nel DPEF 2003-2006, l'asse ferrov. Salerno-Reggio C.-Palermo-Catania figura tra le 21 opere prioritarie.

**Ottobre 2003**

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Siciliana, del 14 ottobre 2003, nell'ambito delle "Infrastrutture di preminente interesse nazionale a carattere interregionale" nella "tratta siciliana dell'Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo – Catania".

**Dicembre 2003**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 24 dicembre 2003, n. 14920/VIA, non ritiene il progetto assoggettabile alla procedura di VIA a carattere nazionale visto il carattere locale degli impatti prodotti dall'opera, ritenendolo tuttavia assoggettabile alla Valutazione di incidenza a carattere regionale.

**Aprile 2004**

Il progetto "velocizzazione Catania - Siracusa" è incluso, tra i "nuovi progetti di legge obiettivo", nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa, edizione aprile 2004.

**Luglio 2004**

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con nota 21 luglio 2004, n. 17039, ribadisce il carattere regionale dell'opera.

RFI, con nota 26 luglio 2004, n. DMA/DCI/PA/7718, e 10 settembre 2004, n. DMA/DCI/PA/8913, su richiesta della Soprintendenza archeologica di Siracusa, manifesta la volontà di stralciare dal progetto preliminare le opere necessarie per la soppressione di passaggi a livello ricadenti nelle aree archeologiche vincolate di Cantera, Megara Hyblaea, Fondaco Nuovo.

**Ottobre 2004**

La Regione Siciliana – Dipartimento regionale territorio ed ambiente – servizio 2 VAS – VIA, con nota 28 ottobre 2004, n. 69812, esprime parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla Valutazione di incidenza ambientale.

**Dicembre 2004**

Il CIPE con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 approva il PPI di RFI Spa, edizione aprile 2004.

**Aprile 2005**

La Regione Siciliana – Assessorato turismo, comunicazione e trasporti – Dipartimento trasporti e comunicazioni – servizio 4 trasporto regionale ferroviario, con nota 15 aprile 2005, n. 174 esprime parere favorevole sul progetto preliminare.

**Maggio 2005**

La Regione Siciliana con nota del 16 maggio 2005, n. 218, ribadisce il parere favorevole, con prescrizioni.

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 classifica l'intervento "Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed Infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia", con un costo di 76 Meuro, tra quelli in fase istruttoria.

**Ottobre 2005**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota BCP/503 prot. 34.19.04/2189 del 12 ottobre 2005, esprime parere favorevole, con prescrizioni.

Il MIT, con nota 26 ottobre 2005 n. 510, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare della "velocizzazione della linea Catania-Siracusa", proponendone l'approvazione in linea tecnica.

**Novembre 2005**

Il MIT, con successive note 24 novembre 2005, n. 565 e n. 569, trasmette precisazioni in merito al progetto e le schede di prospetto finanziario.

**Dicembre 2005**

Con la Delibera CIPE del 2 dicembre 2005 n.147 viene approvato il progetto preliminare dell'opera, mentre viene rimandata l'individuazione della copertura finanziaria in sede di esame di progetto definitivo.

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura il progetto "Catania-Siracusa: adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione): tratta Bicocca-Targia" quale sub intervento dell'Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia" viene classificato tra "le altre opere" ferroviarie, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 76 Meuro da finanziare.

**Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "velocizzazione linea ferroviaria Catania-Siracusa" conferma il costo dell'opera e il quadro finanziario.

**Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture prioritarie" redatto dal MI e aggiornato a novembre 2006, conferma il costo dell'opera e indica che il Piano Prioritario degli Investimenti (PPI) di RFI prevede solamente la realizzazione di alcuni interventi per la velocizzazione della tratta esistente, che peraltro non risulta inserita nell'APQ per il trasporto ferroviario.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed Infrastrutturale (velocizzazione) Tratta Bicocca - Targia" è inserito negli allegati A.1 "opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)", con un costo di 75,92 Meuro di cui 5,00 di copertura, e A2 "Progettazioni preliminari".

**Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MI, aggiornato a marzo, si rileva che "l'ultimazione dell'intervento è programmata nel 2013".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, sottoscritto tra il MIT e RFI in data 18 marzo 2008, l'intervento Velocizzazione tratta Catania – Siracusa è compreso tra le opere "in corso - Tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale" con un costo di 81 Meuro e una disponibilità di 5 Meuro.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è inserito nella tab. 3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008) " con un costo di 81,00 Meuro interamente finanziati da "altri finanziamenti" e uno stato progettuale "PP approvato dal CIPE".

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "Catania-Siracusa: adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione): tratta Bicocca-Targia" è compreso nell'allegato 2, tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa riuniti sotto la voce Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania, con un costo di 81 Meuro interamente finanziato.

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l' Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania è inserito nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Catania-Siracusa: adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione): tratta Bicocca-Targia" è inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Sicilia" con un costo di 81,00 Meuro, di cui 5,00 finanziati con fondi Legge obiettivo e 76 a carico di Enti locali, e uno stato dell'arte "finanziati in corso".

**Maggio 2010**

Nella Seduta del 13 maggio il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il MIT e RFI Spa. Tra le Opere in corso, elencate nella tabella A03-Sviluppo Infrastrutturale Rete Convenzionale è incluso il progetto "Velocizzazione tratta Catania-Siracusa" con un costo a vita intera di 81 Meuro, con risorse disponibili dal 2008.

**Codice Unico di Progetto**

J11H03000150001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

RFI Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ Regione Siciliana del 14 Ottobre 2003

PPI RFI Spa – edizione Aprile 2004

Delibera CIPE n. 91 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE n.147 del 2 Dicembre 2005

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 – Marzo 2008

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 - Maggio 2010

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
Previsione di costo al 30 Aprile 2004	76,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione di costo al 30 Aprile 2005	76,000	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Costo al 6 Aprile 2006	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2007	75,922	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 147 del 2.12.2005
Costo al 30 Giugno 2008	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
Previsione di costo al 30 Aprile 2009	81,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
Previsione di costo al 30 Aprile 2010	81,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note

**Quadro finanziario**

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	<b>Fonte:</b>
Risorse disponibili al 30 Aprile 2010	81,000	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
Di cui (importi e provenienza)	5,000	Fondi Legge Obiettivo
	76,000	Enti locali
Fabbisogno residuo	0,000	

Note:

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO	ESTERNO		
		Importo: 3.200.000,00		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 63.168.600,00			
Note:				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA		AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	12/12/2011 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO		CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale		Finanza di progetto	
	Appalto integrato		Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE		DEFINITIVO	
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE		LAVORI	
	gg		1.220 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
Note				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

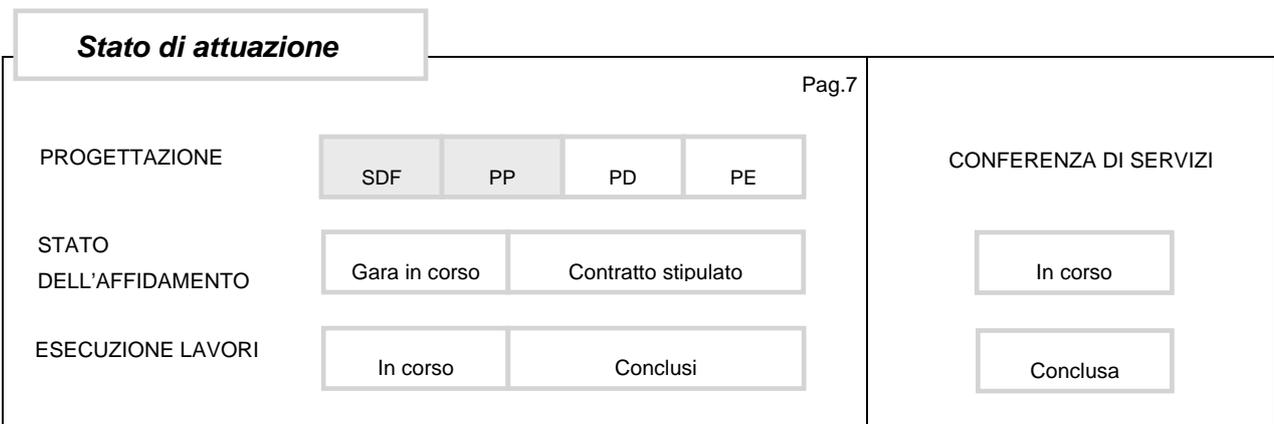
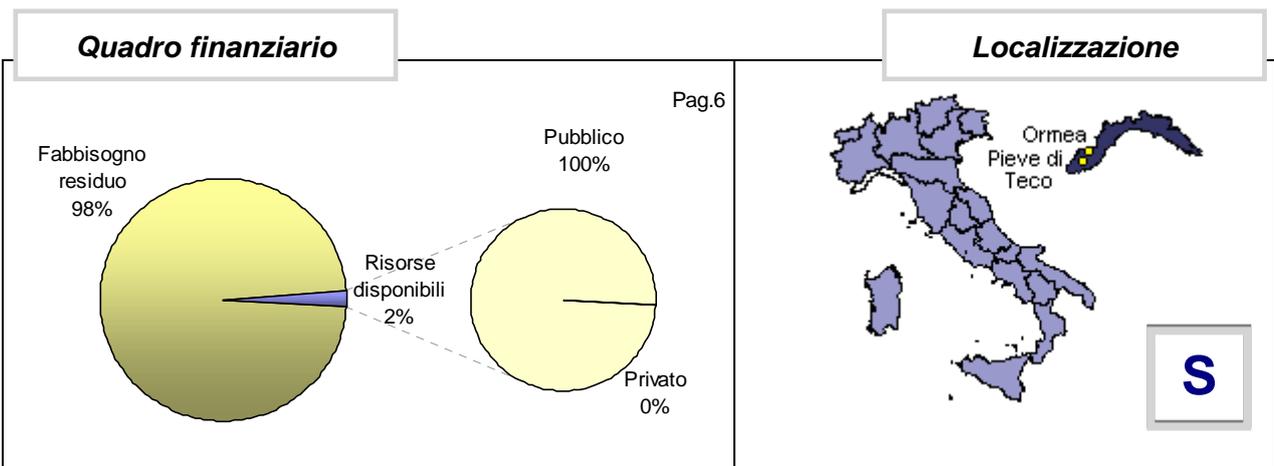
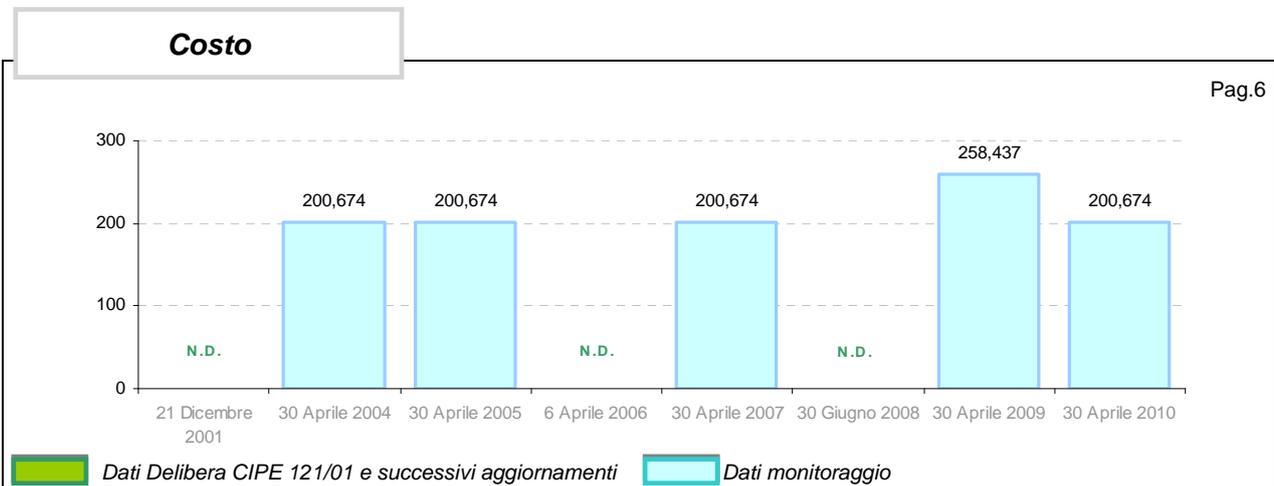
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	7/08/2013 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2009	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2005	2011	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 147 del 2.12.2005
Previsione al 30 Aprile 2009	2013	<b>Fonte:</b> Rapporto Infrastrutture Prioritarie, Marzo 2008
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> RFI Spa
Note		

