



Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche



L'attuazione della "legge obiettivo"

*6° 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. 268/3
Tomo I

5 settembre 2011

Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

Documentazione e ricerche

L'attuazione della "legge obiettivo"

*Schede relative agli
interventi deliberati dal CIPE*

*6° Rapporto per la VIII Commissione
ambiente, territorio e lavori pubblici*

n. 268/3

Tomo I

5 settembre 2011

Servizio responsabile:

SERVIZIO STUDI – Dipartimento Ambiente

☎ 066760-4548 / 066760-9253 – ✉ 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 16 dicembre 2010.

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 Tascedda, Marco Paolacci, Gianni Stifani, Alessandra Santangelo;

per NOVA: Piero Fazio, Anna Nota.

Documentazione e ricerche:

- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici, n. 268 , 5 settembre 2011
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Tabelle sullo stato degli interventi, n. 268/1 , 5 settembre 2011
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici – Opere strategiche e contesto regionale, n. 268/2 , 5 settembre 2011
- L'attuazione della "legge obiettivo" – 6° Rapporto per la VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici - Schede relative agli interventi deliberati dal CIPE, n. 268/3 , 5 settembre 2011 (tomo I, II, III, IV, V e VI)

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: Am0244c.doc

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

INDICE

TOMO I

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	1	Galleria di sicurezza (parte italiana)	1
CLO	2	Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	13
CLO	3	Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero	31
CLO	4	Quadruplicamento Fortezza-Verona - Lotti 1, 2	49
CLO	5	Linea AV/AC Milano-Verona	59
CLO	6	Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano)	77
CLO	7	AV/AC Verona-Padova	83
CLO	8	Nodo AV Verona	91
CLO	9	Riqualficazione della linea ferroviaria Saronno – Seregno	97
CLO	10	Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato	103
CLO	11	Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina	111
CLO	12	Potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno - Variante di Galliate	117
CLO	13	Opere connesse all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa	129
CLO	14	Nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino Bussoleno e cintura merci	145
CLO	15	Ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse	153

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	16	Raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale	173
CLO	17	Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	179
CLO	18	Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	189
CLO	19	Tronco 2 - Novara - Milano esclusa variante di Bernate Ticino	199
CLO	20	Variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220)	211
CLO	21	SS n. 38 : Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano -1° Lotto	219
CLO	22	Collegamento tra la S.S. n. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. n. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino	231
CLO	23	Collegamento stradale, in variante alla S.S. 341 "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara	239
CLO	24	Autostrada Asti-Cuneo 4. Massimini-Cuneo: Lotto 1.6. Tangenziale di Cuneo	245
CLO	25	Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse	251
CLO	26	Collegamento Lecco-Bergamo: variante alla SS 639 nel territorio della provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte	265
CLO	27	Collegamento Lecco-Bergamo: Variante di Cisano Bergamasco	275
CLO	28	Collegamento Lecco-Bergamo: Calusco d'Adda-Terno d'Isola	281
CLO	29	Pedemontana Veneta - Montecchio	287

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
		Maggiore (Vi) - Spresiano (TV)	
CLO	30	Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi)	295
CLO	31	Passante esterno di Mestre e opere complementari	303
CLO	32	Tangenziale est esterna di Milano	311
CLO	33	(P) Ammodernamento del tratto da Peschiera Borrono a Spino d'Adda (escluso ponte)	319
CLO	34	(P) Riqualifica Viabilità ex S.S. 415 "Paullese" - Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda - Lotto Ponte sull'Adda	327
CLO	35	(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico	333
CLO	36	Raddoppio Pontremolese: completamento	339
CLO	37	Raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (Pr) – Nogarole Rocca (Vr)	357
CLO	38	Tratta Andora - Finale Ligure	369

TOMO II

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	39	"Terzo valico dei Giovi" linea AV/AC Milano-Genova	375
CLO	40	Potenziamento infrastrutturale tratta ferroviaria Genova Voltri-Genova Brignole	387
CLO	41	Completamento raddoppio Messina-Catania: potenziamento della linea ferroviaria Giampilieri-Fiumefreddo	399
CLO	42	Velocizzazione linea Catania Siracusa 1ª fase funzionale - tratta Bicocca-Targia	405
CLO	43	Opere connesse al Ponte sponda calabro - Variante alla linea ferroviaria	411

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
		Salerno-Reggio Calabria in località "Cannitello"	
CLO	44	Adeguamento S.S. 28 - Variante tra Pieve di Teco e Ormea, con traforo di valico Armo-Cantarana	419
CLO	45	Adeguamento S.S. 28 - Variante all'abitato di Imperia - Aurelia bis	427
CLO	46	Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	433
CLO	47	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo - Completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400	457
CLO	48	Trasversale nord Orte-Viterbo-Civitavecchia - SS 675 Umbro-Laziale: completamento tratta Viterbo-Civitavecchia	463
CLO	49	Adeguamento SS. 156 dei Monti Lepini - 2° lotto Pontinia-Sezze	477
CLO	50	Itinerario A 12-Pontina-Appia: Variante alla S.S. 7 Appia in Comune di Formia	483
CLO	51	Sistema Intermodale Integrato Pontino Roma-Latina e Cisterna-Valmontone	489
CLO	52	S.S. 7 quater Domitiana - Lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	501
CLO	53	Autostrada Salerno - Reggio Calabria	511
CLO	54	Autostrada Messina - Palermo: completamento	637
CLO	55	Nuovo tronco autostradale Catania-Siracusa: tratto compreso tra Passo Martino e il km 130+400 della SS 114	741

TOMO III

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	56	Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	747
CLO	57	Itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114	757
CLO	58	SS 121 - Ammodernamento a quattro corsie - Tratta Palermo innesto con la SS 189 (Lercara Friddi)	765
CLO	59	Collegamento Orte-Falconara con la Linea Adriatica - Nodo di Falconara	777
CLO	60	Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari – Taranto - Tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto	789
CLO	61	Ammodernamento S.S. 275 (Tratta Maglie-Santa Maria Di Leuca)	795
CLO	62	Completamento funzionale SS 16 – SS 613 - Variante esterna di Lecce	803
CLO	63	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	809
CLO	64	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città' di Venezia: sistema MO.S.E.	817
CLO	65	Ponte sullo Stretto di Messina	829
CLO	66	Raddoppio della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano	837
CLO	67	Raddoppio Terni-Spoleto	843
CLO	68	Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti	849
CLO	69	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	859
CLO	70	E78 -Tratto 1 Grosseto-Siena. Lotti 5-6-7-8	865
CLO	71	Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna	871
CLO	72	Nodo stradale di Perugia	931

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	73	Strada della Tre Valli - Tratto Eggi-S. Sabino	935
CLO	74	Strada della Tre Valli - Tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta	941
CLO	75	Direttrice Civitavecchia – Orte – Terni – Rieti - Tratto Terni (Loc. San Carlo) – Confine regionale	947
CLO	76	Tronco Antrodoco-Navelli: Variante Sud all'abitato di L'Aquila Raccordo tra la strada consortile Mausonia e la SS 17ter - 2° Lotto	957
CLO	77	Benevento-Caserta A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta - Itinerario Caianello (A 1) - Benevento - Adeguamento a 4 corsie della S.S. "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900	963
CLO	78	Benevento-Caserta A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta - Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero	969
CLO	79	SS 106 Jonica - Megalotto 5bis-Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina, 2° lotto (quattro corsie) - Dal Km 49+485 al Km 51+750	983
CLO	80	SS 106 Jonica - Megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace (km 178+350) a Simeri Crichi (km 191+500) e prolungamento della SS 280; SS 106 lotti 1, 2, 3, 4, 5 (quattro corsie); SS 280 lotti 1, 2 (quattro corsie)	989
CLO	81	SS 106 Jonica - Megalotto 4 - Tratto 9° - Variante di Nova Siri, tra i km 414+080 e km 419+300 (quattro corsie)	995
CLO	82	SS 106 Jonica - Megalotto 3 - Tratto 7° da Mandatoriccio a Amendolara, lotti 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19 (quattro corsie); tratto 8° da Amendolara a Roseto Capo Spulico lotto 1 stralci 1 e 2 (quattro corsie)	1003
CLO	83	Programma Grandi Stazioni	1011

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	84	Metrotranvia di Milano Parco Nord-Desio-Seregno	1037
CLO	85	Prolungamento della linea metropolitana M2 da Cologno Nord a Vimercate	1043
CLO	86	Prolungamento della linea metropolitana M3 da San Donato a Paullo	1049
CLO	87	Nuova linea metropolitana M4 da Lorenteggio a Linate - Lotto 1 San Cristoforo-Sforza Policlinico	1055
CLO	88	Nuova linea metropolitana M4 da Lorenteggio a Linate - Lotto 2 Sforza Policlinico-Linate	1063
CLO	89	Prolungamento della linea metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro	1073
CLO	90	Prolungamento della linea metropolitana M1 dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho compresa l'acquisizione di materiale rotabile (13 treni)	1081
CLO	91	Accessibilità Fiera di Milano - Nodo d'interscambio AC/SFR/MM trasporto pubblico e privato su gomma	1087
CLO	92	Accessibilità stradale Fiera di Milano - Raccordo autostradale di collegamento della SP 46 "Rho-Pero" e della SS 33 del Sempione - Realizzazione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo polo fieristico ed il sistema della viabilità locale.	1095

TOMO IV

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	93	Torino metropolitana - Linea 1 - Prolungamento sud -Tratta funzionale 4: Lingotto-Nizza-Bengasi	1111
CLO	94	Prolungamento della linea metropolitana M1 a Monza Bettola, tratta Sesto Fs-Monza Bettola	1119
CLO	95	Nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola - Tratta Garibaldi-Bignami compresa variante Stazione Garibaldi F.S.	1127
CLO	96	Metropolitana leggera automatica Metrobus di Brescia - 1° lotto funzionale Prealpino-S.Eufemia	1135
CLO	97	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	1143
CFI	98	Aeroporto di Vicenza	1149
CFI	99	Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale	1157
CFI	100	Risanamento laguna Venezia - Opere di salvaguardia della laguna e della città di Venezia	1167
CLO	101	Bologna metropolitana - Linea 1 Fiera Michelino - Stazione FS - Ospedale Maggiore -Capolinea Normandia Borgo Panigale	1179
CLO	102	Trasporto rapido costiero (TCR) Rimini Fiea – Cattolica - 1° stralcio funzionale tratta Rimini Fs - Riccione Fs	1193
CLO	103	Allaccio alla autostrada A12 Roma-Civitavecchia della viabilità ordinaria del comune di Fiumicino a supporto dell'interporto di Roma-Fiumicino	1201
CLO	104	Completamento G.R.A. di Roma	1209
CLO	105	Linea C della metropolitana di Roma	1231

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	106	Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale	1249
CLO	107	Completamento della linea 6 della metropolitana di Napoli	1257
CLO	108	Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Centro Direzionale-Capodichino	1269
CLO	109	Linea Torre Annunziata - Pompei - Interramento Stazione di Pompei e completamento raddoppio binario	1277
CLO	110	Collegamento linea Alifana - Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola	1283
CLO	111	Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici della tratta Piscinola – Aversa Centro	1293
CLO	112	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	1301
CLO	113	Ferrovia Circumflegrea Tratta Soccavo – Traiano – Pianura: Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari	1311
CFI	114	Tangenziale di Napoli collegamento costiero	1319
CLO	115	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli - Progetto esecutivo Vallone S. Rocco	1325
CLO	116	Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli - Consolidamento dei costoni e dei versanti della Collina dei Camaldoli - lato Soccavo	1335
CFI	117	Ferrovie sud-est nell'area di Bari - interventi di automazione dei passaggi a livello	1343

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CFI	118	Ferrovie sud-est nell'area di Bari - eliminazione dell'inquinamento acustico lungo le linee	1349
CFI	119	Ferrovie sud-est nell'area di Bari - impianti di segnalamento e sicurezza	1355
CFI	120	Ferrovie sud-est: elettrificazione della linea ferroviaria a 3 kV cc tra le progressive Km 77+780 e Km 112+630	1361
CLO	121	Nodo di Catania - Interramento stazione centrale e raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella	1367
CLO	122	Completamento Circumetnea - Tratta Stesicoro-Librino-Aeroporto	1373
CFI	123	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'aeroporto Falcone-Borsellino	1378
CFI	124	Interventi urgenti finalizzati al ripristino degli edifici pubblici nella città e nella provincia de L'Aquila	1391
CFI	125	Programma stralcio per la parziale ricostruzione dell'Università de L'Aquila	1451
CFI	126	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma - Ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia	1471

TOMO V

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	127	S.S. 131 "Carlo Felice" Cagliari – Sassari - Lavori di ammodernamento ed adeguamento tra il km 23+885 ed il km 47+000	1481
CLO	128	Collegamento viario tra il Porto di Ancona e la grande viabilità	1491
CLO	129	Hub portuale di Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	1497
CLO	130	Hub portuale di Taranto	1525
CLO	131	Variante SS 1 Aurelia Bis tra	1541

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
		Savona/Torrente Letimbro e Albisola Superiore	
CLO	132	Variante alla SS 1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale	1547
CLO	133	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri	1533
CLO	134	Hub portuale di Trieste - Piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali	1559
CLO	135	Hub interportuale di Gioia Tauro - Interventi di tipo infrastrutturale ed industriale	1571
CLO	136	Interporto di Nola: adeguamento infrastrutturale del complesso interportuale di Nola - potenziamento delle infrastrutture esterne - Viabilità di accesso	1601
CLO	137	Hub interportuale di Battipaglia - 1° lotto funzionale: ferrovia intermodale, impiantistica generale e sistemazione delle aree esterne, capannone C3, ristrutturazione del corpo 1 del complesso di Torre Ray	1609
CLO	138	Hub interportuale di Battipaglia - 2° lotto funzionale - Lotto di completamento	1615
CLO	139	Piastra Logistica di Civitavecchia	1623
CLO	140	Hub interportuale di Novara - Completamento terminale Ovest e nuovo ponte sul Terdoppio	1637
CLO	141	Hub interportuale di Catania	1683
CLO	142	Interporto di Termini Imerese	1705
CLO	143	Allacci plurimodali e adeguamento porto di Livorno e interporto di Guasticce	1711
CLO	144	Piastra logistica umbra	1723
P: INT:	145	Hub Interportuale Porto di Cremona (ex Nuova conca di accesso al porto di Cremona)	1735
CLO	146	Collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia	1743

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
P: INT:	147	Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma	1749
CLO	148	MOL - Acquedotto Molisano Centrale	1757
CLO	149	MOL - Acquedotto Molisano Destro	1765
CLO	150	MOL - Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento	1773
CLO	151	ABR – Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran sasso lato Teramo - 1° lotto funzionale	1779
CLO	152	ABR - ABR02/2 - Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno - Opere di completamento	1785
CLO	153	CAM – Sistema irriguo della Campania occidentale – Piana del Sele - Nuova galleria Pavoncelli Bis	1805
CLO	154	BAS - Completamento Schema idrico Basento-Bradano - Attrezzamento settore G	1813
CLO	155	BAS – Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S: Giuliano" – Ginosa (progetto BAS3) - 2° lotto: completamento della ristrutturazione del sistema di adduzione	1821
CLO	156	BAS - Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza - Distribuzione 3° lotto	1827
CLO	157	BAS - Adduttore del Sinni: ristrutturazione e telecontrollo	1833
CLO	158	BAS - Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita	1843

TOMO VI

Classificazione intervento	N. scheda	Denominazione	Pag.
CLO	159	BAS – Opere per l'integrazione delle condotte maestre, delle diramazioni, di	1853