**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA**  
*Sistemi Stradali ed Autostradali*  
 Adeguamento SS 28  
**VARIANTE TRA PIEVE DI TECO E ORMEA**  
**SCHEDA N. 43**



**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'adeguamento della SS 28 prevede più interventi di cui due deliberati dal CIPE. In particolare, la variante tra Pieve di Teco (IM) e Ormea (CN), con traforo di valico Armo-Cantarana, permette un percorso alternativo all'autostrada Savona - Torino e all'autostrada dei Fiori. Si tratta di una strada extraurbana secondaria di categoria C1 con 2 corsie di m 3,75 e banchine di m 1,50 che ha uno sviluppo complessivo di circa 9,296 Km con quattro gallerie per un totale di m 6.362, tre viadotti e tre svincoli.

**Dicembre 2001**

La Delibera 121/2001 riporta nella sezione "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa" tra i "Sistemi stradali e autostradali", la voce "SS 28" con un costo di 278,887 Meuro e disponibilità di 72,304 Meuro.

**Marzo 2002**

L'opera è compresa nell'IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo 2002.

**Maggio 2003**

Il progetto preliminare, corredato dallo SIA viene trasmesso il 18 maggio dal soggetto aggiudicatore al MIT, agli altri enti/amministrazioni interessati, alla Regione Liguria e agli enti gestori delle interferenze.

**Luglio 2003**

La Regione Liguria il 25 luglio 2003, con Delibera 867 esprime parere favorevole, con prescrizioni di carattere ambientale ed urbanistico-territoriale.

Il Ministero dell'ambiente, con nota del 31 luglio 2003, in merito all'iter procedurale da seguire per la valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.18 del d.lgs. n.190/2002, comunica che la competenza, stante la tipologia dell'opera, è regionale, ai sensi del DPCM 10 agosto 1988, n.377.

**Febbraio 2004**

La Conferenza di Servizi, tenuta il 16 febbraio 2004, nell'ambito dell'istruttoria tecnico-regionale, propone alternative alla variante di Pieve di Teco.

**Aprile 2004**

La Regione Piemonte, con Delibera n. 13-12320 del 19 aprile 2004, esprime parere favorevole ai fini della localizzazione, con prescrizioni da recepire nella progettazione definitiva, proponendo – tra l'altro – di valutare la possibilità di eliminare in località Cantarana lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità della galleria mediante costruzione di una rotatoria.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in data 14 aprile 2004, esprime parere favorevole, condizionatamente al rispetto delle prescrizioni indicate dalle Soprintendenze competenti.

**Ottobre 2004**

il MIT trasmette (con nota n. 560 del 6 ottobre) la relazione istruttoria relativa al progetto preliminare dell'"adeguamento SS 28 Colle di Nava: variante Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana" proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, nonché il finanziamento

della progettazione definitiva delle opere.

#### **Dicembre 2004**

Il CIPE, con Delibera 93 del 20 dicembre 2004 prende atto che il soggetto aggiudicatore è ANAS Spa e che il progetto definitivo sarà redatto dallo stesso soggetto aggiudicatore. L'ultimazione dell'opera è prevista per il 2010. La copertura finanziaria degli interventi è ipotizzata a totale carico pubblico. Il progetto preliminare dell'opera è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al MIT, alle altre amministrazioni e agli organismi competenti, alle regioni interessate e agli enti gestori delle interferenze e il MIT propone prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare.

Il costo complessivo dell'intervento ammonta a 200,674 Meuro di cui 144 Meuro per lavori e 56,674 Meuro per somme a disposizione. Viene richiesta l'assegnazione di risorse per la progettazione definitiva, il cui costo viene quantificato in 4,781 Meuro. Il CIPE approva il progetto preliminare e subordina l'approvazione del progetto definitivo all'accoglimento delle prescrizioni e raccomandazioni del MIT. Il soggetto aggiudicatore potrà eventualmente proporre misure alternative. Assegna quindi all'ANAS Spa un finanziamento di 4,781 Meuro a valere sull'art. 13 della legge 166/2002, come rifinanziato dalla Legge n. 350/2003, decorrente dal 2005, finalizzato alla progettazione definitiva dell'opera "adeguamento SS 28 Colle di Nava: variante Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana".

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "SS 28 Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento SS 28" indica un costo pari a 201 Meuro, di cui 5 disponibili, il 2010 quale anno di completamento lavori, e in corso di progettazione esecutiva in merito allo stato di avanzamento lavori.

#### **Marzo 2006**

L'ANAS Spa pubblica il bando di gara di servizi per la progettazione definitiva per appalto integrato, comprensiva delle indagini geognostiche ed ambientali necessarie e delle prime indicazioni sulla sicurezza per i lavori di costruzione della variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana lungo la SS.28 del Colle di Nava - CUP F82C03000050001. (Bando annullato)

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS, figura l'"adeguamento SS 28 Colle di Nava: variante Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana" quale sub intervento della SS 28 per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "SS 28 Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento SS 28" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 200,67 Meuro di cui 4,75 ammessi al finanziamento, per la sola progettazione, per il 2005-2006 (All.4).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, conferma per l'opera il costo e il relativo quadro finanziario.

**Novembre 2006**

Nel rapporto "Infrastrutture prioritarie" del MIT, aggiornato a Novembre, vengono confermati costo e disponibilità. Risulta in gara la redazione della progettazione definitiva.

**Febbraio 2007**

Con l'Atto d'Intesa del 5 febbraio, la Regione Liguria, il MI e l'ANAS hanno convenuto di sospendere la progettazione e destinare la somma di Meuro 4,781 alla sistemazione del lungomare Canepa.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "SS 28 Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento SS 28" è riportato nell'Allegato A.1 per un costo di 200,67 Meuro di cui 4,78 Meuro finanziati. L'intervento è riportato, nello stesso documento, nell'Allegato A2 "Progettazioni preliminari".

**Marzo 2008**

Il Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MI, aggiornato a marzo, conferma l'iter e il quadro finanziario.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento "SS 28 Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento SS 28" è inserito nella tab.3.1 tra le "opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" per un costo di 194,04 Meuro di cui 4,78 Meuro di "finanziamenti di Legge Obiettivo" e 189,62 Meuro di fabbisogno residuo. La progettazione risulta allo stato preliminare.

**Marzo 2009**

ANAS, in data 2 marzo 2009, ripubblica il bando di gara, che annulla e sostituisce il precedente con stesso oggetto pubblicato a marzo 2006, per l'affidamento della redazione della progettazione definitiva per appalto integrato, comprensiva delle indagini geognostiche ed ambientali necessarie e delle prime indicazioni sulla sicurezza per l'itinerario S.S. 28 del colle di Nava – Progettazione definitiva dei lavori della variante Pieve di Teco – Ormea con traforo di valico Armo – Cantarana.

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009, presentato negli allegati 1 e 2, nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "Adeguamento S.S. 28 Colle di Nava: variante Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana" è riportato nell'allegato 2, tra gli interventi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa, riuniti sotto la voce SS 28, con un costo di 258,437 Meuro, una disponibilità di 4,781 Meuro a valere sulle risorse legge obiettivo, e un fabbisogno di 253,656 Meuro. È altresì compreso nell'allegato 1 tab. 7, Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25/2/09).

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "SS28" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento non risulta inserito nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti.

**Codice Unico di Progetto**

F82C03000050001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

DPCM 10 Agosto 1988 p.377

IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, del 6 Marzo 2002

Delibera 867 Regione Liguria del 25 Luglio 2003

Delibera Regione Piemonte n. 13-12320 del 19 Aprile 2004

Delibera CIPE n. 93 del 20 Dicembre 2004

Bando di gara di progettazione ANAS Spa – Marzo 2006 (bando annullato)

Atto d'intesa del 5 Febbraio 2007

Bando di gara di progettazione ANAS Spa – Marzo 2009 (ripubblicazione)

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	200,674	<b>Fonte:</b> ANAS - Programma Attività di Progettazione – Marzo 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	200,674	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	200,674	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	258,437	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	200,674	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013; ANAS Spa

Note

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	4,781	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	4,781	Art. 13 L. 166/2002
<i>Fabbisogno residuo</i>	195,893	

Note: il contributo è finalizzato alla progettazione definitiva

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 3.350.000,00*		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 144.000.000,00**			
<p><i>Note:</i> il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE in data 20.12.04.  * In data 2 marzo 2009 è stato ripubblicato il bando di gara, che annulla e sostituisce il precedente con stesso oggetto pubblicato a marzo 2006, per l'affidamento della redazione della progettazione definitiva per appalto integrato, comprensiva delle indagini geognostiche ed ambientali necessarie e delle prime indicazioni sulla sicurezza per l'itinerario S.S. 28 del colle di Nava – Progettazione definitiva dei lavori della variante Pieve di Teco – Ormea con traforo di valico Armo – Cantarana. L'importo complessivo a base di affidamento è di 3.350.000,00. La durata dell'appalto è di 210 gg dalla consegna.  ** importo dei lavori previsto dal progetto preliminare</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	Aprile 2012 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.270 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

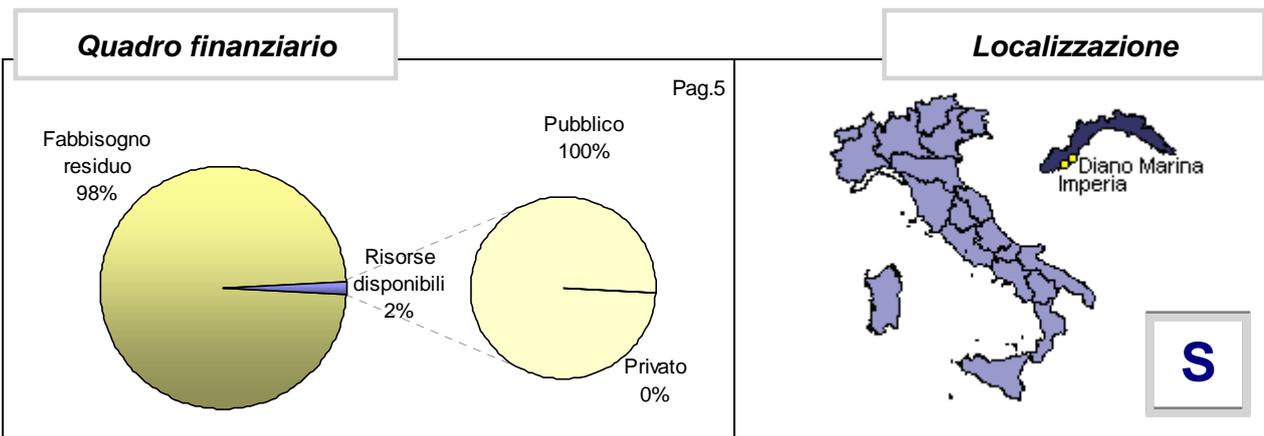
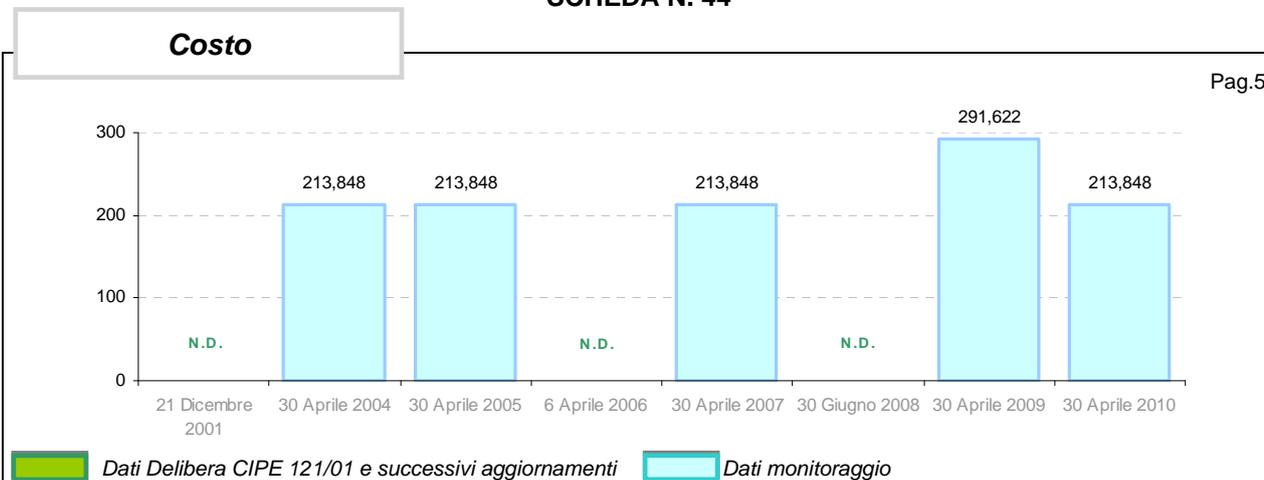
**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Settembre 2013	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2010	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> ANAS Spa

**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA**  
*Sistemi Stradali ed Autostradali*  
 Adeguamento SS 28  
**VARIANTE ALL'ABITATO DI IMPERIA – AURELIA BIS**  
**SCHEDA N. 44**



### Stato di attuazione

Pag.6

PROGETTAZIONE	SDF	PP	PD	PE	CONFERENZA DI SERVIZI  <div style="border: 1px solid gray; width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 2px;">In corso</div>  <div style="border: 1px solid gray; width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 2px;">Conclusa</div>
STATO DELL'AFFIDAMENTO	Gara in corso		Contratto stipulato		
ESECUZIONE LAVORI	In corso		Conclusi		

### Ultimazione lavori

Oltre 2015

Pag.7

**DATI GENERALI****Descrizione e dati storici**

L'adeguamento della SS 28 prevede vari interventi, di cui 2 deliberati dal CIPE. L'intervento in questione riguarda l'interconnessione della SS 28 con i caselli Est e Ovest di Imperia, con la SP n. 1 Aurelia e con la viabilità verso l'hinterland, opera che permette di evitare l'attraversamento del centro cittadino. L'opera ha uno sviluppo complessivo di 11.380 m, con 7 svincoli, 3 ponti, 8 viadotti, un ponte/viadotto e 9 gallerie.

**Dicembre 2001**

La Delibera 121/2001 riporta nella sezione "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa" tra i "Sistemi stradali e autostradali", la voce "SS 28" con un costo di 278,887 Meuro e disponibilità di 72,304 Meuro.

**Marzo 2002**

Nell'IGQ tra Governo e Regione Liguria, sottoscritta il 6 marzo, è compreso l'adeguamento della SS 28.

**Maggio 2003**

Il progetto preliminare, corredato dallo SIA viene trasmesso il 5 maggio dal soggetto aggiudicatore al MIT, alle altre Amministrazioni e enti interessati, alla Regione Liguria e agli enti gestori delle interferenze.

**Luglio 2003**

La Regione Liguria il 25 luglio 2003, con Delibera 869 esprime parere favorevole con prescrizioni di carattere ambientale ed urbanistico - territoriale.

**Febbraio 2004**

Si tiene la Conferenza di Servizi il 16 febbraio 2004.

**Maggio 2004**

Il Ministero per i beni culturali, in data 27 maggio 2004, esprime parere favorevole con prescrizioni.

**Ottobre 2004**

Con nota 14 ottobre 2004, n. 579 il MIT trasmette la relazione istruttoria della "variante all'abitato di Imperia - Aurelia bis", proponendo l'approvazione del progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni, nonché il finanziamento della progettazione definitiva delle opere.

**Dicembre 2004**

Il CIPE, con Delibera 93 del 20 dicembre prende atto che il soggetto aggiudicatore è ANAS Spa, che redigerà il progetto definitivo. L'ultimazione dell'opera è prevista per il 2010. Il costo totale dell'intervento ammonta a 213,848 Meuro di cui 150,157 per lavori e 63,691 per somme a disposizione. La copertura finanziaria degli interventi è ipotizzata a totale carico pubblico. Il progetto preliminare dell'opera è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al MIT, agli altri enti competenti/interessati e agli enti gestori delle interferenze e il MIT propone prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare.

Il CIPE approva il progetto preliminare e subordina l'approvazione del progetto definitivo (il cui costo è quantificato in 4,985 Meuro) all'accoglimento delle prescrizioni/raccomandazioni del MIT. Il soggetto aggiudicatore potrà eventualmente proporre misure alternative. Assegna quindi all'ANAS un finanziamento di 4,985 Meuro a valere sull'art.13 della L. 166/2002 (come rifinanziato dalla L. 350/03), decorrente dal 2005 per la progettazione definitiva dell'opera.

**Luglio 2005**

Il DPEF 2006-2009 indica per l'opera un costo pari a 214 Meuro, di cui 5 disponibili, il 2010 quale anno di completamento lavori, e in corso di progettazione esecutiva in merito al SAL.

**Marzo 2006**

L'ANAS Spa pubblica il bando di gara di servizi la progettazione definitiva per appalto integrato, comprensiva delle indagini geognostiche ed ambientali necessarie e delle prime indicazioni sulla sicurezza per i lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia lungo la S.S. 1 bis (Aurelia bis).

**Aprile 2006**

Nell'allegato 2 alla Delibera CIPE n. 130/2006, di rivisitazione del PIS, figura il "adeguamento SS 28 Colle di Nava: variante all'abitato di Imperia - Aurelia bis" quale sub-intervento della SS 28 per il quale è intervenuta deliberazione del CIPE.

**Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "SS 1 Aurelia bis – Variante all'abitato di Imperia" viene classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 213,85 Meuro di cui 4,66 ammessi al finanziamento per il 2005-2006 (All.4).

**Ottobre 2006**

Il documento CIPE del 30 ottobre "Esiti tavolo di ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo" conferma il costo e il quadro finanziario dell'opera.

**Novembre 2006**

Il rapporto "Infrastrutture prioritarie" del MI, aggiornato a novembre, riporta un costo stimato pari a 213,85 Meuro, di cui 4,99 assegnati, e un fabbisogno 208,86. L'intervento risulta in fase di gara per la redazione della progettazione definitiva.

**Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'intervento "SS 1 Aurelia bis – Variante all'abitato di Imperia" è riportato nell'Allegato A.1 con un costo di 213,85 Meuro di cui 4,99 assegnati. L'intervento è presente, nello stesso documento, nell'Allegato A2 "Progettazioni preliminari" e nell'Allegato B "Opere da avviare entro il 2012".

**Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture del MI, per l'intervento "Variante all'abitato di Imperia" sono confermati il costo di 213,848 Meuro, il contributo di 4,985 Meuro e il fabbisogno di 208,863 Meuro.

**Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 l'intervento è inserito nella tab.3.1 tra le "Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE nel periodo 2002-2008" con un costo di 207,87 Meuro di cui 4,99 finanziati da Legge Obiettivo e 202,88 Meuro di fabbisogno residuo.

**Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "SS 1 variante abitato di Imperia" è riportato nell'allegato 2, tra gli interventi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa, riuniti sotto la voce SS 28, con un costo di 291,622 Meuro, una disponibilità di 4,985 Meuro a valere sulle risorse legge obiettivo, e un fabbisogno di 286,637 Meuro. E' altresì compreso nell'allegato 1 tabella 7, Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25 febbraio 2009).

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "SS 28" è presente nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". Nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Liguria" è inserito

l'intervento "SS 28-variante all'abitato di Imperia-Aurelia bis" con un costo di 207,87 Meuro, una disponibilità di 4,99 Meuro a carico dei fondi Legge Obiettivo, un fabbisogno di 202,88 Meuro, e uno stato dell'arte "da avviare al 2013"

**Ottobre 2009**

L'ANAS Spa, il 21 ottobre 2009, dichiara efficace l'aggiudicazione definitiva della gara di servizi per la redazione della progettazione definitiva per appalto integrato, comprensiva delle indagini geognostiche ed ambientali necessarie e delle prime indicazioni sulla sicurezza per i lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia lungo la S.S. 1 bis (Aurelia bis). La durata dell'appalto è di 210 giorni dalla consegna.

**Codice Unico di Progetto**

F82C03000060001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa

**Normativa e documentazione di riferimento**

IGQ tra il Governo e la Regione Liguria, del 6 Marzo 2002  
Delibera Regione Liguria n. 869 del 25 Luglio 2003  
Delibera CIPE 93 del 20 Dicembre 2004  
Bando di gara di progettazione ANAS Spa – Marzo 2006  
Aggiudicazione gara di progettazione ANAS Spa – Ottobre 2009

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	213,848	<b>Fonte:</b> ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	213,848	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	213,848	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	N.D.	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	291,622	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 10 del 06.03.2009
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	213,848	<b>Fonte:</b> ANAS Spa

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	4,985	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	4,985	Art. 13 L.166/2002
<i>Fabbisogno residuo</i>	208,863	

Note: il finanziamento è finalizzato alla redazione della progettazione definitiva.

### STATO DI ATTUAZIONE

#### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 3.578.000,00*		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 150.157.000,00**			
<p><i>Note:</i> : Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE in data 20.12.04.  *In data 30.03.2006 l'ANAS Spa ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento della redazione della "Progettazione definitiva per appalto integrato, comprensiva delle indagini geognostiche ed ambientali necessarie e delle prime indicazioni sulla sicurezza per i lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia lungo la S.S. 1 bis (Aurelia bis) - CUP F82C03000060001", per un ammontare presumibile del corrispettivo di 3.578.000,00. In data 21.10.2009 ANAS ha aggiudicato la progettazione definitiva per appalto integrato. La durata del servizio è di 210 giorni dalla data di consegna.  ** importo dei lavori previsto dal progetto preliminare</p>				

#### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE			
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	Dicembre 2011 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato (previsto)	<i>Su proposta della SA</i>	<i>Su proposta di privati</i>
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	1.260 gg (previsto)	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<i>Note :</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

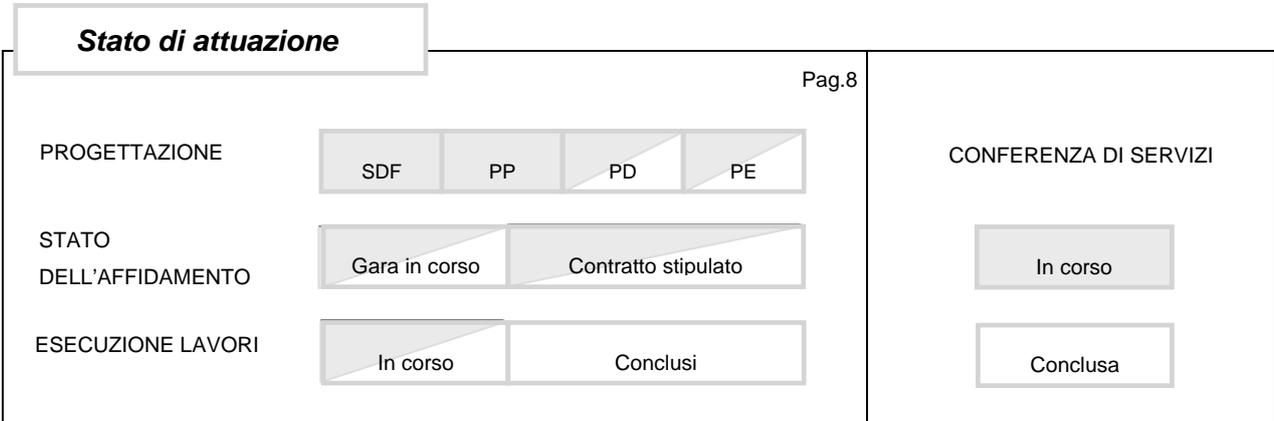
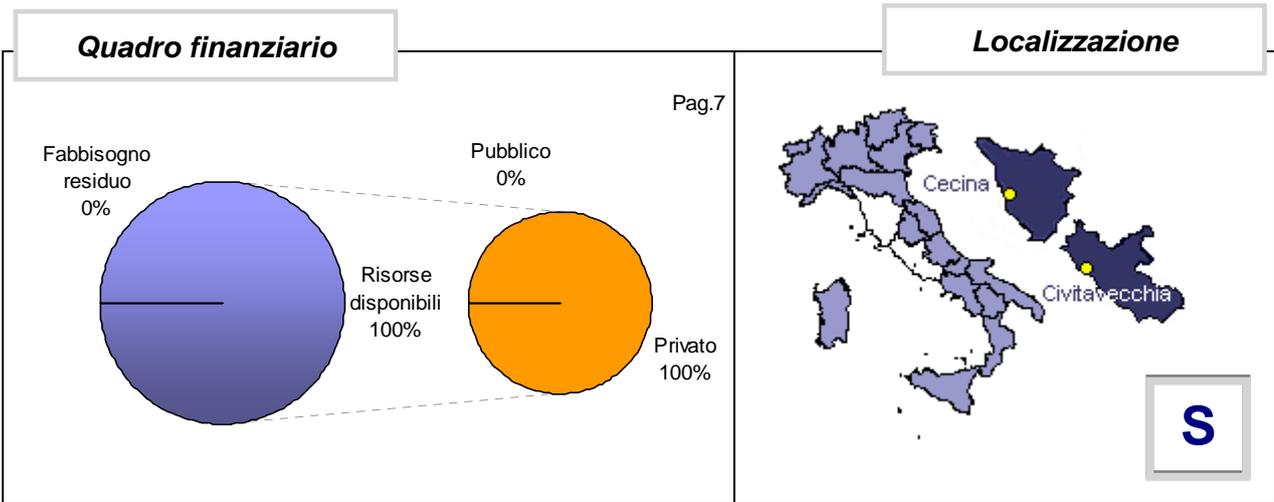
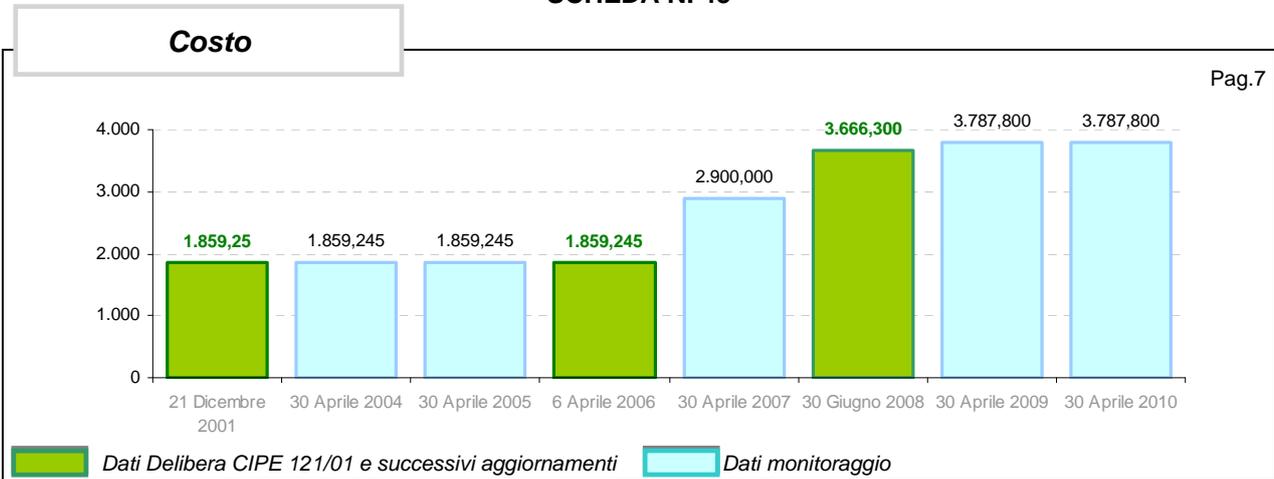
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Maggio 2013 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	2010	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 93 del 20.12.2004
Previsione al 30 Aprile 2007	2010	<b>Fonte:</b> DPEF 2006-2009
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> ANAS Spa



**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
**AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA TRATTA CECINA (ROSIGNANO MARITTIMA)-**  
**CIVITAVECCHIA**  
**SCHEDA N. 45**



## DATI GENERALI

### **Descrizione e dati storici**

L'opera, dello sviluppo complessivo di 206 km, si articola in due tronchi:

- 1) un tronco Nord "Rosignano-Grosseto" di 110,5 km, nel quale è previsto l'adeguamento a sezione autostradale dell'attuale S.S. 1 "Variante Aurelia", la costruzione delle corsie di emergenza, l'adeguamento dello spartitraffico a 3 m e dei rami degli svincoli esistenti, e la costruzione di n. 3 barriere di esazione e di n. 3 caselli a sud di Grosseto, in prossimità di Follonica e all'altezza di Rosignano;
- 2) un tronco Sud "Grosseto-Civitavecchia", dove è prevista la costruzione di un nuovo tratto autostradale di 95,5 km conforme al tipo A (autostrade in ambito extra-urbano), con 2 corsie più emergenza per senso di marcia e spartitraffico centrale e la costruzione di n. 6 svincoli. La strada si ricongiunge con il tratto esistente Roma-Civitavecchia. Nel tratto Grosseto - Civitavecchia, è prevista la risistemazione dell'attuale S.S. 1 Aurelia che verrà trasformata in "strada parco", con la riduzione della sezione stradale ad una corsia per senso di marcia e pista ciclabile e con l'inserimento di una serie di rotonde per la sicurezza della circolazione.