Classificazione	N. scheda	Denominazione	Pag.
		serbatoi e del completamento delle reti di distribuzione di alcuni abitati della Valle dell'Agri - 1° lotto funzionale	
CLO	160	BAS – Acquedotto del Frida, Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico - 1° lotto funzionale	1858
CLO	161	BAS - Opere di captazione e protezione di sorgenti nel territorio di Lauria e costruzione delle relative opere acquedottistiche nelle Valli del Noce e del Sinni	1865
CLO	162	PUG - Acquedotto potabile del Sinni I, II e III Lotto	1871
CLO	163	PUG - Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto	1885
CLO	164	PUG - Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	1893
CLO	165	CAL – schema idrico sulla diga del torrente Menta - 1° lotto - Opere di presa, galleria di derivazione e pozzo piezometrico, lavori di completamento	1899
CLO	166	CAL – schema idrico sulla diga del torrente Menta - 2° lotto	1905
CLO	167	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio	1919
CLO	168	SIC - Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona	1925
CLO	169	SIC - Acquedotto Montescuro Ovest	1931
CLO	170	SAR - Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa-Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso-Fluminimannu di Pabillonis-Mogoro 1°, 2° e 3° lotto	1939
CLO	171	SAR - Utilizzazione irrigua e potabile	1951

Classificazione	N. scheda	Denominazione	Pag.
		dei rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lavori di completamento (lotto 1)	
CLO	172	SAR - Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca) – Opere di approvvigionamento idropotabile - Scheda n. 39 PRGA – 2° e 3° lotto	1957
CLO	173	SAR - Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu - Collegamento Flumineddu-Tirso - Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla	1963
CLO	174	Giacimenti di idrocarburi - Insediamento produttivo di Tempa Rossa	1969
CLO	175	Linea a 380 kV "S.Fiorano (I) – Robbia (Ch)" in doppia terna di interconnessione Italia – Svizzera	1979
CLO	176	Elettrodotto a 380 kV in semplice terna "Turbigo - Bovisio": tratto Turbigo – Rho	1989
CLO	177	Elettrodotto a 380 kV Matera-Santa Sofia variante nei comuni di Rapolla, Melfi, Rionero in Vulture (Potenza)	1999
CLO	178	Nuovo collegamento sottomarino a 500 kV in corrente continua SAPEI (Sardegna-Penisola Italiana)	2007
CLO	179	Elettrodotti 380 kV Santa Barbara-Tavarnuzze-Casellina ed opere connesse	2021
CLO	180	Opere strategiche finalizzate ad assicurare l'efficienza di complessi immobiliari sedi di istituzioni e di opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali (Art.4, comma 151, Legge 350/2003 - Finanziaria 2004)	2031
CLO	181	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici (Art. 3, comma 91, Legge 350/2003 - Finanziaria 2004)	2083

Classificazione	N. scheda	Denominazione	Pag.
CFI	182	Nuova sede della "Scuola per l'Europa" di Parma	2107
CFI	183	Interventi in materia di edilizia scolastica a seguito degli eventi sismici verificatisi in Abruzzo nel mese di aprile 2009	2113
CLO	184	Piano per l'edilizia penitenziaria	2119
CLO	185	Venezia - Palazzo del cinema	2153
CLO	186	Piano straordinario stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico	2161
CFI	187	Messa in sicurezza della Scuola europea di Varese	2169
CLON	188	Firenze - Parco della musica	2175

Legenda

CLO	Cipe Legge obiettivo
CFI	Cipe Fondo Infrastrutture
CLON	Cipe Legge obiettivo non confermato nell'8° e nel 9° Allegato Infrastrutture
P.INT	Procedimenti interrotti

Legenda delle sigle utilizzate nelle schede

Dati economici opere deliberate

Le *previsioni di costo al 30 Aprile 2011* 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 e dei trasporti 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. Il costo ad **aprile 2011** è quello riportato nella tabella 1 dell'allegato al DEF 2012-2014.

Tipologia di opera

Rete stradale
Rete ferroviaria
Ferrovie metropolitane
Opera aeroportuale
Opera portuale
Interporti
Ponte sullo Stretto di Messina
Rete idrica
Comparto energetico
Telecomunicazioni
Edilizia scolastica
Edilizia penitenziaria
Altra edilizia pubblica
Altre opere
MO.S.E.

Stato di attuazione dell'opera

SdF	Studio di fattibilità
PP	Progettazione preliminare
PD	Progettazione definitiva
PE	Progettazione esecutiva
Selezione di proposte in PF	Selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis L. 109/94
Gara in corso	Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
Gara non aggiudicata	Gara non aggiudicata
Contratto stipulato	Opere con esecutore individuato
Contratto rescisso	Contratto rescisso
Lavori in corso	Lavori in corso
Lavori sospesi	Lavori sospesi
Lavori conclusi	Lavori conclusi
Misto	Opere costituite da più lotti funzionali con stato di avanzamento differente
Procedimento interrotto	Procedimento interrotto

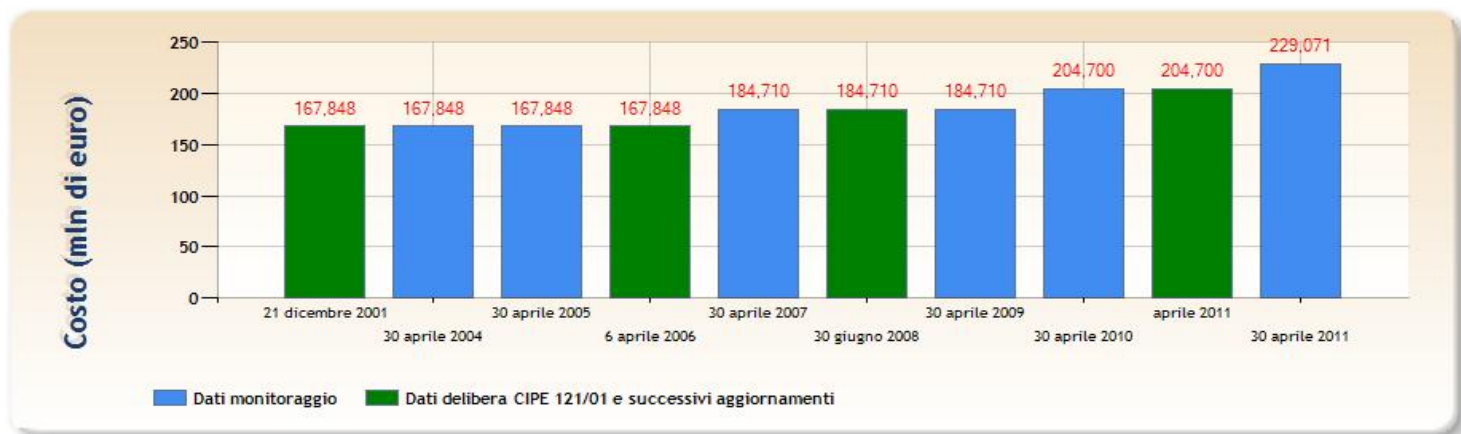
N.B. :

Ogni riferimento al **DPEF, alla DFP e al DEF** deve intendersi al Programma Infrastrutture ad esso allegato

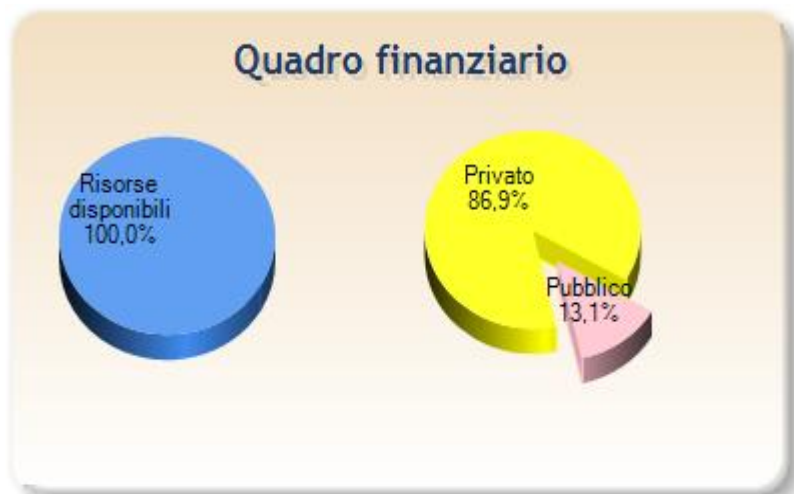
Per **fondi residui** si intende la differenza tra risorse disponibili e costo.

SISTEMA VALICHI
Traforo del Frejus
Galleria di sicurezza (parte italiana)

SCHEDA N. 1



LOCALIZZAZIONE



CUP:

H31B01000250008

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

SITAF Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

43/2009

ULTIMAZIONE LAVORI

2016

DESCRIZIONE

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.

DATI STORICI

2001

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

2002

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

2003

Il Cda Anas approva il progetto preliminare.

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

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

Il 28 luglio la Regione approva il progetto preliminare, che prevede un diametro interno della larghezza di 4 metri.

2006

Il Ministro italiano e quello francese 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".

La società SITAF Spa trasmette a tutte le amministrazioni ed enti interessati il progetto definitivo dell'opera, corredato dal SIA e dal programma di risoluzione delle interferenze, rivisto in base alle indicazioni della Commissione intergovernativa e del Comitato di sicurezza italo-francese.

Il progetto definitivo viene approvato dalla CIG-Frejus l'11 dicembre.

2007

Il 14 giugno il MIT indice la CdS i cui lavori si concludono il 29 agosto.

Il Ministero per i beni culturali si pronuncia positivamente, con prescrizioni, sul progetto.

Il Comando Logistico dell'Esercito esprime parere favorevole alla realizzazione dell'infrastruttura.

La Regione Piemonte esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

2008

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici trasmette al CIPE il voto reso dalle Sezioni riunite nella seduta del 17 gennaio.

Il Ministero dell'ambiente trasmette al MIT il parere favorevole con prescrizioni della Commissione VIA sul progetto definitivo.

2009

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

Nell'ambito del vertice italo-francese del 24 febbraio, vengono sottoscritti alcuni accordi riguardanti anche il traforo di sicurezza.

Il MEF 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 n.43, approva il progetto definitivo, per un costo di 204,7 Meuro e assegna 30 Meuro a valere sui 7.356 Meuro destinati con delibera n. 112/2008 a favore del Fondo infrastrutture. Tale contributo sarà erogato

dall'ANAS a stato di avanzamento dei lavori, con contributi annuali medi per 5 Meuro 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.

Il 22 dicembre viene siglato lo schema di convenzione unica tra ANAS e SITAF Spa, che sostituisce la convenzione stipulata in data 28 gennaio 2003.

2010

Il 15 febbraio SITAF Spa invia alla G.U. della UE 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.

Il CIPE, con delibera n.22, prende atto dei contenuti dello schema di "convenzione unica" siglata tra ANAS e SITAF Spa.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Il 26 ottobre SITAF Spa aggiudica l'appalto integrato all'ATI composto da Itinera Spa, Razel Sas e Mattioda Pierino & Figli Spa.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta completata la progettazione definitiva ed aggiudicati, mediante appalto integrato, i lavori relativi al lotto "opere di genio civile della galleria". Restano da affidare i lotti relativi alle "opere impiantistiche galleria" e "opere fabbricato e sistemazione piazzale T4".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	167,848 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	167,848 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2005	167,848 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Costo al 6 aprile 2006	167,848 Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	184,710 Fonte: Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie
Costo al 30 giugno 2008	184,710 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	184,710 Fonte: 1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte
Previsione di costo al 30 aprile 2010	204,700 Fonte: Delibera CIPE 43/2009
Costo ad aprile 2011	204,700 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	229,071 Fonte: SITAF Spa

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	204,700 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	229,071
Fondo Infrastrutture	30,000 Fonte: Delibera CIPE 43/2009
SITAF Spa	199,071 Fonte: SITAF Spa

Fabbisogno residuo: 0,000

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: - IMPORTO DI AGGIUDICAZIONE E' DA INTENDERSI 50% LATO ITALIA
 E 50% LATO FRANCIA
 - IMPORTO DI PROGETTO LATO ITALIA

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 184.708.315,50
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 1.444.000,00
Nome aggiudicatario: LOMBARDI S.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 0041917446030
Data inizio: 23/08/2004
Data fine: 24/11/2006

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Definitivo

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

SI COMUNICA CHE LA SITAF SPA IPOTIZZA DI PROCEDERE A
REALIZZARE 3 LOTTI:
LOTTO OPERE GENIO CIVILE GALLERIA
LOTTO OPERE IMPIANTISTICHE GALLERIA
LOTTO OPERE FABBRICATO E SISTEMAZIONE PIAZZALE T4

SI PRECISA CHE I DATI INSERITI SONO RIFERITI ALLA GARA "LOTTO
OPERE GENIO CIVILE GALLERIA" MENTRE NEL QUADRO
FINANZIARIO E' RIPORTATO L'INTERO IMPORTO DELL'OPERA
"GALLERIA DI SICUREZZA T4"

ESECUZIONE LAVORI:**Stato avanzamento lavori:****Data presunta inizio lavori:****Data presunta fine lavori:****Stato avanzamento importo:****Stato avanzamento percentuale:****Data effettiva inizio lavori:****Data effettiva fine lavori:****Data presunta fine lavori varianti:****Tempi realizzazione:****Data collaudo statico:****Data collaudo tecnico-
amministrativo:****Note:****Contenzioso:****Totale riserve definite:****Importo totale riserve definite:****Totale riserve da definire:****Note:****Sospensione lavori:****Numero totale:****Totale giorni sospensione:****Note:****Varianti:****Numero totale:****Giorni proroga totali:****Motivi:****Altri motivi:****Importo:****Importo oneri sicurezza:****Somme a disposizione:****Totale:** 0,00**Note:**

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003

Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 62-10120 del 28 Luglio 2003

Decreto legislativo n. 264 del 5 Ottobre 2006
Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 2 – 7520 del 20 Novembre 2007
Decreto legge n. 112 (art. 6-quinquies) del 25 Giugno 2008
Decreto legge n. 185 (art. 18) del 29 Novembre 2008
1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte del 23 Gennaio 2009
Delibera CIPE 43/2009 del 26 Giugno 2009
Bando di gara SITAF Spa del 15 Febbraio 2010
Delibera CIPE 22/2010 del 13 Maggio 2010
Avviso aggiudicazione SITAF Spa del 14 Ottobre 2010

Opere genio civile galleria

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	
Progettazione definitiva	
CIPE:	Si
Importo lavori:	152.171.207,76
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	1.444.000,00
Nome aggiudicatario:	LOMBARDI S.A.
Codice fiscale aggiudicatario:	0041917446030
Data inizio:	23/08/2004
Data fine:	24/11/2006

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	SITAF Spa
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Definitivo
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	90 giorni
Lavori:	1350 giorni
Data bando:	15/02/2010
CIG/CUI:	044266852F
Data aggiudicazione:	26/10/2010
Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	ITINERA SPA - RAZEL SAS - MATTIODA PIERINO & FIGLI SPA
Codice fiscale aggiudicatario:	01668980061
Data contratto:	

Quadro economico:

Importo a base gara:	110.414.109,72
Importo oneri per la sicurezza:	5.261.929,20
Importo complessivo a base di gara:	115.676.038,92
Importo aggiudicazione:	94.600.973,51
Somme a disposizione:	33.653.461,52
Totale:	128.254.435,03
% Ribasso di aggiudicazione:	21,12
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

IL CONTENZIOSO IN CORSO SI RIFERISCE AL RICORSO
PRESENTATO AVANTI AL TAR PIEMONTE DALLA II IN GRADUATORIA

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:

Numero totale:	
Giorni proroga totali:	
Motivi:	
Altri motivi:	
Importo:	
Importo oneri sicurezza:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
Note:	

ULTIMAZIONE LAVORI

Opere impiantistiche galleria

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: L'IMPORTO DEI LAVORI INDICATO NEL PROGETTO E' DA CONSIDERARE COMPENSIVO DEI 3 LOTTI

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 184.708.315,50
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 1.444.000,00
Nome aggiudicatario: LOMBARDI S.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 0041917446030
Data inizio: 23/08/2004
Data fine: 24/11/2006

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2016

Opere fabbricato e sistemazione piazzale T4

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	L'IMPORTO DEL PROGETTO E' RIFERITO AI 3 LOTTI
Progettazione definitiva	
CIPE:	Si
Importo lavori:	184.708.315,50
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	1.444.000,00
Nome aggiudicatario:	LOMBARDI S.A.
Codice fiscale aggiudicatario:	0041917446030
Data inizio:	23/08/2004
Data fine:	24/11/2006