Il progetto definitivo approvato dal CIPE a dicembre 2009 concerne la realizzazione del 1° lotto della "tratta Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi" per un'estensione complessiva di circa 4,0 km e prevede la costruzione di un nuovo tratto autostradale dal km 0, in coincidenza dell'attuale svincolo autostradale di Rosignano Marittimo fino al km 1+200 e l'adeguamento in autostrada della "variante Aurelia". La barriera di esazione, contrariamente a quanto previsto dal progetto preliminare, verrà posizionata a sud di Rosignano, al chilometro 0+900.

#### **Ottobre 1999**

Il completamento dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia è inserito nella Convenzione di concessione, sottoscritta il 7 ottobre tra l'ANAS e la SAT Società Autostrada Tirrenica Spa, che disciplina il tratto in esercizio (Livorno-Rosignano) fino al 31 ottobre 2028. La Convenzione, per quanto riguarda il completamento Rosignano-Civitavecchia, prevede la stipula di un apposito atto aggiuntivo.

#### **Dicembre 2001**

La Delibera CIPE 121/2001 include nella sezione "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa" tra i "Sistemi stradali e autostradali", "l'Asse autostradale Cecina-Civitavecchia", con un costo di 1.859,245 Meuro.

#### **Marzo 2002**

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lazio, sottoscritta il 20 marzo.

#### **Aprile 2003**

L'intervento "Completamento autostradale Cecina-Civitavecchia" è ricompreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana, sottoscritta il 18 aprile.

#### **Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra le 21 opere chiave, con un costo di 1.959 Meuro.

#### **Luglio 2005**

Il DPEF 2005-2008 include l'intervento nella tabella 1, il quadro complessivo degli interventi indicati dal DPEF 2004-2007, tra quelli con istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il 31 dicembre 2004; nella tabella 8 "Le opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 1 Asse Nord Sud Berlino Palermo";

nella tabella 15 "Il quadro complessivo degli interventi proposti nel DPEF 2005 – 2008"; tra le opere cantierate al 31.12.2006.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 1 alla delibera CIPE n. 130/2006, Legge n. 443/2001 – Rivisitazione PIS- trova conferma l'intervento "Asse autostradale Cecina-Civitavecchia", con il costo di 1.859,245 Meuro.

Il Ministero dell'ambiente, con nota dell'11 aprile, n. GAB/2006/3120/B05, esprime parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare. In particolare viene richiesto che sulla tratta toscana da Grosseto a Pescia Romana il tracciato si sviluppi al di fuori della fascia di rispetto prevista nel progetto preliminare.

#### **Giugno 2006**

La Regione Toscana, con delibera di Giunta del 26 giugno, n. 470, esprime parere favorevole con prescrizioni sul progetto preliminare.

#### **Luglio 2006**

L'intervento non è compreso nel DPEF 2007-2011.

#### **Ottobre 2006**

L'intervento non è compreso nel documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006.

#### **Novembre 2006**

Nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre, l'opera è riportata come "Corridoio Tirrenico: completamento varianti SS Aurelia a tipologia autostradale, collegamenti con i porti e raccordi con le viabilità locali".

#### **Giugno 2007**

Il DPEF 2008-2012 include nell'allegato B4, relativo agli interventi "Legge obiettivo: opere da avviare entro il 2012", l'"Asse autostradale A12: tratta Rosignano, con un costo di 3.311 Meuro, interamente coperto da risorse private.

#### **Luglio 2007**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 13 luglio, prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/13642, esprime parere favorevole con prescrizioni, riservandosi il parere finale in sede di approvazione del progetto definitivo.

L'intervento è incluso nel piano degli investimenti ANAS 2007-2011, approvato dal CIPE con delibera n. 65 del 20 luglio, tra le opere programmate per le autostrade in concessione.

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, l'opera "Corridoio Tirrenico: completamento varianti SS Aurelia a tipologia autostradale, collegamenti con i porti e raccordi con le viabilità locali", è riportata con un costo di circa 2.900 Meuro. Il Rapporto evidenzia che: "La Soc. Autostrade Toscana (concessionaria) ha in corso di predisposizione il piano economico e finanziario, dal quale si rileva una prima indicazione sulla possibilità di ridurre il contributo pubblico per la realizzazione dell'opera, anche al di sotto del 20% del costo. Le opere connesse al tracciato fondamentale sono:- il completamento della variante Aurelia da Maroccone a Chioma nel Comune di Livorno; - il collegamento con il porto di Piombino;- il collegamento con i porti minori e i raccordi con la viabilità locale. La Società concessionaria è disponibile a intervenire prioritariamente per la messa in sicurezza dei punti particolarmente pericolosi della S.S.1 Aurelia".

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2009-2013 si fa riferimento all'opera nei capitoli 1, "Le strategie della Unione Europea: riferimento chiave per definire il quadro delle priorità" e 7 "Le azioni strategiche del Dicastero delle

Infrastrutture e dei Trasporti nel breve e medio periodo”, e nelle tavole 3.10 Tavola Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006 e 3.11 Tavola aggiornamento Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006.

#### **Novembre 2008**

La Regione Lazio, con delibera di Giunta del 18 novembre, n. 843, esprime parere favorevole con prescrizioni e richiede una variante migliorativa, nella tratta in territorio laziale, da sviluppare nel progetto definitivo.

La Regione Toscana, con nota prot. n. ADO/GRT/301079 del 14 novembre, conferma in particolare la prescrizione relativa all'intervento viario di penetrazione al porto di Piombino, già presente nella Deliberazione n. 470/2006 e precedentemente previsto a carico degli stanziamenti dell'APQ per gli interventi di bonifica dei siti di Piombino e di Napoli Bagnoli del 21 dicembre 2007, rimasti inattuati.

#### **Dicembre 2008**

Il MIT trasmette al soggetto aggiudicatore, con nota n. 23094 del 2 dicembre, gli elaborati grafici relativi alla variante richiesta dalla Regione Lazio.

Il MIT, con nota n. 25332 del 17 dicembre, trasmette documentazione istruttoria integrativa.

Il CIPE, con delibera del n. 116 del 18 dicembre, approva con prescrizioni e raccomandazioni. il progetto preliminare “Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittima) - Civitavecchia”. La variante prescritta dalla Regione Lazio implica la rinnovazione della relativa procedura di VIA sul progetto definitivo. La prescrizione della Regione Toscana, che prevede uno spostamento del tracciato oltre la fascia di rispetto del progetto preliminare comporta l'attestazione di compatibilità ambientale, la localizzazione dell'opera e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate, ad eccezione di alcune tratte. L'importo di 3.787,8 Meuro costituisce il limite di spesa del progetto preliminare. La copertura dell'intervento sarà totalmente a carico della finanza di progetto.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera n. 10 del 6 marzo, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009” del MIT. In particolare il Piano 2009 del MIT riporta il quadro degli interventi del PIS da attivare a partire dall'anno 2009 e identifica una serie di interventi già indicati nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013, tra i quali è compreso l'Asse autostradale Cecina – Civitavecchia, classificato tra gli interventi inclusi nel DPEF 2009 da realizzare con contributi privati. L'opera è compresa anche nell'allegato 1, tra gli interventi della tabella 2 “Nuove opere approvate dal CIPE nel 2006-2008” e nell'allegato 2, tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa, con un costo di 3.787,8 Meuro, interamente finanziato con capitali privati.

In data 11 marzo 2009 ANAS Spa e SAT Spa sottoscrivono lo schema di Convenzione Unica.

il CdA di Anas, nella seduta del 27 marzo 2009, ratifica la Convenzione.

#### **Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'Asse autostradale Livorno - Civitavecchia è inserito nella “Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica “L'Asse autostradale Cecina – Civitavecchia è riportato nelle tabelle: “4: Opere avviate e completate”; “7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE”; “8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE”; “11: Interventi fondo infrastrutture quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009)”; “14: La manovra Triennale 2009 – 2011”. con un valore deliberato di 3.787,800 Meuro e un impegno di spesa 2009-2011 di 3.800 Meuro a carico di privati. Nella “Scheda Regioni “Intese Generali quadro” e gli aggiornamenti –Multiregioni” l'intervento “Asse Autostradale A12 - tratto Cecina (Rosignano M.) – Civitavecchia” è presente con un costo di 3.787,8 Meuro interamente

finanziati da privati e uno stato dell'arte"finanziati da avviare".

#### **Agosto 2009**

Con D.P.C.M. 5 agosto 2009 l'Avv. Antonio Bargone viene nominato Commissario straordinario dell' A12 Rosignano Marittimo – Civitavecchia.

ANAS Spa, con nota CDG 117356-P del 6 agosto 2009, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, autorizza SAT Spa ad anticipare il costo del 1° lotto della "Tratta Rosignano-San Pietro in Palazzi" e, con nota 6 agosto 2009, prot. CDG-0117359-P, invia al MIT il progetto definitivo dell'intervento.

#### **Settembre 2009**

SAT Spa pubblica su due quotidiani, in data 1° settembre 2009, l'avviso pubblico per l'avvio del procedimento ai fini della dichiarazione di pubblica utilità.