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	

Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

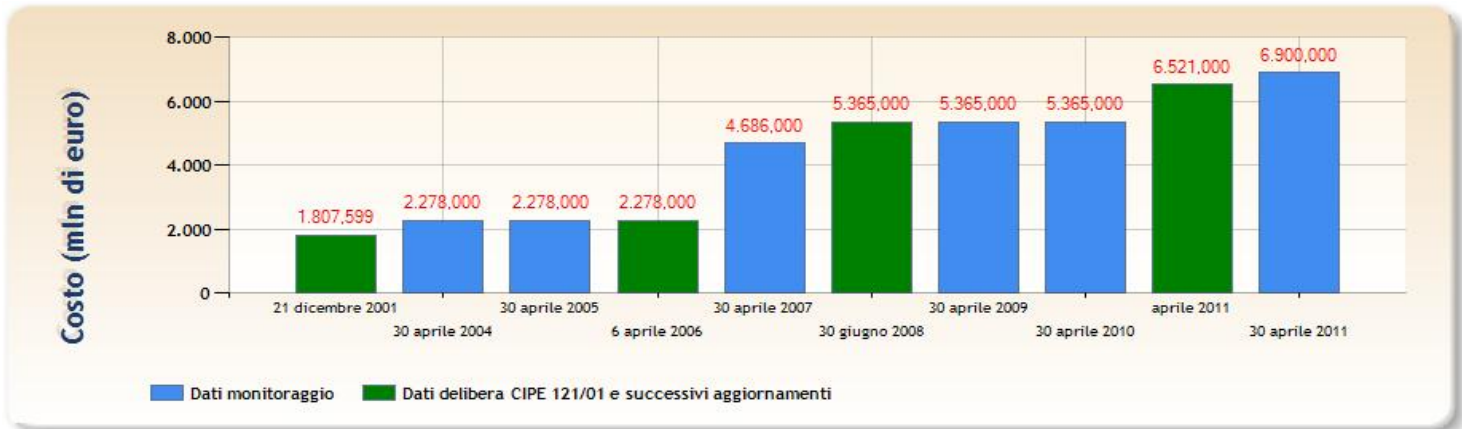
Previsione al 30/04/2011

2016

SISTEMA VALICHI

Frejus ferroviario - Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione

SCHEDA N. 2



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J41C07000000001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

LTF SAS

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

113/2003
86/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

2023

DESCRIZIONE

Il progetto riguarda la realizzazione della parte italiana, compresa tra il confine di Stato e Chiusa di San Michele, della sezione internazionale del nuovo collegamento ferroviario ad AV/AC tra Torino e Lione, destinato ad un traffico di tipo misto (viaggiatori e merci).

La "Parte Comune", da Chiusa di San Michele (Italia) a San Jean de Maurienne (Francia), ha uno sviluppo complessivo di circa 84 km (di cui 49 in Francia e 35 in Italia) e comprende il tunnel di base, tra i versanti alpini italiano e francese, della lunghezza di 57 Km di cui 45 in Francia e 12 in Italia.

Per quanto riguarda la parte italiana, con l'attuale progetto preliminare il tracciato del 2005 è stato radicalmente cambiato: si è passati dalla sponda sinistra della Dora a quella destra con un percorso quasi tutto in galleria profonda. La nuova soluzione progettuale prevede lo sbocco del tunnel di base nel comune di Susa, nella zona dell'attuale aeroporto dove sorge la nuova Stazione Internazionale per il turismo delle Valli Olimpiche. Dopo Susa, dove sono ubicati anche gli impianti di sicurezza, controllo e manutenzione, il tracciato prosegue in profondità sotto l'Orsiera fino a Chiusa di San Michele, dove la linea, pur restando sempre interrata, per 750 m è prevista a cielo libero per ragioni di sicurezza. Nei pressi di Chiusa San Michele/Sant'Ambrogio di Torino è prevista l'interconnessione alla linea storica. Il nuovo progetto prevede inoltre lo spostamento dell'imbocco del cunicolo esplorativo nel massiccio d'Ambin da Venaus a Chiomonte in località La Maddalena.

La linea ferroviaria Torino – Lione è inclusa nel Corridoio Europeo n. 5 ed è inserita nell'elenco dei 29 progetti prioritari per l'UE "allargata", nell'ambito della revisione transeuropea dei trasporti (TEN-T).

DATI STORICI

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).

2001

Viene firmato un Accordo tra Italia e Francia 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 Ferroviaire (LTF), per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune franco-italiana della sezione internazionale che comportano: la definizione del tracciato, delle procedure di valutazione ambientale, lo scavo delle discenderie e dei tunnel di ricognizione, i lavori connessi e gli studi necessari alla stesura del progetto ("avantprojet"). Al termine di tale fase, la Società dovrà proporre la consistenza definitiva delle opere, la localizzazione, lo stanziamento finanziario di previsione e le modalità di realizzazione.

Il progetto è inserito nel PIS della legge obiettivo nel "Sistema Valichi" con un costo di 1.807,6 Meuro.

2003

Il progetto preliminare viene consegnato ai competenti organi italiani.

L'opera è inserita nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte che esprime parere favorevole con prescrizioni.

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

Il Ministero dell'Ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

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.

Il CIPE, con delibera n. 113, prende atto che il soggetto aggiudicatore è individuato in LTF S.A.S e approva il progetto preliminare, dichiarandone la compatibilità ambientale.

2005

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

A seguito di alcune manifestazioni di dissenso da parte delle collettività locali, si svolge un primo incontro tra esponenti del Governo e i rappresentanti degli enti locali per trovare una mediazione che consenta di sbloccare i lavori (sondaggi e rilevamenti necessari per gli approfondimenti del progetto). Conseguentemente, il Governo ferma i lavori di scavo del cunicolo di Venaus in attesa della VIA sul progetto del cunicolo e sull'intera opera e istituisce 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.

2006

Per assicurare la più ampia partecipazione alle comunità locali, nella riunione del 29 giugno tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri con la Regione Piemonte e gli enti locali interessati, viene deciso di stralciare il procedimento dalla "Legge Obiettivo" e di ricondurlo alla procedura ordinaria prevista dall'art. 81 del D.P.R. 6167/1977 relativo alle opere di interesse statale. Tale procedura prevede che la 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 CdS 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 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. Vengono, inoltre, create altre due strutture di concertazione: un tavolo tecnico e un tavolo istituzionale.

Viene avviata la CdS preparatoria con richiesta di invio/avvio dei Progetti LTF e RFI ed il 28 agosto viene depositato il progetto definitivo di LTF ed il progetto preliminare di RFI.

LTF avvia la gara d'appalto per la realizzazione del SIA, con un bando a livello europeo. L'appalto viene aggiudicato a fine novembre ad un raggruppamento di imprese che ha come mandataria la società Golder.

2007

Viene consegnato il dossier finale del SIA.

La Commissione europea prevede di finanziare un insieme di interventi per i progetti prioritari nazionali inseriti nella rete TEN-T e, tra essi, la "Lione-Torino". Il bando europeo mette a disposizione circa 6,4-6,8 meuro.

Viene presentata una richiesta congiunta italo-francese di finanziamento europeo. Nell'ambito della predisposizione del dossier europeo viene ridefinito il costo della parte comune italo-francese del collegamento: costo degli studi circa 842 Meuro e dei lavori circa 9.033 Meuro.

La Commissione europea assegna, 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.

2008

Il Governo dà mandato all'Osservatorio di completare, entro il 30 giugno, l'approfondimento del nodo di Torino, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che interessano la Valle dove si intende individuare dei tracciati alternativi della nuova linea.

Mario Virano viene confermato nell'incarico di Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività relative alla realizzazione dell'alta velocità nell'asse ferroviario Torino-Lione.

Il Governo, d'intesa con la Regione Piemonte e con il Sindaco e la Provincia di Torino, avvia 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'UE. Inoltre riconosce la necessità di una "governance unitaria" dell'intera progettazione che, basandosi sull'esperienza dell'Osservatorio Valle Susa, dovrà coordinare e monitorare tutte le fasi della progettazione preliminare e l'unitarietà di finanziamento, coordinando le risorse attivabili in un piano organico e tenendo conto del "Piano Strategico" promosso dalla Provincia di Torino. I Governi italo/francese presentano all'UE un programma per l'ottenimento dei finanziamenti per le Reti TEN.

2009

Vengono ultimati i lavori della discenderia di La Praz.

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

Le comunità locali sono coinvolte nella preparazione del progetto preliminare modificato in Piemonte-Val di Susa.

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

Nell'ambito del vertice italo-francese del 24 febbraio, il MIT sottoscrive con il Governo francese alcuni accordi che riguardano la nuova linea ferroviaria AV-AC Torino-Lione.

Per gli interventi sul Frejus la gara sarà effettuata entro sei settimane.

L'Osservatorio concorda le "Specifiche Progettuali" che entrano a far parte dei documenti di gara di LTF e di affidamento di RFI.

Il CIPE, nella delibera n. 10, riferisce che l'opera è stata esclusa dal prospetto recante costo e copertura delle infrastrutture già esaminate dal CIPE in quanto il Consiglio di Stato, con sentenza n. 5582/2007, ha dichiarato improcedibile, per cessata materia del contendere, l'impugnativa proposta da comunità locali poiché il relativo progetto è stato ricondotto alle procedure ordinarie.

Il 25 maggio viene 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 sul versante italiano. L'appalto prevede tre contratti, per "opere civili, geologia, ambiente, coordinamento generale", "esercizio e manutenzione" e "sicurezza". I contratti vengono 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.

Nel rispetto delle scadenze previste nel programma presentato dai Governi italo/francese all'UE, ai fini dell'ottenimento dei finanziamenti per le Reti TEN, 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;

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.

2010

L'Osservatorio approva all'unanimità 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 AV-AC Torino-Lione.

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

LTF, dopo aver presentato il progetto definitivo e il SIA del cunicolo esplorativo de La Maddalena, pubblica l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità.

Il progetto preliminare ha, il 9 luglio, il viatico dalla Commissione Intergovernativa di Parigi e quindi si attiva la procedura di approvazione presso il Ministero dell'Ambiente e la Regione, ma il deposito formale per l'iter approvativo avviene in agosto.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010". In particolare, nelle stesse tabelle, sono riportati gli interventi : "Corridoio 5 collegamento internazionale Torino- Lione: tratta Bruzzola/confine di Stato" (RFI) e il "Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)"(LTF).

Il 27 ottobre la Commissione Europea pubblica la revisione intermedia per il finanziamento di 92 grandi progetti infrastrutturali per le reti Transeuropee. Il Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione" è nella lista dei 10 progetti che

hanno ricevuto un'ulteriore proroga condizionata fino al 2015, ma hanno subito una riduzione del finanziamento UE (da 671,80 Meuro a 662,62, con una perdita di 9,18 Meuro).

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il CIPE, con delibera n. 86, approva con prescrizioni il progetto definitivo del Cunicolo esplorativo de La Maddalena, nell'ambito del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre 2010, sono compresi gli interventi: "ALPETUNNEL GEIE - Nuova linea Torino-Lione" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 43 Meuro interamente contabilizzati al 2009; "Nuova linea Torino - Lione (studi ed indagini opzionali e quota finanziata comprensiva anche delle risorse TEN-T 2007-13 la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 916 Meuro di cui 264 contabilizzati al 2009 e 471 Meuro di risorse aggiuntive 2009; "Nuova linea Torino - Lione (Completamento)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 8.950 Meuro da reperire.

Il Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, con lettera d'informazione a tutti i cittadini del territorio interessato dalla futura infrastruttura, comunica lo stato di avanzamento dell'intero progetto. In particolare presenta il nuovo tracciato della parte comune, tratta italiana, come definito nel progetto preliminare in corso di valutazione. Il progetto definitivo è atteso nel 2012 e i lavori dell'intera Parte Comune, da Chiusa di S. Michele a S. Jean de Maurienne, per circa 84 km (di cui 49 in Francia e 35 in Italia) saranno appaltati da un unico promotore pubblico binazionale con modalità e procedure unificate nei due Paesi.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Frejus ferroviario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013" ; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

La regione Piemonte approva la L.R. 21 aprile 2011, n. 4 con la quale, attraverso lo strumento della concertazione ed un apposito comitato di pilotaggio, interviene a favore dei territori interessati dalla realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche di cui alla legge obiettivo con la finalità di limitarne gli impatti e di armonizzare le opere di mitigazione e compensazione del progetto con quelle di accompagnamento. La Giunta regionale individua i progetti cui applicare le procedure previste dalla legge regionale. In sede di prima attuazione le disposizioni si applicano agli interventi relativi alla galleria geognostica La Maddalena e al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	1.807,599 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.278,000 Fonte: Delibera CIPE 113/2003
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.278,000 Fonte: Delibera CIPE 113/2003
Costo al 6 aprile 2006	2.278,000 Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	4.686,000 Fonte: Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie
Costo al 30 giugno 2008	5.365,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	5.365,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2010	5.365,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Costo ad aprile 2011	6.521,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	6.900,000 Fonte: Delibera CIPE 86/2010

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001
Risorse disponibili ad aprile 2011

N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
1.265,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	1.277,000
Fondi Pubblici	1.265,000 Fonte: DEF 2012-2014
Fondo Infrastrutture	12,000 Fonte: Delibera CIPE 86/2010

Fabbisogno residuo:	5.623,000
----------------------------	------------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: In corso
Note: app 1 sicurezza RTI Boonrd&Gardel (CH)-Lombardi (CH)-Arcadis(F)-Tecnimont(I) per 799893€; app 2 Esercizio e manutenziomne impianti RTI Italferr(I)-Inexia(F)-Systra(F)er 1450000 €;app 3 coordin opere civili, geologia, ambiente RTI Bonnard&Gardel(CH))-Amberg(CH)-Lombardi(CH)-Arcadis(F)-Tecnimont(I)-Luigi quaranta(I)-SeaConsulting(I) per 3492010€; Coordinamento sicurezza in fase progettazione RFT (D'appolonia(I)-Bureau Veritas (F) per 316853€

Progettazione preliminare

CIPE: No
Importo lavori: 3.561.584.516,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 6.058.756,00
Nome aggiudicatario: quattro lotti di progettazione - vedi nota stesso riquadro
Codice fiscale aggiudicatario: diversi RTI
Data inizio: 25/05/2009
Data fine: 10/08/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 2001–2005 del 2 Maggio 2001

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 del Ottobre 2003
Delibera CIPE 113/2003 del 5 Dicembre 2003
RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo del Marzo 2005
Decreto-legge n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006
Accordo di Pracinat del 28 Giugno 2008
Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 Luglio 2008
1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte del 23 Gennaio 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
Delibera CIPE 86/2010 del 18 Novembre 2010
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010
Legge Regionale n. 4 del 21 Aprile 2011

Tunnel di base (parte italiana)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: In corso
Note: La progettazione della parte di tunnel di base in territorio italiano è un affidamento unico insieme a questa ed alle successive schede dell'opera principale quindi valgono le informazioni della scheda principale.

Progettazione preliminare

CIPE: No
Importo lavori: 1.127.773.269,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 25/05/2009
Data fine: 10/08/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2023

Stazione e impianti di superficie a Susa

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	In corso
Note:	
Progettazione preliminare	
CIPE:	No
Importo lavori:	508.103.492,00

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Tunnel dell'Orsiera

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	In corso
Note:	La progettazione del tunnel dell'Orsiera è un affidamento unico con le restanti schede quindi valgono le informazioni della scheda principale
Progettazione preliminare	
CIPE:	No
Importo lavori:	1.355.427.913,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data inizio:	25/05/2009
Data fine:	10/08/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	

Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2023

Galleria a cielo aperto - Piana di Chiusa San Michele

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: In corso

Note: La progettazione della Galleria a cielo aperto- piana di Chiusa San Michele è un affidamento unico con le altre schede quindi valgono le informazioni della scheda principale.

Progettazione preliminare

CIPE: No
Importo lavori: 570.281.614,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 25/05/2009
Data fine: 10/08/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2023

Cunicolo esplorativo de La Maddalena

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: In aggiunta al contratto di progettazione a ITALFERR di cui sopra l'appalto per la sicurezza in fase di progettazione definitiva è stato affidato a D'Appolonia (I) per 99000 €.

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 114.472.837,00
Servizio: Esterno

Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 435.178,00
Nome aggiudicatario: ITALFERR SPA
Codice fiscale aggiudicatario: 0677062588
Data inizio: 06/01/2009
Data fine: 13/08/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: LTF SAS
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura negoziata
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 4 mesi
Lavori: 53 mesi
Data bando: 03/08/2004
CIG/CUI:
Data aggiudicazione: 18/01/2005
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: C.M.C. (mandataria), STRABAG AG, COGEIS S.p.A., BENTINI S.p.A., GEOTECNICA S.p.A. (mandanti)
Codice fiscale aggiudicatario: 00084280395
Data contratto: 31/01/2005
Quadro economico:
Importo a base gara: 80.546.008,72
Importo oneri per la sicurezza: 3.796.805,49
Importo complessivo a base di gara: 84.342.814,21
Importo aggiudicazione: 84.342.814,21
Somme a disposizione:
Totale: 84.342.814,21
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

L'importo a base di gara del cunicolo esplorativo di Venaus, trattandosi di un'appalto secondo le norme francesi non era specificato nella documentazione di gara. Erano richieste offerte per i diversi ambiti di lavori e progettazione con specificazioni tecniche ed economiche. In questa parte di scheda si riportano gli importi dell'avvenuta aggiudicazione a seguito dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Il quadro finanziario è coerente con la medesima ripartizione.

Il cunicolo esplorativo La Maddalena in variante al cunicolo di Venaus è stato istruito da LTF sas a seguito di un lungo percorso istruttorio e concertativo deciso dal Tavolo Politico di Palazzo Chigi e dal Commissario di Governo per la Torino-lione e dall'Amministrazione come progetto tecnico in variante all'originario cunicolo esplorativo di Venaus autorizzato ai sensi dell'art 3 c 9 del D.lgs 190/2002 dal Ministro delle Infrastrutture il 7/8/2003 e successivamente appaltato con avviso sulla GUCE il 3 agosto 2004 n°2004/S149 ed aggiudicato all'ATI C.M.C. (mandataria), STRABAG AG, COGEIS S.p.A., BENTINI S.p.A., GEOTECNICA S.p.A. (mandanti). Dopo la stipula del contratto il 31/01/2005 e reiterati tentativi di avvio dei lavori con forti opposizioni locali e nell'impossibilità di avvio della recinzione del cantiere per l'immissione in possesso delle aree e conseguenti gravi fatti di ordine pubblico, LTF da dato sospensione totale delle attività il 24.10.2006. Il contratto potrà essere riavviato a seguito della perizia di variante attualmente in corso da parte di CMC del cunicolo esplorativo di La Maddalena autorizzato dall'addebera CIPE 86/2010 pubblicata sulla GURI n° 79 del 6 aprile 2001 che ne ripercorre l'iter autorizzatorio ed in particolare la decisione di spostamento dell'imbocco del cunicolo esplorativo da Venaus (TO) alla località La Maddalena in comune di Chiomonte (TO)

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	10.200.000,00
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	11/04/2005
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	31/03/2016
Tempi realizzazione:	In ritardo - sospensione totale lavori da giugno 2006 per fatti di ordine pubblico di dicembre 2005. avvio della revisione del progetto ad opera del commissario di Governo

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

2

Totale giorni sospensione:

Note:

29.6.2005 sospensione parziale lavori per motivi di ordine pubblico;
24.10.2006 sospensione totale attività dei lavori a seguito indicazioni del Governo e avvio lavori del Commissario di Governo presidente dell'Osservatorio Tecnico per la Valle di Susa

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

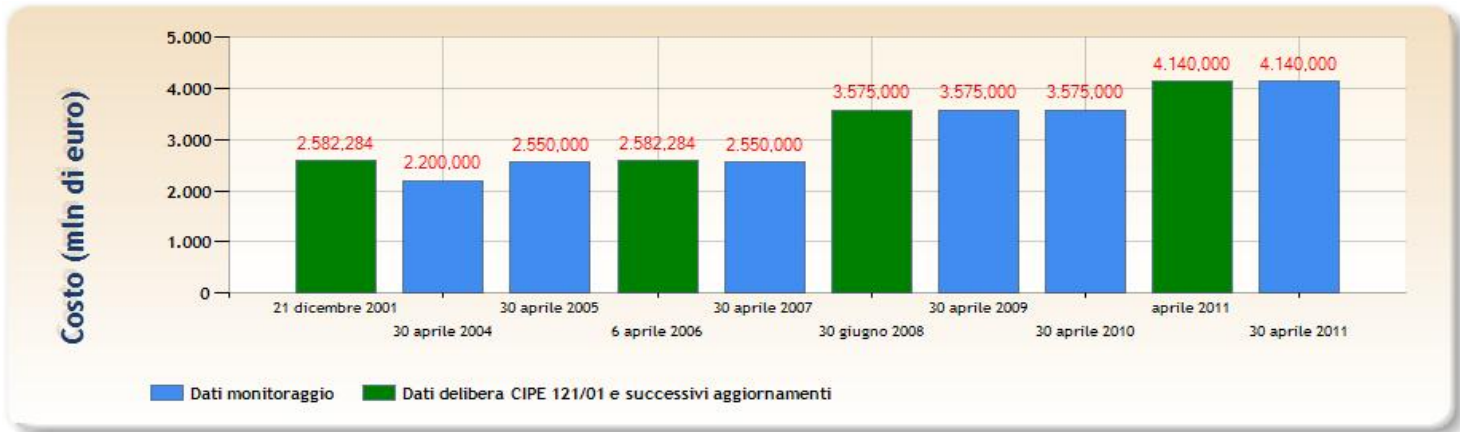
Previsione al 30/04/2011

2016

SISTEMA VALICHI

Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona
Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero

SCHEDA N. 3



LOCALIZZAZIONE



CUP:

I41J05000020005

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

BBT SE - BRENNER BASISTUNNEL

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione definitiva

DELIBERE CIPE

89/2004
71/2009
83/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

2023

DESCRIZIONE

Il “Nuovo Valico del Brennero, tratta italiana (Galleria di Base)” è finalizzato 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 italiana del 30 aprile 2004. Il progetto prevede una galleria di base – che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in Italia e 32 km in Austria – e i relativi allacci alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck (portale nord) e di Fortezza (portale sud). Per l’ambito italiano l’opera interessa i comuni di Varna, Naz-Sciaves, Fortezza, Campo di Trens, Val di Vizze e Brennero.

Le principali caratteristiche tecniche dell’opera sono le seguenti:

- tunnel a 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).

DATI STORICI

1989

Il 16 aprile viene 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 del traffico attraverso le Alpi, ed integrato nel 1993 con ulteriori studi riguardanti l’intero asse Monaco-Verona.

1994

Con il memorandum di Montreux, i Ministri dei Trasporti dei tre Paesi si impegnano alla realizzazione del potenziamento ferroviario dell’asse Monaco-Verona, con un tracciato che verrà inserito nei rispettivi piani nazionali dei trasporti.

Con il memorandum di Bruxelles aderisce all’accordo di Montreaux anche la Commissione europea per i trasporti, dando avvio alla costituzione di una Commissione trilaterale, costituita da rappresentanti dei tre Ministeri, dalla Commissione Europea e dalle Ferrovie interessate.

A seguito dei vertici del Consiglio europeo, il collegamento Monaco-Verona viene incluso nella TEN-T e compreso tra i 14 progetti prioritari.

1999

I Ministri dei Trasporti italiano e austriaco confermano la volontà di avviare le progettazioni per la realizzazione della Galleria di base del Brennero, costituendo tra le imprese ferroviarie incaricate dell'esecuzione delle progettazioni, il GEIE BBT, come proposto dalla Commissione trilaterale.

2003

Il Governo italiano e quello austriaco firmano una dichiarazione congiunta per la prosecuzione del progetto.

Il soggetto aggiudicatore invia il progetto ai Ministeri dei trasporti, dell'ambiente e dei beni culturali, alla Provincia di Bolzano e agli enti interferenti.

Con il memorandum del 10 settembre i Governi italiano e austriaco danno avvio alla fase II per pervenire ad un progetto con tutte le autorizzazioni necessarie all'avvio dell'opera.

La Provincia di Bolzano esprime parere favorevole con prescrizioni in materia di VIA, allegando il parere positivo, con osservazioni, del Comitato VIA.

Il CIPE, con delibera n. 103, include il progetto del tunnel di base tra i "nuovi progetti di Legge Obiettivo".

La Provincia di Bolzano approva le modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate.

2004

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Provincia di Bolzano del 13 febbraio.

Il collegamento Monaco-Verona viene esteso da Berlino a Palermo.

Il 30 aprile viene siglato, 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. 115/2006). L'accordo definisce le fasi della realizzazione della parte comune della nuova linea ferroviaria fino alla messa in esercizio, regolando le condizioni generali della concessione di diritto ferroviario e gli aspetti finanziari del progetto. Esso prevede, inoltre, la trasformazione del GEIE in S.p.A europea, che assume le funzioni di promotore e alla quale spetterà di sviluppare il modello di finanziamento e le modalità di realizzazione dell'opera attraverso l'istituzione di una Commissione intergovernativa (CIG) che formulerà proposte ai due Governi sulle attività successive alla fase II.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni sulla VIA.

Il MIT trasmette la relazione istruttoria sulla Galleria di base del Brennero proponendo l'approvazione del progetto preliminare con prescrizioni, e il finanziamento di 45 Meuro per le attività di studi e indagini connesse con il progetto definitivo.

La società GEIE BBT, soggetto aggiudicatore, viene trasformata in S.p.A. europea (BBT SE) e diventa competente sulle funzioni inerenti la progettazione precedentemente svolte da RFI per la parte italiana.

Il CIPE, con delibera n. 89, approva, con prescrizioni, il progetto preliminare della Galleria di base, assegnando all'opera un finanziamento di 45 Meuro (pari al 50% del costo stimato nella dichiarazione congiunta del 1° aprile 2003) per le attività di fase II, relative: alla progettazione definitiva, all'attività di studi e indagini, al modello di finanziamento e di concessione e alle altre attività di supporto alla trasformazione giuridica della GEIE BBT. 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 e comportanti incrementi di costi e 50 Meuro per compensazioni ambientali come da richiesta della Commissione VIA.

Per la copertura finanziaria del costo dell'intervento complessivo, l'accordo del 30 aprile prevede che le parti richiedano 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). La realizzazione è prevista entro 9 anni con messa in esercizio prevista per il 2016.

2005

Il 15 marzo viene creata la Commissione Intergovernativa (CIG).

2006

Il 7 marzo viene costituita la società italiana Tunnel Ferroviario del Brennero–Finanziaria di Partecipazione (TFB)“, che detiene la quota di partecipazione italiana del 50% presso la BBT SE della quale sono socie: RFI con l'82,796%, le Province di Bolzano e Trento con il 6,058% ciascuna e la Provincia di Verona per il 5,088%.

2007

Il 22 maggio si costituisce la "Brenner Corridor Platform" in collaborazione con la BBT SE e il coinvolgimento dei 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

Il 4 giugno viene sottoscritto il Protocollo d'intesa della Giunta della Provincia di Bolzano sulle misure di accompagnamento relative ai trasporti e sulla Galleria di base del Brennero

Il 10 luglio viene siglato il Protocollo d'intesa dei Ministri delle Infrastrutture italo-austriaco.

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

2008

Il 19 febbraio il Parlamento europeo co-finanzia la Galleria per 902 Meuro entro il 2013.

Il 31 marzo viene presentato al MIT il progetto definitivo.

La Provincia di Bolzano esprime parere favorevole sul progetto definitivo.

La CdS valuta positivamente la variante proposta e si conclude con esito positivo.

Il Ministero dell'ambiente comunica gli esiti della VIA e della VAS anche con riferimento alla variante migliorativa.

La Corte dei Conti, nell'adunanza del 13 novembre, rucusa la delibera CIPE n. 32/2008 sull'approvazione del progetto preliminare della Galleria di base del Brennero, in quanto priva "dell'indicazione delle forme e fonti di finanziamento per la copertura della spesa con precisione e dettaglio".

2009

Il CIPE, con delibera n. 22, raccomanda il rispetto dei tempi previsti in sede comunitaria ai fini dei contributi comunitari del Programma TEN-T già assegnati e prende atto 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 viene siglato il Memorandum d'intesa tra Italia, Germania e Austria per la realizzazione del Tunnel del Brennero. L'intesa affida il coordinamento del Corridoio 1 alla Brenner Corridor Platform (Bcp), società in cui sono rappresentati anche 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 ed entro il 2014 l'avvio dei lavori della Galleria di base, la cui conclusione è prevista entro il 2022. I finanziamenti europei e degli Stati membri possono essere integrati anche i ricavi derivanti dagli extrapedaggi autostradali. Rispetto al finanziamento, risultano disponibili risorse pari a 712,3 Meuro, 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 PPP per 400 Meuro;

-a proventi di tassazione sul traffico della Autostrada A22 per 233 Meuro;

-ad un contributo pubblico di 1.329,7 Meuro disposto secondo modalità compatibili con i vincoli di finanza pubblica.

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

Con DPCM del 5 agosto il Dott. Mauro Fabris è nominato Commissario straordinario per le opere di accesso al tunnel del Brennero, compresa la realizzazione della galleria di base.

L'11 novembre, a Mules, nei pressi di Bressanone, vengono terminati gli scavi del primo cunicolo.

Il 18 novembre, nell'audizione presso la Commissione VIII Ambiente della Camera dei Deputati, il Commissario Straordinario relaziona sullo stato di avanzamento delle opere ed ipotizza la copertura del finanziamento attraverso prestiti BEI e Cassa Depositi e Prestiti.

Il cronoprogramma delle prossime fasi, al 14 dicembre, 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;

- ott. 2010- dic. 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

Il costo complessivo stimato dell'opera è pari a 7,15 miliardi di euro per l'intera Galleria di Base, compreso il lato Austria, di cui 3,6 miliardi di euro (50%) per la parte italiana.

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

L'art. 46 (concessioni autostradali) del D.L. 31 maggio 2010, n. 78 prevede che ANAS Spa entro il 30 settembre 2010 pubblichi il bando di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero e che la stessa società sia concessionaria anche per la realizzazione dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona.

La Corte dei Conti, con deliberazione n. 18/2010/G del 2 luglio, approva la relazione conclusiva sull'intervento "Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza lotti 1 e 2 e 4". La Corte concorda con il Commissario straordinario sulla "obiettiva concorrenza, almeno dalla entrata in vigore del D.L. n. 78/10, della galleria di base in senso stretto e della linea sud in relazione alla compartecipazione sul finanziamento incrociato", pur evidenziando la provvisorietà della stima delle somme accantonate e i criteri di riparto della stessa tra opere della Galleria di base e della linea Fortezza-Verona". Si sottolinea inoltre il rischio di definanziamento da parte della UE.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Valico ferroviario del Brennero è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Il 27 ottobre la Commissione Europea rinnova le garanzie di finanziamento per la Galleria di Base del Brennero fino al 2015, a condizione che entro il 2011 venga garantito l'avvio dei progetti parziali ancora in sospeso sul lato italiano. Per i lavori sono previsti fondi di finanziamento pari a 592,62 Meuro, per studi progettuali ulteriori 193,35 Meuro.

Ad ottobre risultano operativi i cantieri dei seguenti cunicoli esplorativi: Ahretal, Aica, Mules e Gola del torrente Sill.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il CIPE, con delibera n.83 del 18 novembre, prende atto che il costo complessivo dell'opera, adeguato all'inflazione, è pari a 8.280 Meuro, di cui 4.140 relativi alla parte italiana. La disponibilità finanziaria, pari a 728 Meuro consente di coprire i costi della quota italiana relativi sia alla fase II/IIA (Studi), per 260 Meuro, sia alla realizzazione del primo lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi), del costo di 280 Meuro. Il CIPE autorizza l'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo del progetto definitivo della galleria di base del Brennero, del costo complessivo di 560 Meuro, di cui 280 a carico dell'Italia.