La Conferenza di Servizi sul progetto definitivo del 1° lotto, indetta il 2 settembre 2009, si tiene in prima seduta il giorno 5 ottobre 2009 e in seconda seduta il giorno 3 novembre 2009. Il progetto definitivo viene integrato con alcune modifiche del tracciato principale, con una viabilità secondaria alternativa e con il completamento di alcune tratte di strade esistenti.

#### **Ottobre 2009**

Il 5 ottobre si apre la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo del 1° lotto, in cui si istituisce un Tavolo Tecnico con la partecipazione di Anas, SAT, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Provincia di Pisa, Comune di Castellina, Comune di Cecina e Comune di Rosignano Marittimo. Il Tavolo Tecnico conclude i propri lavori il 22 ottobre.

In data 8 ottobre 2009, la Commissione europea si esprime favorevolmente in ordine allo Schema di Convenzione Unica sottoscritto tra l'ANAS e la concessionaria SAT.

Il 27 ottobre la SAT trasmette a tutti gli Enti interessati il progetto definitivo del lotto 1 aggiornato con le modifiche richieste nel corso del Tavolo Tecnico.

#### **Novembre 2009**

Nell'audizione dell'11 novembre 2009 presso la Commissione VIII della Camera dei Deputati, il Commissario straordinario relaziona sullo stato di avanzamento dei lavori del 1° lotto e riferisce che è in corso la progettazione definitiva di un tratto di circa dieci chilometri da Civitavecchia a Tarquinia.

La Regione Toscana, con le delibere 28 settembre 2009, n. 834, 2 novembre 2009, n. 976, e 30 novembre 2009 n. 1078 esprime parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo dell'intervento.

Il Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, il 30 novembre 2009, formula parere favorevole con prescrizioni.

#### **Dicembre 2009**

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 1 dicembre 2009, n. DG/PBAAC/USEGR/34.19.04/12279/2009, trasmette parere favorevole, con prescrizioni.

Il MIT, con nota 2 dicembre 2009, n. 5269, chiede l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del CIPE del progetto definitivo del 1° Lotto dell'Asse autostradale A12 Rosignano Marittimo-Civitavecchia "Tratta Rosignano – San Pietro in Palazzi", trasmettendo la relativa relazione istruttoria e, con note nn. 49071 e 49244 del 3 dicembre 2009, integra la documentazione.

Il CIPE, con delibera n.118 del 3 dicembre 2009, preso atto che l'importo del lotto 1 della tratta Rosignano - San Pietro in Palazzi, è pari a 49.362.570,19 euro e che non sono previsti oneri a carico dello Stato, approva il progetto definitivo e dispone la progettazione definitiva degli interventi relativi alla viabilità secondaria.

Anas, con provvedimento n.182123, approva il progetto esecutivo del lotto 1 per un importo complessivo

di 49.013.938,19 euro.

Il 15 dicembre 2009 SAT Spa consegna i lavori di realizzazione del tratto Rosignano-San Pietro in Palazzi (circa 4 Km), all'impresa Pavimental.

Il 21 dicembre il Ministro Matteoli, nella risposta scritta 4-01635 agli Atti del Senato, conferma che il Piano Economico Finanziario aggiornato del completamento della Livorno-Civitavecchia, allegato allo Schema di convenzione unica, prevede la copertura finanziaria dell'intero costo dell'intervento, pari a 3.787,80 Meuro, completamente a carico della società concessionaria SAT Spa e che il termine dei lavori è fissato al 31 dicembre 2016.

#### **Gennaio 2010**

Nell'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione Toscana, sottoscritto il 22 gennaio, il Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano – Civitavecchia è inserito tra gli interventi prioritari.

#### **Codice Unico di Progetto**

F36G05000260008

#### **Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

ANAS Spa/ SAT Società Autostrada Tirrenica Spa

#### **Normativa e documentazione di riferimento**

Convenzione di concessione ANAS e SAT Società Autostrada Tirrenica Spa, del 7 Ottobre 1999  
 IGQ tra il Governo e la Regione Lazio del 20 Marzo 2002  
 IGQ tra Governo e Regione Toscana del 18 Aprile 2003  
 Delibera di Giunta Regione Toscana 26 Giugno 2006, n. 470  
 Piano degli investimenti ANAS 2007-2011, Luglio 2007  
 Delibera CIPE n. 65 del 20 Luglio 2007  
 Delibera di Giunta Regione Lazio 18 Novembre 2008, n. 843  
 Delibera CIPE n.116 del 18 Dicembre 2008  
 Convenzione Unica ANAS Spa e SAT Spa, 11 Marzo 2009  
 D.P.C.M. 5 Agosto 2009  
 Audizione dell'11 Novembre 2009 presso la Commissione VIII della Camera dei Deputati  
 Delibera Regione Toscana 28 Settembre 2009 n. 834  
 Delibera Regione Toscana 2 Novembre 2009 n. 976  
 Delibera Regione Toscana 30 Novembre 2009 n. 1078  
 Delibera CIPE n.118 del 3 Dicembre 2009  
 Atto aggiuntivo all'IGQ Regione Toscana del 22 Gennaio 2010  
[www.tirrenica.it](http://www.tirrenica.it)

**DATI ECONOMICI** (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	1.859,245	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	1.859,245	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.859,245	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	1.859,245	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	2.900,000	<b>Fonte:</b> Rapporto Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	3.666,300	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	3.787,800	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 116 del 18.12.2008
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	3.787,800	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013

Note:

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	0,000	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	3.787,800	<b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	3.787,800	<i>Società Tirrenica Spa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	

Note:

**Tronco Nord Rosignano Marittimo-Grosseto (escluso lotto1) e  
Tronco Sud Grosseto-Civitavecchia**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: 45.047.916,51*		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 3.787,8 Meuro**			
<p><i>Note: *L'importo si riferisce alla progettazione definitiva dei Tronchi Nord e Sud, ad esclusione del lotto 1 Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi. ** compresi 2.821,7 meuro per lavori e oneri da prescrizione, 734,8 meuro per somme a disposizione e 231,2 meuro per interventi connessi (opere compensative riferite al lotto 0 Maroccone-Chioma e alla Penetrazione al Porto di Piombino)</i></p>				

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Società Autostradale Tirrenica Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO	01/01/2011 (previsto)		
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE*	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE			
AGGIUDICATARIO			
DATA STIPULA CONTRATTO			
<p><i>Note:*la durata presunta dei lavori è di 1.124 giorni per il Tronco Nord e di 1.308 giorni per il Tronco Sud.</i></p>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	Febbraio 2011 (previsto)	
Data presunta fine lavori	Febbraio 2014 Tronco Nord; Agosto 2014 Tronco Sud	
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima cresme

**Tronco Nord Lotto 1 - Opere anticipate: Rosignano Marittimo-  
San Pietro in Palazzi**

**STATO DI ATTUAZIONE**

**Progettazione**

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE	INTERNO			
	ESTERNO	Importo: _____		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: _____			

*Note: il progetto definitivo del 1° lotto è stato approvato con Del. CIPE 118/2009. Il progetto esecutivo è stato approvato dall'Anas l'11 dicembre 2009 con provvedimento n. 182123*

**Affidamento lavori**

SOGGETTO AGGIUDICATORE	Società Autostradale Tirrenica Spa		
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA	AFFIDAMENTO DIRETTO	
DATA BANDO			
CIG/CUI			
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO	CONTRATTO DI CONCESSIONE	
	Contraente Generale	Finanza di progetto	
	Appalto integrato	Su proposta della SA	Su proposta di privati
	Appalto di sola esecuzione		
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO	
	ESECUTIVO		
TEMPI DI ESECUZIONE	PROGETTAZIONE	LAVORI	
	gg	gg	
DATA AGGIUDICAZIONE	dicembre 2009		
AGGIUDICATARIO	Pavimental Spa		
DATA STIPULA CONTRATTO	dicembre 2009		
<i>Note</i>			

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	32.471.662,46
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