La Giunta provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano approva, il 6 dicembre, la relazione sulla VIA del progetto esecutivo del cunicolo esplorativo del tunnel di base del Brennero: si tratta del secondo lotto di lavori, riguardante le opere propedeutiche a Mules in alta val d'Isarco.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, l'intervento: "Nuovo Valico del Brennero - quota italiana" è compreso nella TABELLA A1, Investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali, con un "Costo a Vita Intera" di 3.575 Meuro, di cui 106 contabilizzati al 2009, e una copertura finanziaria di 728 Meuro.

2011

Il 18 aprile ad Innsbruck si celebra l'avvio della fase realizzativa delle opere principali della Galleria di Base del Brennero.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DEF 2012-2014 l'opera "Valico ferroviario del Brennero" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, non risultano avviati i lavori di fase III, ovvero la costruzione della galleria di base, mentre risultano ultimati i lavori relativi al cunicolo esplorativo di Aica, alla discenderia di Mules e alla galleria di Unterplattner

ed in gara quelli relativi alla realizzazione del cunicolo esplorativo nel tratto di attraversamento della linea Periadriatica nonché alla esecuzione delle opere propedeutiche alla realizzazione delle opere principali in corrispondenza della finestra di Mules nei comuni di Campo di Trens, Fortezza, Naz-Sciaves e Varna in provincia di Bolzano.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	2.582,284 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.200,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.550,000 Fonte: Delibera CIPE 89/2004
Costo al 6 aprile 2006	2.582,284 Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	2.550,000 Fonte: Delibera CIPE 89/2004
Costo al 30 giugno 2008	3.575,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	3.575,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	3.575,000 Fonte: Delibera CIPE 71/2009
Costo ad aprile 2011	4.140,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	4.140,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	1.138,500 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	1.138,300
Fondi Legge Obiettivo	45,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Fondi Comunitari	426,300 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
RFI Spa	241,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Provincia di Trento	7,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Provincia di Bolzano	7,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Provincia di Verona	3,000 Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Accantonamenti Società Autostrade del Brennero	409,000 Fonte: Corte dei Conti - Deliberazione n. 18/2010/G

Fabbisogno residuo: 3.001,700

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	importo lavori progetto (costo a vita intera) con adeguamento, delibera CIPE 83/2010 del 18.11.2010 (in attesa di pubblicazione in G.U.R.I.) quota di parte italiana importo progettazione pari al 50%

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	4.140.000.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	6.236.083,87

Nome aggiudicatario: PGBB Projektgemeinschaft Brenner Basistunnel
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 11/01/2005
Data fine: 17/02/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione

Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note: importi in milioni euro;
quota italiana adeguata all'inflazione 4140 mil euro da delibera CIPE
83/2010 del 18.11.2010 (in attesa di pubblicazione in G.U.R.I.);
finanziamenti approvati (426 mln) + previsione finanziamenti post 2015
(500 mln) = 926 milioni euro;

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Delibera CIPE 1/2001 del 1 Febbraio 2001

Decreto del Presidente della Repubblica del 14 Marzo 2001

PPI RFI del Ottobre 2003

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

Delibera CIPE 103/2003 del 13 Novembre 2003

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

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

PPI RFI del Aprile 2004

Delibera CIPE 89/2004 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

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

Delibera CIPE 22/2009 del 8 Maggio 2009

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

Delibera CIPE 71/2009 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 del 18 Novembre 2009

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

Decreto-Legge n. 78 del 31 Maggio 2010

Delibera Corte dei Conti n. 18/2010/G del 2 Luglio 2010

Delibera CIPE 83/2010 del 18 Novembre 2010

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

1° lotto costruttivo - Opere civili connesse agli imbocchi

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: importo lavori progetto (costo a vita intera) con adeguamento, delibera CIPE n°83/2010 del 18.11.2010 (in attesa di pubblicazione in G.U.R.I.); quota di parte italiana importo progettazione pari al 50%;

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 4.140.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 6.236.083,87
Nome aggiudicatario: PGBB Projektgemeinschaft Brenner Basistunnel
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 11/01/2005
Data fine: 17/02/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note: importo in milioni euro;
lavori di III fase, 1' lotto costruttivo, quota italiana adeguata all'inflazione
280 milioni euro come da delibera CIPE n°83/2010 del 18.11.2010 (in
attesa di pubblicazione in G.U.R.I.);

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2023

2° lotto costruttivo - Opere civili gallerie principali

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: importo lavori progetto (costo a vita intera) con adeguamento, delibera CIPE n°83/2010 del 18.11.2010 (in attesa pubblicazione GURI); quota importo progettazione di parte italiana pari al 50%;

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 4.140.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 6.236.083,87
Nome aggiudicatario: PGBB Projektgemeinschaft Brenner Basistunnel
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 11/01/2005
Data fine: 17/02/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

importo in milioni euro;
l'importo di 602,7 milioni euro comprende il finanziamento comunitario già approvato fino al 2015 (nella misura del 27%) e la valutazione dei finanziamenti successivi per gli anni a seguire (finanziamento stimato nella misura del 20%);
lavori III fase, 2° lotto costruttivo, quota italiana adeguata all'inflazione 2728 milioni euro come da delibera CIPE n°83/2010 del 18.11.2010 (in attesa di pubblicazione in G.U.R.I.);

ESECUZIONE LAVORI:**Stato avanzamento lavori:****Data presunta inizio lavori:****Data presunta fine lavori:****Stato avanzamento importo:****Stato avanzamento percentuale:****Data effettiva inizio lavori:****Data effettiva fine lavori:****Data presunta fine lavori varianti:****Tempi realizzazione:****Data collaudo statico:****Data collaudo tecnico-amministrativo:****Note:****Contenzioso:****Totale riserve definite:****Importo totale riserve definite:****Totale riserve da definire:****Note:****Sospensione lavori:****Numero totale:****Totale giorni sospensione:****Note:****Varianti:****Numero totale:****Giorni proroga totali:****Motivi:****Altri motivi:****Importo:****Importo oneri sicurezza:****Somme a disposizione:****Totale:** 0,00**Note:**

ULTIMAZIONE LAVORI**Previsione al 30/04/2011****2023**

3° lotto costruttivo - Attrezzaggio tecnologico

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: importo lavori progetto (costo a vita intera) con adeguamento, delibera CIPE n°83/2010 del 18.11.2010 (in attesa di pubblicazione in G.U.R.I.); quota parte italiana importo progettazione pari al 50%;

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 4.140.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 6.236.083,87
Nome aggiudicatario: PGBB Projektgemeinschaft Brenner Basistunnel
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 11/01/2005
Data fine: 17/02/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:**Note:**

importo in milioni euro;
valutazione futuri contributi da finanziamento comunitario post 2015;
lavori III fase, 3' lotto costruttivo, quota italiana adeguata all'inflazione 872
milioni euro come da delibera CIPE n°83/2010 del 18.11.2010 (in attesa di
pubblicazione in G.U.R.I.);

ESECUZIONE LAVORI:**Stato avanzamento lavori:****Data presunta inizio lavori:****Data presunta fine lavori:****Stato avanzamento importo:****Stato avanzamento percentuale:****Data effettiva inizio lavori:****Data effettiva fine lavori:****Data presunta fine lavori varianti:****Tempi realizzazione:****Data collaudo statico:****Data collaudo tecnico-
amministrativo:****Note:****Contenzioso:****Totale riserve definite:****Importo totale riserve definite:****Totale riserve da definire:****Note:****Sospensione lavori:****Numero totale:****Totale giorni sospensione:****Note:****Varianti:****Numero totale:****Giorni proroga totali:****Motivi:****Altri motivi:****Importo:****Importo oneri sicurezza:****Somme a disposizione:****Totale:**

0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI**Previsione al 30/04/2011****2023**

Opere propedeutiche e cunicoli esplorativi

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	La progettazione esecutiva riguardante le gallerie principali è stata svolta internamente a BBT SE; la progettazione esecutiva riguardante le tratte di cunicoli esplorativi è stata invece svolta esternamente, da SWS Engineering s.r.l. (importo netto di aggiudicazione € 198.096,00).

Progettazione esecutiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	80.057.366,54
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	
Data inizio:	01/02/2010
Data fine:	30/09/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	BBT SE - BRENNER BASISTUNNEL
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura aperta
Sistema di realizzazione:	Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione:	Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara:	Esecutiva

Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	890 giorni
Data bando:	20/04/2011

CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	

Quadro economico:

Importo a base gara:	77.838.207,47
Importo oneri per la sicurezza:	2.219.159,07
Importo complessivo a base di gara:	80.057.366,54
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	80.057.366,54

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note: in corso esperimento gara
l'appalto comprende la realizzazione di parte del cunicolo esplorativo (il cui contributo UE è del 50% dell'importo) e di parte delle opere di linea (per le quali il contributo comunitario è del 27%)

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

**Cunicolo esplorativo di Aica, discenderia di Mules e galleria di
Unterplattner**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:
Note: La progettazione si riferisce all'intero contratto di lavori B0021 "Cunicolo esplorativo Aica-Mules", che comprende i tre interventi "Galleria Unterplattner", "Discenderia di Mules" e "Cunicolo esplorativo di Aica".

Progettazione esecutiva

CIPE: Si
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 231.248,00
Nome aggiudicatario: Pasquali Rausa Engineering Srl
Codice fiscale aggiudicatario: 02431150214
Data inizio: 09/11/2006
Data fine: 10/12/2006

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: BBT SE - BRENNER BASISTUNNEL
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura aperta
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione: Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara: Esecutiva
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori: 914 giorni
Data bando: 11/12/2006
CIG/CUI: 077940622D
Data aggiudicazione: 15/03/2007
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: consorzio associazione tunnel brennero (ATB)
Codice fiscale aggiudicatario: 02555970215
Data contratto: 05/07/2007

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione: 78.884.723,70
Somme a disposizione:
Totale: 78.884.723,70
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note: Affidamento avvenuto ai sensi della legge federale austriaca sugli appalti (Bundesvergabegesetz)

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	Conclusi
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	19/02/2010
Stato avanzamento importo:	99.157.853,53
Stato avanzamento percentuale:	99,70
Data effettiva inizio lavori:	20/08/2007
Data effettiva fine lavori:	14/02/2011
Data presunta fine lavori varianti:	20/02/2011
Tempi realizzazione:	Secondo previsione
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	collaudo statico e collaudo tecnico amministrativo in corso di esecuzione

Contenzioso:

Totale riserve definite:	13
Importo totale riserve definite:	3.386.171,74
Totale riserve da definire:	3
Note:	importo presunto per riserve non definte 1,5 mil euro

Sospensione lavori:

Numero totale:	1
Totale giorni sospensione:	116
Note:	sospensione parziale per fermo avanzamento spinta anomala pk 6151 ca

Varianti:

Numero totale:	7
Giorni proroga totali:	324
Motivi:	
Altri motivi:	tempo utile ultimazione lavori da variante 5:1280 gg; art. 132c. 1 lett e) da eliminare;
Importo:	88.842.041,61
Importo oneri sicurezza:	10.628.298,70
Somme a disposizione:	1.350.000,00
Totale:	100.820.340,31
Note:	i dati della presente scheda si riferiscono all'intero contratto B0021 di cui il cunicolo esplorativo di Aica è parte; l'importo totale corretto è di 100.820.340,31 euro e non di 99.470.340,31 come risultante dall'automatismo di calcolo

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2011

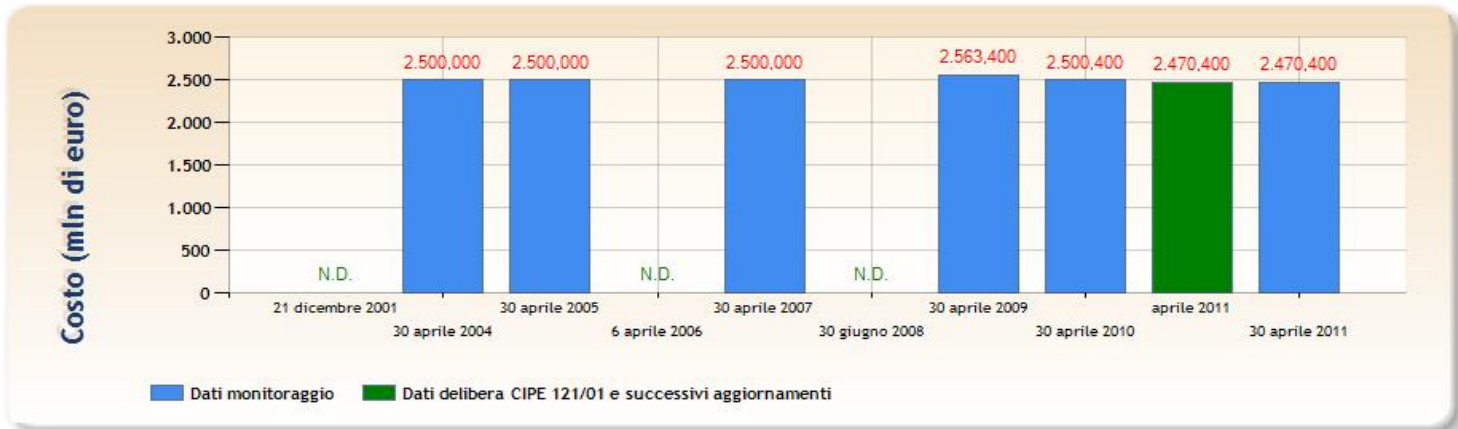
SISTEMA VALICHI

Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona

Asse ferroviario Fortezza - Verona

Quadruplicamento Fortezza-Verona - Lotti 1, 2

SCHEDA N. 4



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J94F04000020001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

89/2007 (ricusata dalla CC)
32/2008 (ricusata dalla CC)
82/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

DESCRIZIONE

L'asse Verona-Monaco, rappresenta parte del progetto del Corridoio paneuropeo n. 1 (Berlino-Halle/Lipsia-Erfurt-Norimberga-Monaco-Verona), un collegamento ferroviario ad AV e per il trasporto combinato lungo l'asse Nord-Sud. E' già stata ultimata la realizzazione di 4 brevi gallerie tra Verona e Fortezza ed alcuni interventi di automazione. Il progetto preliminare del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona -Fortezza (sviluppo complessivo 180 km circa) è suddiviso in 4 lotti funzionali (87 km circa) e in 3 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 24,7 km, dall'interconnessione di Fortezza al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di 2 gallerie collegate da un tratta in viadotto sul fiume Inarco. 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/viaggiatori eliminando il "collo di bottiglia" in stazione di Bolzano. Si sviluppa interamente in galleria (galleria Val d'Ega) per circa 10,6 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:

- Lotto 3, Circonvallazione di Trento: specializza i flussi di traffico merci e viaggiatori, si sviluppa per circa 41,5 Km;
- Lotto 4, accesso al nodo di Verona: si sviluppa per circa 9,9 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.

DATI STORICI

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.

1994

Con il memorandum di Montreux del 1994, i Ministri dei Trasporti citati si impegnano alla realizzazione del potenziamento ferroviario dell'asse Monaco-Verona e con il memorandum di Bruxelles aderisce all'accordo di Montreux il membro della Commissione europea per i trasporti.

A seguito dei vertici del Consiglio europeo del giugno e del dicembre 1994, il collegamento Monaco-Verona viene incluso nella rete di trasporto transeuropea (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

Viene emanata la decisione n.1692/96/CE concernente gli orientamenti per lo sviluppo di una rete TEN-T.

1999

I Ministri dei Trasporti di Italia e Austria confermano la volontà di iniziare le progettazioni per il collegamento "nord-sud per il traffico ferroviario ad AC e per il traffico combinato Berlino-Norimberga-Monaco-Verona" costituendo, tra le imprese ferroviarie incaricate delle progettazioni, il GEIE BBT.

2001

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio plurimodale dorsale centrale".

Il libro bianco della Commissione della UE del 12 settembre conferma la priorità del progetto.

2003

La RFI, soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare al MIT e alle varie Amministrazioni interessate, per pareri ed autorizzazioni.

La Giunta provinciale della Provincia di Bolzano approva i progetti del "Quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero Monaco-Verona".

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.

La Provincia di Trento, nell'ambito dell'istruttoria di VIA sul progetto di RFI, chiede una revisione sostanziale nella parte di tracciato che si sviluppa nel territorio trentino.

La Provincia di Trento esprime una valutazione negativa sulla compatibilità ambientale del progetto di RFI ed una valutazione positiva per un tracciato alternativo tra Trento e Mori, sulla base di un tracciato quasi totalmente in galleria, in sinistra idrografica della Valle dell'Adige e con sviluppo vicino al terreno aperto.

La Provincia di Bolzano approva le modifiche ai piani urbanistici comunali delle zone interessate.

2004

L'opera è compresa nell'IGQ tra Governo e Provincia di Bolzano sottoscritta il 13 febbraio.

Il collegamento Monaco-Verona, con la decisione n. 884/2004/CE, viene esteso da Berlino a Palermo e confermato tra i progetti prioritari per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010.

2006

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

2007

Il 26 febbraio viene sottoscritto un accordo fra la Provincia di Trento ed RFI che comprende: la predisposizione della progettazione preliminare del "nuovo lotto 3-circonvallazione di Trento e Rovereto" e lo 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, è 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. La prima fase, da realizzare entro il 2016, prevede la costruzione della circonvallazione di Trento e Rovereto e la realizzazione di barriere antirumore. La seconda fase, da realizzarsi entro il 2030, prevede il completamento della nuova linea in modo che i treni merci che non devono caricare merce in Trentino utilizzino la nuova linea prevalentemente in galleria, mentre la linea attuale verrà usata per il trasporto merci e passeggeri.

Il CIPE, con delibera n. 89, approva il progetto preliminare dei Lotti 1 e 2 per un costo complessivo di 2.314, 4 Meuro ed assegna 53 Meuro per la progettazione definitiva degli stessi.

Con decisione della UE del 19 novembre, sono previsti, per il Quadruplicamento Fortezza-Verona, finanziamenti per 58,8 Meuro.

L'11 dicembre 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. Viene anche attivato lo studio di fattibilità tra RFI e la Provincia di Bolzano per la tratta tra Bronzolo e Salorno. L'Accordo prevede altresì di destinare 3 Meuro alla progettazione preliminare da parte di RFI dell'intero 5 lotto funzionale.

2008

La Corte dei Conti, nell'adunanza del 13 febbraio, ricusa il visto alla delibera CIPE del n. 89/2007, con la motivazione che nel progetto preliminare approvato non vengono indicate le fonti di copertura dell'intera opera .

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".

Il CIPE, con delibera del 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 2.563,4 Meuro e concede un contributo quindicennale per la progettazione definitiva dei lotti 1 e 2, da assegnare al soggetto aggiudicatore.

La Corte dei Conti, nell'adunanza del 13 novembre, ricusa il visto di legittimità alla delibera CIPE n. 32/2008 per mancanza di indicazioni sulla copertura finanziaria dell'intero intervento. Nelle controdeduzioni apportate dall'Amministrazione, viene riportato che: a) l'opera beneficia di un contributo comunitario che andrebbe perduto qualora la Corte non ammettesse al visto la delibera in esame; b) in una prossima riunione del CIPE si provvederà a destinare risorse finanziarie (pari a circa 12 miliardi di euro) disponibili sul FAS anche per il finanziamento dell'opera. La Corte dei Conti ribadisce che "neppure il "contributo" che l'UE avrebbe stanziato, pari a 59 Meuro, risulta essere stato comprovato da adeguata documentazione.

Il 5 dicembre la Commissione UE rende operative 11 decisioni di finanziamenti per oltre 1,7 miliardi di euro per il programma Ten-T . All'intervento Fortezza-Verona risultano assegnati 58,8 Meuro.

2009

Il nuovo progetto preliminare della circonvallazione di Trento, che recepisce le osservazioni della Provincia di Trento, viene inviato al MIT per l'inoltro al CIPE.

Con DPCM del 5 agosto il Dott. Mauro Fabris viene nominato Commissario straordinario per le opere di accesso al tunnel del Brennero.

Il 18 novembre, nell'audizione presso la Commissione VIII Ambiente della Camera dei Deputati, il Commissario Straordinario sottolinea che, in assenza della pubblicazione della delibera CIPE, la progettazione preliminare si è bloccata per mancanza di fondi e che si corre il rischio di un definanziamento da parte della UE, non solo delle tratte di accesso, ma anche della galleria di base.

La legge n. 191/2009 (art. 2, commi 222-224) prevede la possibilità di avviare la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di grandi progetti strategici, anche in assenza della copertura totale del costo dell'opera, alle seguenti condizioni: il progetto deve essere inserito nella rete Ten-T e nel PIS; il costo superiore ai 2 miliardi di euro ed il tempo di realizzazione superiore ai 4 anni; i lotti funzionali di importo non inferiore ad 1 miliardo di euro. Il provvedimento si applica alla Galleria del Brennero.

2010

RFI, in una nota informativa del 20 aprile, 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 UE 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 UE 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 per il lotto 2.

Il MIT, in data 16 marzo, trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero", chiedendo l'assegnazione di risorse finanziarie pari a 53 Meuro a valere sul contributo di cui all'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006 per la progettazione definitiva dei lotti 1 e 2. Il costo complessivo delle tratte (lotti 1 e 2) risulta pari a 2.407 Meuro, con un incremento di 156 Meuro rispetto al costo indicato nell'istruttoria 2008, cui devono aggiungersi i costi relativi alle prescrizioni, che portano il costo complessivo a 2.470,4 Meuro. Il nuovo costo risulta dall'attualizzazione dei prezzi al 2010 e dal cambio della modalità di affidamento da contraente generale ad appalto integrato.

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

L'art. 46 (concessioni autostradali) del D.L. 31 maggio 2010, n. 78 prevede che ANAS Spa entro il 30 settembre 2010 pubblichi il bando di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero e che la stessa società sia concessionaria anche per la realizzazione dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona.

La Corte dei Conti, con Deliberazione n. 18/2010/G del 2 luglio, approva la relazione conclusiva sull'intervento "Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza lotti 1 e 2 e 4". La Corte sottolinea alcune criticità relative al quadro finanziario e in particolare "la sostanziale inattuazione delle norme sul cosiddetto finanziamento incrociato" ferrovia-autostrada e l'incoerenza delle "disponibilità indicate nella relazione istruttoria del MIT (104 Meuro a carico del Contratto di programma RFI) con quanto riportato nella versione 2008 del Contratto di programma 2007-2011, dove il progetto è riportato parte nella tabella A4 (opere in corso) e parte nella tabella B4 (opere prioritarie da avviare) con un costo complessivo di 2.500 Meuro di cui 55 disponibili". La Corte individua le azioni assolutamente prioritarie per salvaguardare il contributo comunitario e la tempistica dell'opera: avvio della progettazione definitiva dei lotti Fortezza - Verona; finanziamento di un lotto di lavori almeno pari al 10 o al 20%.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 gli interventi "Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1" e "Quadruplicamento Fortezza - Verona: circonvallazione di Bolzano lotto 2", sono riportati nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010". Ad ottobre la UE rivede il finanziamento di 92 grandi progetti infrastrutturali per le reti Transeuropee. L'accesso sud al Brennero è nella lista dei 10 progetti che hanno ricevuto un'ulteriore proroga condizionata fino al 2015, ma hanno subito una riduzione del finanziamento UE (da 58,8 Meuro a 45,9, con una perdita di 12,9 Meuro).

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il CIPE, con delibera 82/2010, approva il progetto preliminare del 1° lotto Fortezza - Ponte Gardena del quadruplicamento della tratta ferroviaria Verona - Fortezza della linea di accesso alla Galleria del Brennero. Il costo del 1° lotto, a seguito dell'accoglimento delle prescrizioni, è di 1.618,4 Meuro al netto di IVA. Il MIT individua un sub lotto funzionale «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente», che consiste nell'anticipazione di alcuni interventi previsti nel lotto 1, da realizzare negli impianti di Fortezza e Ponte Gardena. Il costo del subplotto è di 50 Meuro al netto di IVA e il cronoprogramma prevede che la progettazione definitiva venga conclusa entro giugno 2012 e l'esecuzione lavori entro gennaio 2020. I costi del subplotto e della progettazione definitiva dell'intero 1°lotto (34 Meuro) risultano interamente coperti. Il CIPE, secondo quanto richiesto dalla Corte dei Conti, indica le fonti per la copertura finanziaria dell'intero lotto e invita, tra l'altro, il MIT a fornire aggiornamenti in ordine a disponibilità e sblocco dei fondi attribuibili al c.d. "finanziamento incrociato".

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Potenziamento linee di accesso al Brennero (Progettazioni dei lotti 1,2,3,4; Progettazione preliminare del lotto 5; Quota finanziata dal programma TEN-T 2007-13 a copertura della fase realizzativa, la cui operatività è subordinata al reperimento della corrispondente quota nazionale)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 104 Meuro di cui 87 contabilizzati al 2008 e 17 di risorse aggiuntive 2009; "Potenziamento linee di accesso al Brennero (Completamento progettazione lotto 5 e fasi realizzative)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 3.851 Meuro da reperire.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 gli interventi "Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1" e "Quadruplicamento Fortezza - Verona: circonvallazione di Bolzano lotto 2", sono riportati nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)". Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, i due lotti deliberati dal CIPE risultano entrambi in fase di progettazione.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.500,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.500,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	2.500,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	2.563,400 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	2.500,400 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	2.470,400 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	2.470,400 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	54,180 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	102,060
Fondi Comunitari	19,890 Fonte: Delibera CIPE 82/2010
Decreto-legge n. 81/2007 art. 8, c. 3	27,600 Fonte: Delibera CIPE 82/2010
Legge n. 449/1997 art. 55, c. 13	36,510 Fonte: Delibera CIPE 82/2010
Fondi Pubblici	18,060 Fonte: DEF 2012-2014

Fabbisogno residuo: 2.368,340

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Studio di fattibilità del 1993
Decisione n. 1692/96/CE Allegato III -TEN-T del 1994
Memorandum di Montreux del 2 Giugno 1994
Memorandum di Bruxelles del 21 Novembre 1994
Dichiarazione congiunta Ministri dei Trasporti Austria e Italia del 15 Aprile 1999
Delibera CIPE 1/2001 del 1 Febbraio 2001
Decreto del Presidente della Repubblica del 14 Marzo 2001
CdP RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001
Libro bianco della Commissione della Comunità Europea del 12 Settembre 2001
Dichiarazione congiunta dei Governi di Austria e Italia del 1 Aprile 2003
Memorandum dei Governi di Austria e Italia del 10 Settembre 2003
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 n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006
Accordo fra la Provincia Autonoma di Trento ed RFI del 26 Febbraio 2007
Delibera CIPE 89/2007 (ricusata dalla Corte dei Conti) del 30 Agosto 2007

Decisione della Commissione europea del 19 Novembre 2007
Accordo tra Ministero delle infrastrutture, Provincia Autonoma di Bolzano del 11 Dicembre 2007
Delibera Corte dei Conti n. 3/2008/P del 13 Febbraio 2008
Delibera CIPE 32/2008 (ricusata dalla Corte dei Conti) del 27 Marzo 2008
Delibera Corte dei Conti n. 19/2008/P del 13 Novembre 2008
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
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 del 18 Novembre 2009
Nota informativa "Fortezza-Verona" RFI Spa del 20 Aprile 2010
Decreto-Legge n. 78
del 31 Maggio 2010
Delibera Corte dei Conti n. 18/2010/G del 2 Luglio 2010
Legge n. 122 del 30 Luglio 2010
Delibera CIPE 82/2010
del 18 Novembre 2010
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

Lotto 1 - Fortezza-Ponte Gardena

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Studio di fattibilità
Conferenza di servizi:
Note:
Studio di fattibilità
CIPE: Si
Importo lavori: 1.402.000.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno:
Data inizio:
Data fine: 18/11/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: RFI Spa
Modalità di selezione: Affidamento diretto
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 21 mesi
Lavori: 85 mesi
Data bando:
CIG/CUI:

Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara: 1.388.000.000,00
Importo oneri per la sicurezza: 14.000.000,00
Importo complessivo a base di gara: 1.402.000.000,00
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 1.402.000.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2020

Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:
Note:
Progettazione preliminare
CIPE: Si
Importo lavori: 852.000.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno:
Data inizio:
Data fine: 18/11/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: RFI Spa
Modalità di selezione: Affidamento diretto
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione: Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 21 mesi
Lavori: 85 mesi
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara: 716.000.000,00
Importo oneri per la sicurezza: 7.160.000,00
Importo complessivo a base di gara: 723.160.000,00
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:

Totale: 723.160.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

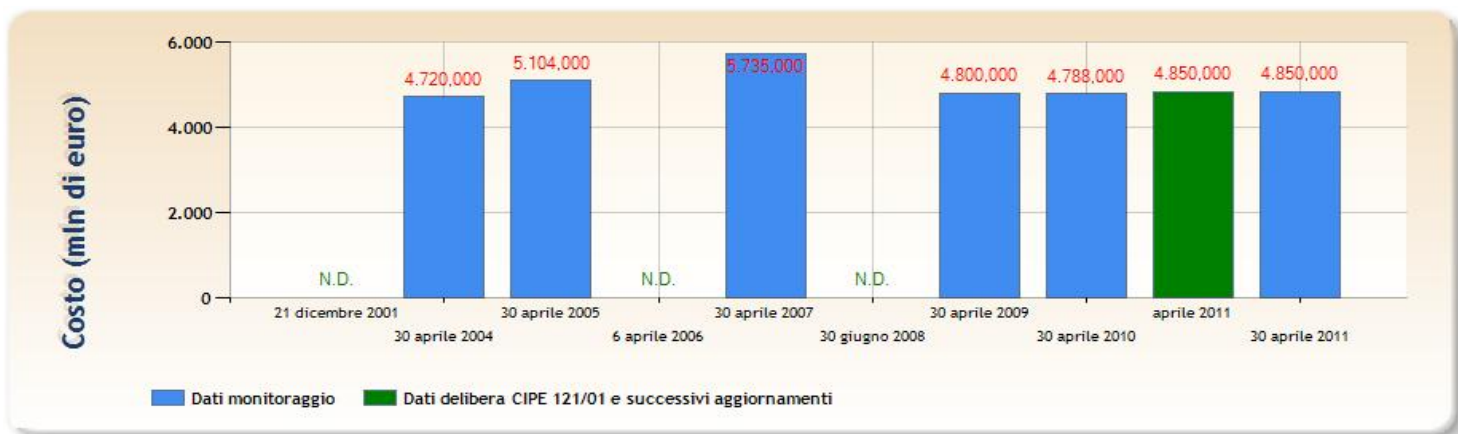
2020

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)

Linea AV/AC Milano-Verona

SCHEMA N. 5



LOCALIZZAZIONE



CUP:

F81H91000000008

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

120/2003
21/2009
81/2009
85/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

La Linea AV/AC Milano-Verona costituisce parte integrante della direttrice del 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 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.

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

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

Il primo lotto funzionale, in base al progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera 81/2009, inizia in corrispondenza della punta scambi dell'interconnessione di Treviglio, si sviluppa per circa 57 km e termina in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della stazione Brescia centrale. L'intervento comprende anche la realizzazione di opere per le interconnessioni tra la linea ad alta velocità/alta capacità e la linea storica e l'adeguamento dei piani di stazione di Brescia scalo e Brescia centrale. Le caratteristiche tecniche del tracciato sono le seguenti:

- velocità di progetto della linea 250-300 km/h, velocità di progetto della interconnessione 160 km/h;
- pendenza massima 14,6 per mille;
- alimentazione 25 kV circa 50 Hz;
- segnalamento European Rail Traffic Management System (ERTMS)/livello 2.

Il 2 lotto funzionale, in base al progetto preliminare, si sviluppa per circa 73 km tra Brescia e Verona. L'intervento comprende anche la realizzazione di 2 interconnessioni con la linea esistente lunghe complessivamente circa 7 km. L'opera è inclusa nel Corridoio TEN-T, n. 5 "Asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Koper - Divaca - Lubiana - Budapest - confine Ucraina".