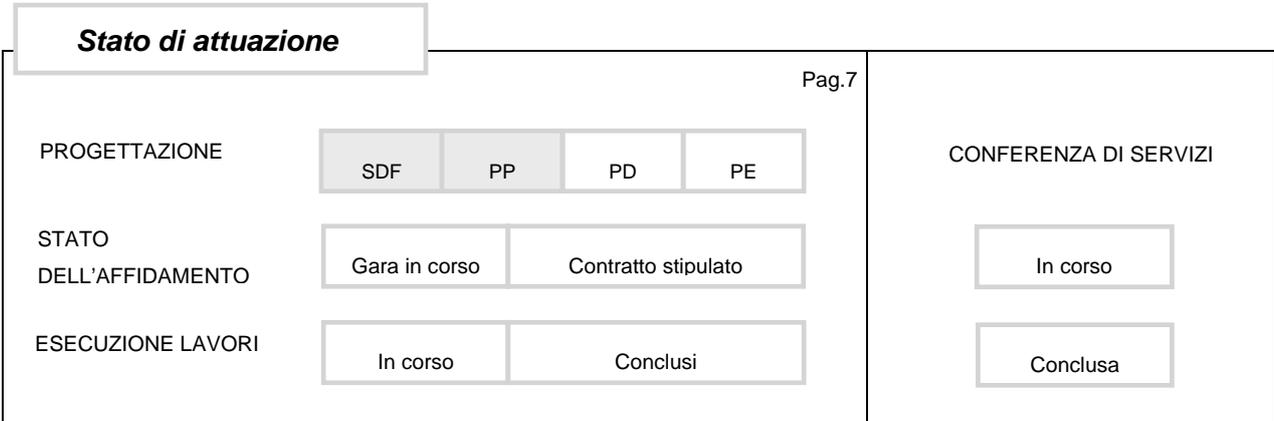
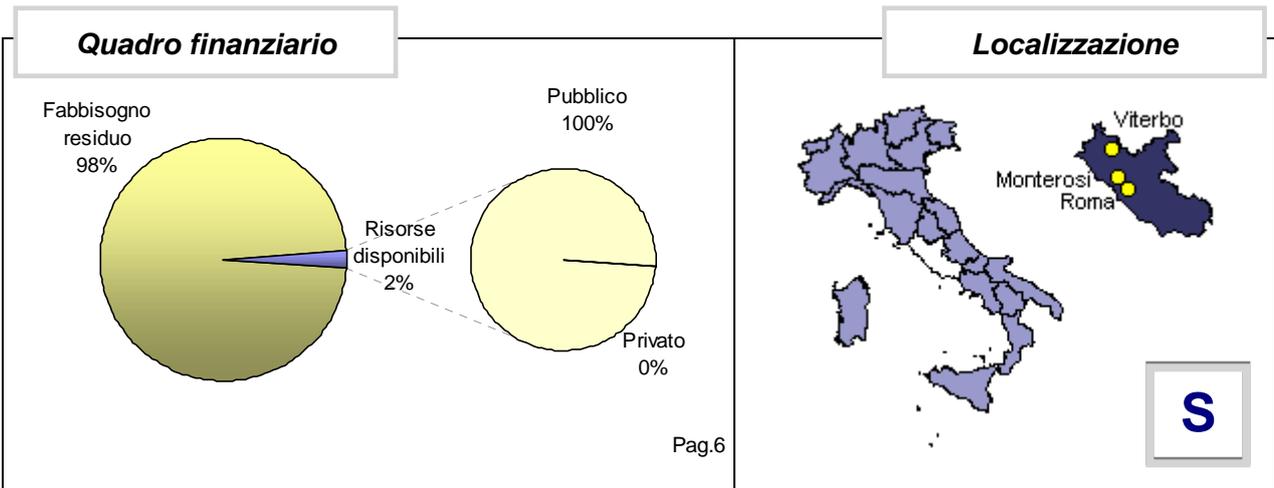
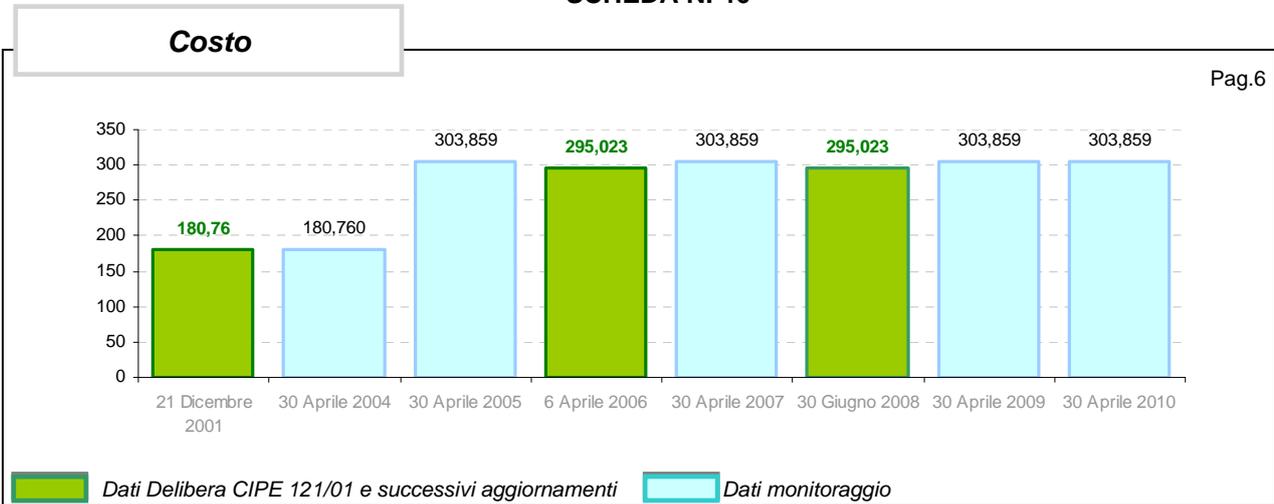
	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	15/12/2009	
Data presunta fine lavori	14/08/2012	
Data effettiva inizio lavori	15/12/2009	
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2005	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2007	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2009	N.D.	<b>Fonte:</b>
Previsione al 30 Aprile 2010	2012	<b>Fonte:</b> Società Tirrenica Spa



**CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA**  
*Sistemi Stradali e Autostradali*  
**COMPLETAMENTO DELL'ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DELLA EX SS 2 CASSIA – TRATTO**  
**COMPRESO TRA IL KM 41+300 E IL KM 74+400**  
**SCHEDA N. 46**



## DATI GENERALI

### Descrizione e dati storici

Il progetto consiste nel completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS Cassia nel tratto compreso tra il km 41+300, nei pressi dello svincolo di Monterosi, dove ha termine il tratto di Cassia già completato, e il km 74+400, dove la tratta si innesta con uno svincolo nella superstrada Civitavecchia-Viterbo. La sezione stradale tipo prescelta è la soluzione base (tipo B) a due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, affiancate da banchine laterali e separate da spartitraffico, per una larghezza totale della piattaforma di 22 m. Il tracciato ha uno sviluppo complessivo di circa 33,1 km e si svolge quasi per intero in variante rispetto al percorso esistente della via Cassia, evitando l'attraversamento dei centri abitati di Sutri, Capranica, Vetralla. Lungo il percorso sono previsti 8 svincoli che garantiscono il collegamento alla viabilità locale e ai centri abitati.

#### **Dicembre 2001**

La Delibera CIPE 121/2001 include nella sezione "Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa" tra i "Sistemi stradali e autostradali", la voce "Adeguamento Cassia RM-VT" con il costo di 180,760 Meuro.

#### **Marzo 2002**

L'opera è compresa nell'IGQ tra il Governo e la Regione Lazio, sottoscritta il 20 marzo 2002.

#### **Luglio 2003**

Il DPEF 2004-2007 include l'intervento tra quelli potenzialmente attivabili nel periodo di riferimento.

#### **Novembre 2003**

Il progetto preliminare viene trasmesso dal soggetto aggiudicatore, con nota del 26 novembre, al MIT.

#### **Gennaio 2004**

Con nota del 29 gennaio 2004 il progetto viene trasmesso alle altre Amministrazioni e ai Servizi competenti della medesima Regione, ai sensi dell'Art.3 del Decreto Legislativo n.190/2002 e nello stesso giorno è data notizia dell'avvio della procedura su tre quotidiani, di cui due a tiratura nazionale.

#### **Luglio 2004**

Il Ministero dell'ambiente, con nota GAB/2004/6307/B05 acquisita agli atti del MIT il 1° luglio, comunica il parere positivo espresso sul progetto, con prescrizioni e raccomandazioni, dalla Comm.ne speciale VIA.

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera e la colloca tra gli "Assi di connessione con i corridoi europei".

#### **Settembre 2004**

Con la Delibera 29 settembre 2004, n.19 il CIPE ripartisce le risorse assegnate al Fondo per le aree sottoutilizzate per il quadriennio 2004-2007 e riserva 4.375,000 Meuro ad "investimenti pubblici ex Legge n.208/1998, Art.1, comma 1, come integrata dall'Art. 3 della Legge n.448/2001 - Accordi di Programma Quadro e Programmi Nazionali" e 307,000 Meuro al "Programma accelerazione spesa in conto capitale attraverso APQ (Art.4 comma 130 della Legge 24 dicembre 2003, n.350) nel Centro Nord".

Con la Delibera n. 20 del 29 settembre, il CIPE ripartisce la somma di 4.375 Meuro, destinandola a finanziare gli investimenti pubblici nelle aree sottoutilizzate di cui all'art.1 della L. 208/98 per il 2004-2007.

#### **Ottobre 2004**

Il Presidente della Regione Lazio, con nota n. SP 546 del 13 ottobre, esprime parere favorevole sull'opera, formulando anche l'intesa ai fini della localizzazione e trasmettendo, in allegato alla nota stessa, la relazione istruttoria del Dipartimento territorio – Direzione regionale infrastrutture della Regione

Lazio, nella quale sono riportate le prescrizioni/raccomandazioni dei competenti servizi regionali.

#### **Dicembre 2004**

Con nota 30 dicembre 2004 il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole, con prescrizioni.

#### **Gennaio 2005**

Il MIT, con nota 20 gennaio 2005, n.25, trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'opera "completamento dell'adeguamento della ex SS 2 Cassia a 4 corsie – tronco compreso tra il fosso della Stanga e il km 74+400".

#### **Marzo 2005**

Con nota 9 marzo 2005, n.134 il MIT fornisce al CIPE alcuni chiarimenti in ordine alla relazione istruttoria. Con la Delibera 18 marzo 2005, n.9, il CIPE ripartisce l'importo di 307,000 Meuro di cui alla Delibera n.19/2004 tra le regioni del Centro Nord, assegnando alla Regione Lazio 54,300 Meuro circa.

Con nota n. 152 del 17 marzo il MIT trasmette l'aggiornamento, con integrazioni, della relazione istruttoria al progetto preliminare dell'opera "completamento dell'adeguamento della ex SS 2 Cassia a 4 corsie, tronco compreso tra km 41+300 e 74+400" proponendo l'approvazione, con prescrizioni/raccomandazioni del progetto stesso, nonché il finanziamento della progettazione definitiva per un importo di 6,641 Meuro.

In data 11 marzo viene siglato il secondo accordo integrativo dell'APQ n.4 "Reti di viabilità", che comprende l'intervento "adeguamento SS 2 Cassia a 4 corsie – 1° lotto dal km 0+000 (svincolo con la SS 311 Nepesina) al km 4+000 (svincolo Sutri sud)" per il quale è previsto un cofinanziamento di 40 Meuro così articolato: Delibera n.19/2004: 12 Meuro; Delibera n.20/2004: 8 Meuro; bilancio regionale: 20 Meuro.

Il CIPE, con Delibera n. 11 del 18 marzo 2005, prende atto delle autorizzazioni e dei pareri espressi, nonché delle prescrizioni e raccomandazioni proposte. Il soggetto aggiudicatore viene individuato nella Regione Lazio e la modalità di affidamento è l'appalto integrato; la durata prevista dei lavori è di 1.707 giorni naturali consecutivi. Il costo complessivo dell'intervento ammonta a 295,023 Meuro, di cui 189,733 Meuro per lavori (di cui 3,534 Meuro, pari al 2%, per opere di mitigazione ambientale) e 105,290 Meuro per somme a disposizione. Il costo risulta aumentato a seguito dell'accoglimento delle prescrizioni, in particolare della prescrizione del Ministero dell'ambiente, condivisa e accolta dal MIT, secondo la quale deve essere considerato un importo pari al 5% del valore dei lavori per la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e sociale, mentre congruo importo dovrebbe essere previsto anche per l'esecuzione delle ricognizioni archeologiche. Il CIPE accoglie la proposta del MIT di valutare il finanziamento dell'opera in sede di approvazione del progetto definitivo. Intanto vengono assegnate alla Regione Lazio, a carico della L. 166/2002, risorse per la progettazione definitiva per un importo di 6,641 Meuro. Il limite di spesa dell'intervento è pari all'importo di 295,023 Meuro incrementato del 5% del valore dei lavori (ulteriori 8,836 Meuro), da destinare agli interventi di compensazione ambientale e sociale. E' quindi approvato il progetto preliminare dell'intervento, con le prescrizioni/raccomandazioni allegate.

#### **Luglio 2005**

Il costo dell'opera e il fabbisogno finanziario residuo indicati dal MIT nell'elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005", rispettivamente 295 Meuro e 288,4 Meuro, non tengono conto degli oneri aggiuntivi pari a 8,84 Meuro per la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e sociale, diversamente da quanto inserito nel rapporto.

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)" indica un costo di 295 Mero, di cui 7 assegnati, l'ultimazione lavori nel 2011, e SAL con progettazione esecutiva in corso.

#### **Aprile 2006**

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS figura, tra le opere stradali ed autostradali del Corridoio Tirrenico Nord Europa l'"adeguamento Cassia RM-VT" con un costo di 295,023

Meuro e una disponibilità di 6,641 Meuro. Nell'allegato 2 invece è presente il "completamento adeguamento a 4 corsie ex SS 2 Cassia - tratto km 41+300-km 74+400" quale sub intervento dell'adeguamento Cassia RM-VT per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE.

#### **Luglio 2006**

Nell'allegato Opere Legge Obiettivo al DPEF 2007-2011 l'intervento "Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)" è classificato tra "le altre opere" stradali, ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 295,02 Meuro, di cui 6,6 ammessi al finanziamento per il 2005-2006 (all.4). E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (all.8) e tra quelle "realizzabili entro il 2011" (all.9).

#### **Ottobre 2006**

Il documento Esiti tavolo di "ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo", pubblicato dal CIPE il 30 ottobre 2006, per l'opera "completamento della SS Cassia a 4 corsie: tratta km 41,300-km 74,000" indica un costo di 295,023 Meuro e una disponibilità di 6,641 Meuro.

#### **Novembre 2006**

Nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT, aggiornato a novembre, il costo dell'opera risulta di 295,02 Meuro oltre a 8,84 Meuro per interventi di compensazione ambientale e sociale.

#### **Giugno 2007**

Nel DPEF 2008-2012 l'opera "Adeguamento Cassia Roma - Viterbo (4 corsia)" è riportata nell'Allegato A1 per un costo di 295,02 Meuro e una disponibilità di 6,64 Meuro. L'opera è presente, nello stesso documento, nell'Allegato A2 "progettazioni preliminari" e nell'Allegato B, tabella B4 "opere da avviare entro il 2012" con un costo pari alla disponibilità.

#### **Febbraio 2008**

La Regione Lazio, in data 18 febbraio, pubblica il bando di gara per l'affidamento dell'incarico per la progettazione definitiva e servizi connessi per i lavori di costruzione del completamento dell'adeguamento a 4 corsie dell'ex S.S. n° 2 Via Cassia tipo B del D.M. 5.11.2001 tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400 .

#### **Marzo 2008**

Nel Rapporto Infrastrutture Prioritarie del MI, è riportato che la Regione ha attivato la procedura di accensione del mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti. Contestualmente procederà alla gara per conferire l'incarico per la progettazione definitiva dell'opera.

#### **Giugno 2008**

Nel DPEF 2008-2012 l'opera è inserita nella tab.3.1 tra le "opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002-2008)" per un costo di 295,02 Meuro di cui 6,63 Meuro di "finanziamento Legge Obiettivo" e 288,39 Meuro di fabbisogno residuo. La progettazione definitiva dell'opera è presente, nello stesso documento, nella tab.3.8 tra le "opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013" con un costo pari alla disponibilità.

#### **Marzo 2009**

Il CIPE, con delibera 6 marzo 2009 n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009 (presentato negli allegati 1 e 2), nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'intervento "Completamento della SS Cassia a 4 corsie: tratta km 41,300-km 74,000" è riportato nell'allegato 2, tra gli interventi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa, riuniti sotto la voce Adeguamento della SS Cassia RM-VT, con un costo di 295,023 Meuro, una disponibilità di 6,641 Meuro a valere sulle risorse legge obiettivo, e un fabbisogno di 288,382 Meuro. E' altresì compreso nell'allegato 1 tabella 7, Contratti di mutuo attivati (aggiornati al 25 febbraio 2009).

**Luglio 2009**

Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Adeguamento Cassia Roma Viterbo" è inserita nelle tabelle: "4: Opere avviate e completate"; "7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS deliberate dal CIPE"; "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel PIS in fase di preistruttoria al CIPE"; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011". L'intervento "Adeguamento Cassia Roma Viterbo 4 corsia (progettazione definitiva)" è inserito nella tabella : "13 .Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013". E' inoltre inserita nella "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti –Lazio" con un costo di 295,02 Meuro, una disponibilità di 6,64, un fabbisogno di 288,38 Meuro, e uno stato dell'arte "da avviare al 2013" .

**Settembre 2009**

La Regione Lazio, il 30 settembre 2009, aggiudica la progettazione definitiva (contratto Rep.n.6387).

**Novembre 2009**

In data 17 novembre ha inizio l'attività progettuale che dovrebbe concludersi entro il 30 aprile 2010.

**Codice Unico di Progetto**

F31B01000200001

**Soggetto titolare della realizzazione dei lavori**

Regione Lazio

**Normativa e documentazione di riferimento**

Legge 208/1998

IGQ tra il Governo e la Regione Lazio del 20 Marzo 2002

Delibera CIPE n.19 del 29 Settembre 2004

Delibera CIPE n. 20 del 29 Settembre 2004

Delibera CIPE n. 9 del 18 Marzo 2005

Accordo integrativo dell'Accordo di Programma Quadro-11 Marzo 2005

Delibera CIPE n.11 del 18 Marzo 2005

Bando di gara di progettazione Regione Lazio, Febbraio 2008

Aggiudicazione gara di progettazione Regione Lazio, Settembre 2009

**DATI ECONOMICI (Meuro)****Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	180,760	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	180,760	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	303,859	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 11 del 18.03.2005
<i>Costo al 6 Aprile 2006</i>	295,023	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007</i>	303,859	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 11 del 18.03.2005
<i>Costo al 30 Giugno 2008</i>	295,023	<b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013 - Aggiornamento Giugno 2008 costo opere Del. CIPE 130 del 06.04.2006
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2009</i>	303,859	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 11 del 18.03.2005
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2010</i>	303,859	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 11 del 18.03.2005

*Note:* Nella Delibera 121/2001 la previsione di spesa nel triennio è di 35,120 Meuro.  
 Il costo di 303,859 Meuro tiene conto degli oneri aggiuntivi (8,84 Meuro) per la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e sociale.

**Quadro finanziario**

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	<b>Fonte:</b>
<i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010</i>	6,641	<b>Fonte:</b> Del. CIPE 11 del 18.03.2005
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	6,641	Art. 13 L. 166/2002
<i>Fabbisogno residuo</i>	297,218	

*Note:* il finanziamento è finalizzato alla progettazione definitiva  
 Il fabbisogno residuo tiene conto degli oneri aggiuntivi (8,84 Meuro) per la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e sociale.

## STATO DI ATTUAZIONE

### Progettazione

LIVELLO DI PROGETTAZIONE RAGGIUNTO	SDF	PP	PD	PE
SERVIZIO DI PROGETTAZIONE*	INTERNO	ESTERNO		
		Importo: 3.500.919,06*		
IMPORTO LAVORI INDICATO NEL PROGETTO	IMPORTO: 189.733.305,90*			
<p><i>Note:</i> * Il progetto preliminare, redatto all'esterno della PA, è stato approvato dal CIPE con delibera 11/2005. La progettazione definitiva è stata aggiudicata, a seguito di gara, in data 30.09.2009 e le attività hanno avuto inizio il 17.11.2009 con ultimazione prevista per il 30.04.2010.</p>				

### Affidamento lavori

SOGGETTO AGGIUDICATORE				
MODALITÀ DI SELEZIONE	BANDO DI GARA (previsto)	AFFIDAMENTO DIRETTO		
DATA BANDO	31/01/2011 (previsto)			
CIG/CUI				
SISTEMA DI REALIZZAZIONE	CONTRATTO DI APPALTO (previsto)	CONTRATTO DI CONCESSIONE		
	Contraente Generale	Finanza di progetto		
	Appalto integrato (previsto)	Su proposta della SA	Su proposta di privati	
	Appalto di sola esecuzione			
FASE PROGETTUALE A BASE DI GARA	PRELIMINARE	DEFINITIVO (previsto)		
	ESECUTIVO			
TEMPI DI ESECUZIONE*	PROGETTAZIONE	LAVORI		
	gg	gg		
DATA AGGIUDICAZIONE				
AGGIUDICATARIO				
DATA STIPULA CONTRATTO				
<p><i>Note:</i> *La durata prevista per la redazione della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori è di 1.707 giorni.</p>				

**Quadro economico affidamento lavori**

Importo a base di gara (1) - A	
Importo oneri per la sicurezza - B	
Importo complessivo a base di gara – A+B	
Importo di aggiudicazione (2)	
(1) Importo dei lavori, esclusi oneri per la sicurezza, ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
(2) Importo dei lavori e degli oneri per la sicurezza ed eventualmente della progettazione e di altri servizi o forniture	
Note:	

**Esecuzione**

	IN CORSO	CONCLUSE
Data consegna lavori	01/03/2012 (previsto)	
Data presunta fine lavori		
Data effettiva inizio lavori		
Stato di avanzamento (%):		
Data effettiva fine lavori		
Note:		

**Ultimazione lavori**

Previsione al 30 Aprile 2004	2005	<b>Fonte:</b> Intesa Generale Quadro – Marzo 2002
Previsione al 30 Aprile 2005	2010	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2007	2011	<b>Fonte:</b> DPEF 2007-2011
Previsione al 30 Aprile 2009	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Stima Cresme
Previsione al 30 Aprile 2010	Oltre 2015	<b>Fonte:</b> Regione Lazio