DATI STORICI

1991

Il 24 settembre viene stipulata la Convenzione FS-TAV per la progettazione esecutiva e la realizzazione del Sistema AV, inclusa la linea Milano-Verona ed il 15 ottobre 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.

1992

Il 30 giugno FS approva il progetto di massima della linea AV Torino-Milano-Venezia ed il 15 luglio viene attivata la procedura VIA.

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

1994

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

1996

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

1998

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

1999

Viene firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1.000 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".

Il 28 luglio la IX Commissione Trasporti della Camera approva una risoluzione in cui impegna il Governo ad aprire la CdS della linea AV/AC Milano-Verona.

2000

Il 4 agosto il Tavolo istituzionale individua 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.

Il 10 ottobre il MIT indice la CdS istruttoria.

2002

Con la Legge n. 166/2002 sono ripristinati i rapporti contrattuali con il General Contractor CEPAV DUE per la linea Milano-Verona.

Si svolge la sessione conclusiva della CdS istruttoria per individuare il tracciato della linea veloce Milano-Verona. La CdS, tenutasi il 19 Dicembre, prende in esame il progetto preliminare.

2003

La TAV Spa invia il progetto preliminare con il SIA al MIT, ai Ministeri interessati, alle Regioni nonché alle Province di Milano, Bergamo, Brescia, Verona e agli altri enti interferiti e 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 Meuro della durata di 18 mesi.

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

Le regioni Veneto e Lombardia esprimono, sul progetto, un parere favorevole con prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali detta ulteriori prescrizioni.

Nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Veneto, l'opera è compresa tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale in territorio Veneto.

Il MIT 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 576 Meuro.

Il CIPE, con delibera n. 120, approva il progetto preliminare e quantifica il costo in 4.720 Meuro, ai quali vanno aggiunti 384,1 Meuro per opere compensative. Il CIPE individua un tempo di realizzazione di 72 mesi ed alcuni interventi da avviare in "via anticipata" per i quali si stima un costo di 576 Meuro. La realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio CEPAV DUE sulla base della convenzione stipulata dalla TAV il 15 ottobre 1991.

2005

Il CIPE, con delibera n. 1, approva l'aggiornamento del dossier di valutazione economico-finanziaria relativo alla "linea AV/AC 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.

RFI indica come data di ultimazione lavori il 2012 e prevede di affidare i lavori al Contraente Generale.

2007

L'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e seguenti, del decreto-legge n. 7/2007, prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e costruzione delle tratte ad AV Milano-Verona-Padova e Milano-Genova. Il CIPE, con delibera n. 13, a seguito della revoca delle concessioni rilasciate alla TAV, esprime una valutazione positiva sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1^a fase funzionale della "linea AV/AC Milano-Verona: sub tratta Treviglio-Brescia" e invita il MIT a sottoporre all'approvazione del CIPE stesso il progetto definitivo della sola

sub-tratta.

Il 5 novembre viene 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 ed il 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 28 novembre il progetto viene trasmesso al MIT e alle altre Amministrazioni interessate.

2008

Il MIT convoca la CdS sul progetto definitivo della tratta ad alta capacità Treviglio-Brescia, che si conclude il 19 marzo.

La Regione Lombardia subordina il parere favorevole ad una serie di prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali trasmette il proprio parere favorevole, con prescrizioni.

Il Ministero dell'ambiente comunica delle difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare per quanto riguarda la VIA, sul tratto di linea ferroviaria di circa 4 km definito come "Ingresso urbano in Brescia.

2009

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sulla proposta di reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione della "linea AV/AC Milano-Verona". Il Presidente della Regione Lombardia conferma di concordare con la proposta di reiterazione, evidenziando la necessità di una celere approvazione del progetto definitivo dello stralcio Treviglio-Brescia.

Il CIPE, con delibera 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, del vincolo. L'impossibilità di approvare il progetto definitivo della linea AV/AC Milano-Verona entro il termine di 5 anni deriva dall'interruzione del rapporto convenzionale tra il General Contractor CEPAV DUE e TAV Spa, in seguito ripristinato.

Il CIPE, con delibera n. 81, approva il progetto definitivo della tratta ad AV Treviglio- Brescia (linea Milano-Verona), per 2.050 Meuro. La realizzazione della tratta Treviglio-Sfiocco dell'interconnessione, più 11 km della cosiddetta "Interconnessione di Brescia ovest", per 1.278 Meuro, è a carico del General contractor CEPAV DUE, mentre i lavori per la penetrazione urbana di Brescia e al nuovo PRG di Brescia saranno realizzati tramite appalto integrato (146 Meuro). Per l'avvio di un primo lotto costruttivo di 1.130,95 Meuro, il CIPE assegna 489,9 Meuro, di cui 390 Meuro sulle risorse per l'attuazione del PIS e 99,9 Meuro sulla quota destinata al Centro-Nord del Fondo Infrastrutture.

2010

Il MIT, con riferimento al rilievo della Corte dei Conti n. 205 del 29 dicembre 2009, trasmette al CIPE il dossier di valutazione del progetto di investimento "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio – Brescia, aggiornato al 20 gennaio 2010.

Con lodo emesso in data 18 febbraio, il Collegio arbitrale dichiara TAV obbligata a pagare al Consorzio CEPAV DUE la somma di 44,2 meuro, oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di euro 1,1 meuro a titolo di risarcimento del danno subito per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale.

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Il Contraente Generale "Consorzio Eni per l'alta velocità (Cepav due)", con atto di impegno del 20 settembre, a firma del Presidente, assume l'impegno a rinunciare a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Tratta AV/AC Milano-Verona" e gli interventi: "Tratta Treviglio-Brescia" e "Tratta Brescia – Verona" sono presenti nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Con DPCM del 1 ottobre 2010 l'opera viene individuata quale progetto prioritario.

La Società ITALFERR Spa il 7 ottobre pubblica l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla integrazione della

dichiarazione di pubblica utilità del progetto definitivo Tratta Milano – Verona, Lotto Funzionale Treviglio – Brescia. Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture. Il CIPE, con delibera n. 85, autorizza, ai sensi dell'art. 2, commi 232 e seguenti, della legge 191/2009 (finanziaria 2010), l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi della "Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia", il cui "Costo a Vita Intera" è pari a 2.050 Meuro. Il primo lotto è integralmente finanziato e sussiste la relativa copertura finanziaria.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Linea Milano-Verona (Fase)", tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 53 Meuro interamente contabilizzato; "Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio - Brescia", tra gli Investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali (tabella A1), con un "Costo a Vita Intera" di 2.050 Meuro, di cui 11 contabilizzati al 2009, e una copertura finanziaria di 1.131 Meuro; "Linea Milano-Verona (Brescia-Verona)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 2.750 Meuro da reperire.

In data 31 dicembre la società TAV è stata fusa per incorporazione in Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

2011

L'8 marzo viene firmata l'Intesa per la realizzazione del primo lotto costruttivo tra MIT, RFI Spa e Saipem Spa.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera l'opera "Tratta AV/AC Milano-Verona" e gli interventi: "Tratta Treviglio- Brescia" e "Tratta Brescia – Verona" sono presenti nelle tabelle "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta disponibile la progettazione definitiva della 1° Fase della Tratta Treviglio-Brescia e il progetto preliminare della 2° Fase, già approvati dal CIPE. In realtà, sino a settembre 2006, il GC ha proceduto con lo sviluppo della PD dell'intera Milano-Verona (a seguito della L.n.166/2002 con la quale è stata ripristinata la Convenzione tra TAV ed il Consorzio Cepav Due).

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	4.720,000 Fonte: PPI RFI
Previsione di costo al 30 aprile 2005	5.104,000 Fonte: Delibera CIPE 120/2003
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	5.735,000 Fonte: DPEF 2008-2012
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	4.800,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	4.788,000 Fonte: Delibera CIPE 81/2009
Costo ad aprile 2011	4.850,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	4.850,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	1.184,050 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 1.183,950

RFI Spa	175,000	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Fondi Comunitari	6,050	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
RFI Spa	391,000	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Fondi Pubblici	69,000	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Fondi Legge Obiettivo	390,000	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Fondi Pubblici	53,000	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009
Fondo Infrastrutture	99,900	Fonte: CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009

Fabbisogno residuo: **3.666,050**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi: Conclusa

Note: A seguito dell'approvazione del Progetto Preliminare della linea AV/AC Milano-Verona da parte del CIPE con delibera n.120/2003, l'iter autorizzativo è proseguito limitatamente alla subtratta Treviglio-Brescia (con Deliberazione del 5 Aprile 2007, n. 13 il CIPE ha invitato il Ministero delle Infrastrutture a sottoporre all'approvazione del CIPE il progetto definitivo della tratta Treviglio - Brescia comprensiva della sola predisposizione dell'interconnessione di Treviglio Est, della intera interconnessione Brescia Ovest e degli interventi previsti per la sistemazione degli impianti della stazione di Brescia); con delibera CIPE n.81 del 22.09.2009 è stato approvato il PD. Pertanto in relazione alla tratta AV Treviglio-Brescia, approvata a livello di Progetto Definitivo, si rinvia alla relativa scheda n.5 (linea AV/AC Milano-Verona: 1^ fase funzionale - tratta AV/AC, 1° e 2° LC); per quanto riguarda la subtratta Brescia - Verona (approvata a livello di Progetto Preliminare nell'ambito dell'intera linea Milano-Verona) si rinvia alla specifica scheda n.5 (linea AV/AC Milano-Verona: 2^ fase funzionale)

Progettazione preliminare

CIPE: Si

Importo lavori:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 1994-2000 del 23 Novembre 2000

CdP RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001

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

Deliberazione di Giunta della Regione Lombardia n.13714 del 18 Luglio 2003
PPI RFI del Ottobre 2003
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003
Delibera CIPE 103/2003 del 13 Novembre 2003
Delibera CIPE 120/2003 del 5 Dicembre 2003
Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004
RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo del Marzo 2005
Delibera CIPE 1/2005 del 18 Marzo 2005
Decreto Legge n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006
Decreto Legge n. 7 (art. 13) del 31 Gennaio 2007
Delibera CIPE 13/2007 del 5 Aprile 2007
Delibera Regione Lombardia n. 6873 del 19 Marzo 2008
Decreto legge n. 112 (art. 12) del 25 Giugno 2008
Legge n. 2 del 28 Gennaio 2009
Delibera CIPE 21/2009 del 8 Maggio 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
Delibera CIPE 81/2009 del 22 Settembre 2009
2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto del 6 Novembre 2009
Legge n. 191 (art. 2, commi 232-234) del 23 Dicembre 2009
Delibera CIPE 85/2010 del 18 Novembre 2010
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

1 Fase funzionale - Tratta Treviglio-Brescia

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa

Note:

In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona. Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007 conv. in legge con L. n. 40/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto, TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale.

Con Delibere CIPE n.81 del 22.09.2009 e n.85 del 18.11.2010, il CIPE ha approvato il PD ed i relativi due lotti costruttivi, rendendo disponibili risorse finanziarie per 1.130,95 Mln € per la realizzazione dei lavori del 1° LC e ha assunto l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo totale dell'investimento di 2.050 Mln € (limite di spesa fissato dal CIPE). L'importo lavori, indicato nella presente scheda, tiene conto del Prezzo Forfettario contrattualizzato con il Consorzio Cepav Due, inclusa la quota per rimborso garanzie, nonché dell'importo dell'intervento relativo alla penetrazione urbana a Brescia, da affidarsi da parte di RFI. Inoltre si precisa che a valle dell'approvazione del PP con delibera CIPE 120/2003, il GC ha proceduto con lo sviluppo del PD dell'intera Milano-Verona sino a settembre 2006 (a seguito della L.n.166/2002 con la quale è stata ripristinata la Convenzione tra TAV ed il Consorzio Cepav Due).

Successivamente il PD limitatamente alla tratta AV/AC Treviglio-Brescia è stato sviluppato da Italferr (a seguito del DL n.7/2007, convertito in L.40/2007, con la quale è stato nuovamente disposto lo scioglimento della Convenzione tra TAV e GC, e Deliberazione CIPE n.13 del 05.04.2007 con la quale il CIPE ha invitato il Ministero delle Infrastrutture a sottoporre all'approvazione del CIPE medesimo il progetto definitivo della tratta Treviglio - Brescia). Italferr SpA è società del Gruppo FS.

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	1.603.500.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	Italferr SpA-Consorzio Cepav Due
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data inizio:	05/12/2003
Data fine:	28/11/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	RFI Spa
Modalità di selezione:	Affidamento diretto
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	Contraente generale
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	Definitivo
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	58 mesi
Data bando:	
CIG/CUI:	11726751C5/J41C07000000001
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	Cepav (Consorzio ENI per l'Alta Velocità) Due
Codice fiscale aggiudicatario:	10427570154
Data contratto:	19/04/2011

Quadro economico:

Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	

Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	1.457.500.000,00
Somme a disposizione:	592.500.000,00
Totale:	2.050.000.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	

Note:

In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona.

Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007 conv. in legge con L. n. 40/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto, TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. In data 19/04/2011 è stato sottoscritto tra RFI, il Consorzio Cepav Due ed ENI l'Atto Integrativo alla Convenzione del 15/10/1991.

Con delibere CIPE n.81 del 22.09.2009 e n.85 del 18.11.2010, il CIPE ha approvato il PD ed i relativi due lotti costruttivi, rendendo disponibili risorse finanziarie per 1.130,95 Mln € per la realizzazione dei lavori del 1° LC e ha assunto l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo totale di 2.050 Mln €. L'importo di aggiudicazione è riferito al Prezzo Forfettario contrattualizzato con il Consorzio Cepav Due, inclusa la quota per rimborso garanzie. L'importo totale e le somme a disposizione, indicate nella presente scheda, tengono conto anche dell'intervento (per un importo lavori di 146 Mln come definito in sede CIPE), ricadente nel 1° LC, relativo alla penetrazione urbana dell'interconnessione AV in Brescia, da realizzare a cura RFI mediante appalto.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	19/05/2011
Data presunta fine lavori:	19/03/2016
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2010 2015
Previsione al 30/04/2011 2016

1 lotto costruttivo

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona. Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007 conv. in legge con L. n. 40/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto, TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale.
Con Delibere CIPE n.81 del 22.09.2009 e n.85 del 18.11.2010, il CIPE ha approvato il PD ed i relativi due lotti costruttivi, rendendo disponibili risorse finanziarie per 1.130,95 Mln € per la realizzazione dei lavori del 1° LC e ha assunto l'impegno programmatico di finanziarie l'intera opera entro il costo totale dell'investimento di 2.050 Mln €.L'importo lavori, indicato nella presente scheda, tiene conto del Prezzo Forfettario del 1° LC contrattualizzato con il Consorzio Cepav Due, inclusa la quota per rimborso garanzie, nonché dell'importo dell'intervento relativo alla penetrazione urbana a Brescia, da affidarsi da parte di RFI. Inoltre si precisa che a valle dell'approvazione del PP con delibera CIPE 120/2003, il GC ha proceduto con lo sviluppo della PD dell'intera Milano-Verona sino a settembre 2006 (a seguito della L.n.166/2002 con la quale è stata ripristinata la Convenzione tra TAV ed il Consorzio Cepav Due). Successivamente il PD limitatamente alla tratta AV/AC Treviglio-Brescia è stato sviluppato da Italferr (a seguito del DL n.7/2007, convertito in L.40/2007, con la quale è stato nuovamente disposto lo scioglimento della Convenzione tra TAV e GC e Deliberazione CIPE n.13 del 05.04.2007 con la quale il CIPE ha invitato il Ministero delle Infrastrutture a sottoporre all'approvazione del CIPE medesimo il progetto definitivo della tratta Treviglio - Brescia).Italferr SpA è società del Gruppo FS.

Progettazione definitiva
CIPE: Si
Importo lavori: 918.626.297,58

Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: Italferr SpA - Consorzio Cepav Due
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 05/12/2003
Data fine: 28/11/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: RFI Spa
Modalità di selezione: Affidamento diretto
Procedura:
Sistema di realizzazione: Contraente generale
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori: 42 mesi
Data bando:
CIG/CUI: 11726751C5/J41C07000000001
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario: Cepav (Consorzio ENI per l'Alta Velocità) Due
Codice fiscale aggiudicatario: 10427570154
Data contratto: 19/04/2011

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione: 772.626.297,58
Somme a disposizione: 358.323.702,42
Totale: 1.130.950.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona.
Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007 conv. in legge con L. n. 40/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008); pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale.
In data 19/04/2011 è stato sottoscritto tra RFI, il Consorzio Cepav Due ed ENI l'Atto Integrativo alla Convenzione del 15/10/1991. Con delibere CIPE n.81 del 22.09.2009 e n.85 del 18.11.2010, il CIPE ha approvato il PD ed i relativi due lotti costruttivi, rendendo disponibili risorse finanziarie per 1.130,95 Mln € per la realizzazione del 1° LC e ha assunto l'impegno programmatico di finanziarie l'intera opera entro il costo totale di 2.050,00 Mln €. Le somme a disposizione includono anche l'importo (pari a 146 Mln € come definito in sede CIPE) relativo all'intervento di penetrazione urbana dell'interconnessione AV in Brescia, inserito nel 1° LC, da realizzare a cura RFI mediante appalto entro il termine di attivazione dell'intera tratta AV Treviglio-Brescia

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: In corso
Data presunta inizio lavori: 19/05/2011
Data presunta fine lavori: 19/11/2014
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2014

2 lotto costruttivo

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva

Conferenza di servizi: Conclusa

Note: In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona. Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007 conv. in legge con L. n. 40/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto, TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. Con Delibere CIPE n.81 del 22.09.2009 e n.85 del 18.11.2010, il CIPE ha approvato il PD ed i relativi due lotti costruttivi, rendendo disponibili risorse finanziarie per 1.130,95 Mln € per la realizzazione dei lavori del 1° LC e ha assunto l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo totale dell'investimento di 2.050 Mln €. L'importo lavori, indicato nella presente scheda, è riferito al Prezzo Forfettario del 2° LC contrattualizzato con il Consorzio Cepav Due, inclusa la quota per rimborso garanzie. Inoltre si precisa che a valle dell'approvazione del PP con delibera CIPE 120/2003, il GC ha proceduto con lo sviluppo della PD dell'intera Milano-Verona sino a settembre 2006 (a seguito della L.n.166/2002 con la quale è stata ripristinata la Convenzione tra TAV ed il Consorzio Cepav Due). Successivamente il PD limitatamente alla tratta AV/AC Treviglio-Brescia è stato sviluppato da Italferr (a seguito del DL n.7/2007, convertito in L.40/2007, con la quale è stato nuovamente disposto lo scioglimento della Convenzione tra TAV e GC, e Deliberazione CIPE n.13 del 05.04.2007 con la quale il CIPE ha invitato il Ministero delle Infrastrutture a sottoporre all'approvazione del CIPE medesimo il progetto definitivo della tratta Treviglio - Brescia). Italferr SpA è società del Gruppo FS.

Progettazione definitiva

CIPE: Sì

Importo lavori: 684.873.702,42

Servizio: Esterno

Importo a base gara:

Importo di aggiudicazione:

Nome aggiudicatario: Italferr SpA - Consorzio Cepav Due

Codice fiscale aggiudicatario:

Data inizio: 05/12/2003

Data fine: 28/11/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: RFI Spa

Modalità di selezione: Affidamento diretto

Procedura:

Sistema di realizzazione: Contraente generale

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara: Definitivo

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori: 45 mesi

Data bando:

CIG/CUI: 11726751C5/J41C07000000001

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario: Cepav (Consorzio ENI per l'Alta Velocità) Due

Codice fiscale aggiudicatario: 10427570154

Data contratto: 19/04/2011

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione: 684.873.702,42
Somme a disposizione: 234.176.297,58
Totale: 919.050.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona.
Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007 conv. in legge con L. n. 40/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto, TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. In data 19/04/2011 è stato sottoscritto tra RFI, il Consorzio Cepav Due ed ENI l'Atto Integrativo alla Convenzione del 15/10/1991. Con delibere CIPE n.81 del 22/09/2009 e n.85 del 18/11/2010, il CIPE ha approvato il PD ed i relativi due lotti costruttivi rendendo disponibili risorse finanziarie per 1.130,95 Mln € per la realizzazione del 1° LC e ha assunto l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo totale di 2.050,00 Mln €. La realizzazione del 2° LC è subordinata all'acquisizione delle suddette risorse finanziarie.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:

Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2016

2 Fase funzionale - Tratta Brescia-Verona

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Cepav Due ed ENI hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Milano-Verona.
Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata in due occasioni interrotta (L. n. 388/2000 e D.L. n. 7/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale.
Il PP della linea AV/AC Milano-Verona è stato approvato, su procedimento in capo a TAV, con delibera CIPE n.120 del 05.12.2003, fissando il limite di spesa dell'intervento in 4.720 Mln €, al quale è da aggiungere l'importo di 384,1 Mln € a titolo di oneri per opere e misure compensative dell'impatto territoriale associato. In data 19.12.2002 si è tenuta la CdS istruttoria sul PP redatto da Italferr/Cepav Due, a valle della quale Italferr ha riemesso il PP, il GC lo ha verificato e fatto proprio e ha sviluppato il SIA trasmesso da TAV al MIT in data 10.03.2003. L'importo lavori è stimato in relazione alla valutazione dell'investimento inserita nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma tra RFI ed il MIT. L'importo dei lavori indicato dovrà essere aggiornato in relazione al mutato quadro normativo, al tempo trascorso e ai possibili scenari di avvio dell'opera nonchè degli ulteriori sviluppi progettuali. Italferr SpA è società del gruppo FS.

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 2.200.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: Italferr SpA - Consorzio Cepav Due
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 19/12/2002
Data fine: 10/03/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione: Contraente generale

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

La prosecuzione delle attività è subordinata all'assegnazione da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie, allo stato attuale non disponibili.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

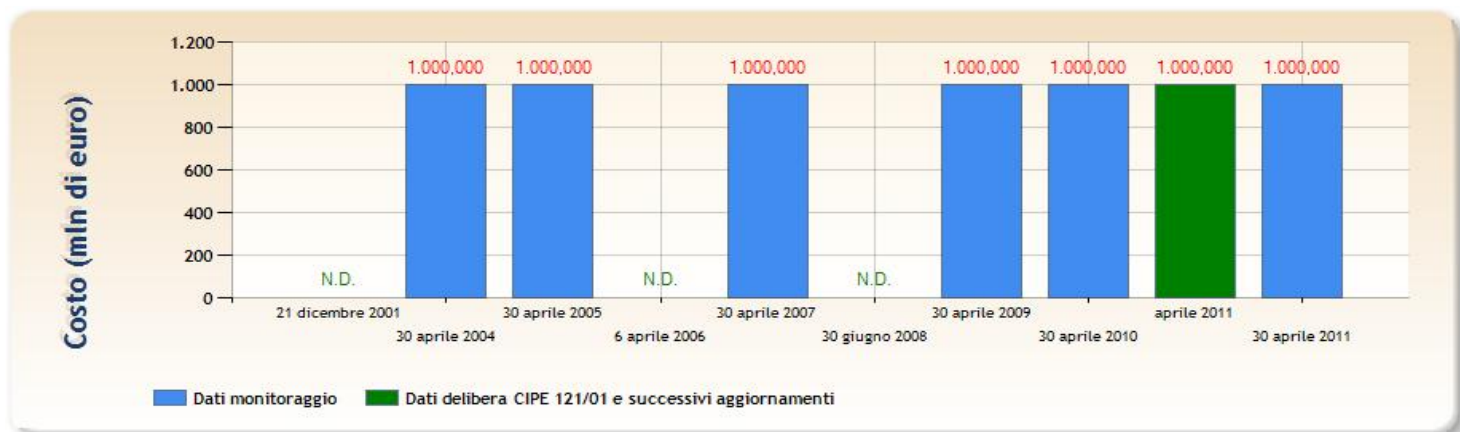
ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2010	Oltre 2015
Previsione al 30/04/2011	Oltre 2015

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano)

SCHEDA N. 6



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J31H03000210008

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

150/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

2022

DESCRIZIONE

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 consiste in un potenziamento del collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo attraverso il raddoppio di un tratto della linea esistente Seregno-Ponte S.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.

DATI STORICI

1999

Viene firmata la Convenzione italo-svizzera del 2 novembre che mira ad armonizzare i sistemi della nuova ferrovia transalpina della Svizzera e della rete ad AC dell'Italia.

La legge n. 472/1999, 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 2,58 Meuro a decorrere dal 2000 e di circa 31 Meuro per il 2001. Prevede quindi una copertura sull'intervento per un importo di 82,6 Meuro. Anche nel Protocollo d'Intesa tra la Regione Lombardia e la RFI 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.

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa.

2003

Il "Potenziamento della linea Seregno- Bergamo" è compreso nell'IGQ tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile.

RFI, soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare dell'opera al MIT, alla Regione Lombardia, alle altre Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze.

2004

Il progetto è incluso tra gli investimenti ferroviari afferenti il CdP 2001-2005 nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI Spa.

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, 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.

Il SIA, aggiornato e pubblicato il 29 ottobre, prevede varianti altimetriche in alcuni tratti.

Il CIPE con delibera n. 91, approva il PPI di RFI.

2005

Il Ministero dell'ambiente 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 culturali esprime parere favorevole.

Il MIT 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, trasmette le schede di cui alla delibera n. 63/2003 ed integra la relazione istruttoria.

Il CIPE, nella delibera n. 150, 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 82,6 Meuro a carico della legge n. 472/1999. L'individuazione delle restanti coperture finanziarie per un importo di 917,4 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.

2006

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

2007

Il 5 novembre viene 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 Meuro (legge 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".

2008

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008, l'intervento Corridoio europeo n°5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo Seregno) è compreso tra le opere in corso per la parte riguardante la progettazione (28 Meuro) e tra le altre opere da realizzare per la parte riguardante la realizzazione (972 Meuro).

2009

L'intervento è incluso nella delibera n.10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS.

Nella delibera della Giunta Regionale n. VII/18262 del 19.3.2009 si dà atto dei pareri espressi dai comuni e della valutazione di "soluzioni progettuali di minor impatto ambientale sul tessuto urbano".

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Con sentenza N. 01669/2010 REG.SEN. depositata il 25/05/2010 il TAR della Lombardia respinge i ricorsi presentati avverso la delibera CIPE di approvazione del progetto.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: Corridoio europeo n°5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno) (FASE) tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 83 Meuro di cui 9 contabilizzati al 2009; Corridoio europeo n°5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno) (Realizzazione) tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 917 Meuro da reperire.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	1.000,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	1.000,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	1.000,000 Fonte: Delibera CIPE 150/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.000,000 Fonte: Delibera CIPE 150/2005
Previsione di costo al 30 aprile 2010	1.000,000 Fonte: Delibera CIPE 150/2005
Costo ad aprile 2011	1.000,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	1.000,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	82,630 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	82,633
Legge 472/1999	82,633 Fonte: Delibera CIPE 150/2005

Fabbisogno residuo: **917,367**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	Servizio di progettazione interno al Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. - Società Italferr di progettazione

Progettazione preliminare

CIPE:	Si
Importo lavori:	1.000.000.000,00
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	20.636.853,00
Data inizio:	02/10/2002
Data fine:	21/05/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	

Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione italo–svizzera del 2 Novembre 1999

Legge n. 472 del 7 Dicembre 1999

CdP RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia – RFI del 4 Luglio 2002

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003

PPI RFI Spa del 26 Aprile 2004

Delibera Regione Lombardia del 19 Luglio 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE 150/2005 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 Spa del 5 Novembre 2007

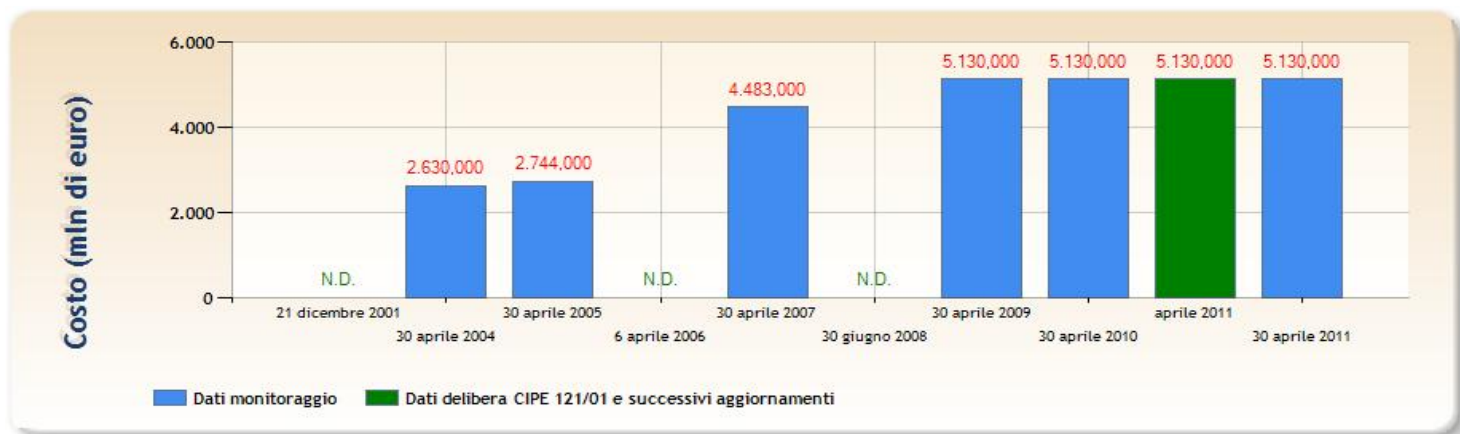
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste) AV/AC Verona-Padova

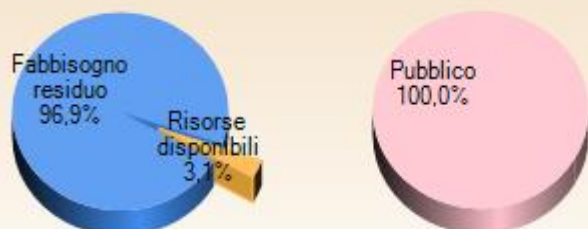
SCHEMA N. 7



LOCALIZZAZIONE



Quadro finanziario



CUP:

F81H91000000018

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

94/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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 km 147+480, stazione di Verona, al km 229+408, stazione di Padova, della linea storica Milano-Venezia. Il progetto ha per obiettivo il quadruplicamento di tale tratta, di cui è prevista la "rilocazione", in alcuni casi di stretto affiancamento tra le due linee. La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV si svilupperà per 76,5 km, oltre a 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova, in affiancamento alla linea storica per circa 36 km.

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.

DATI STORICI

1986

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

1991

Il Contratto di Programma 1991-1992 tra MIT e Ente Ferrovie dello Stato stabilisce che il finanziamento della realizzazione del sistema AV sia ripartito tra Stato e privati: 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.

Il 15 ottobre viene stipulata la convenzione con TAV e viene individuato il Consorzio IRICAV DUE quale General contractor.

1996

La legge 662 (art. 2, comma 15) 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 ed all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

1998

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

1999

Viene firmato un nuovo contratto di finanziamento per 1.000 miliardi di lire.

2001

Nella delibera CIPE n. 121 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.

2003

Il 9 giugno RFI Spa, soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT il progetto preliminare ed il SIA. Il progetto, già trasmesso alla Regione Veneto ed alle altre Amministrazioni interessate, prevede un importo di 2.620 Meuro e 55 mesi per la realizzazione.

Con Lodo arbitrale del 17.7.2003 interviene lo scioglimento della Convenzione Tav limitatamente al tratto Padova-Mestre e l'efficacia della stessa per la tratta Verona-Padova.

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.

Il CIPE, con delibera 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 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.

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 UE n. 1692/96/CE, come modificata dalla decisione UE n. 884/2004/CE. L'asse è incluso tra i "progetti prioritari" con un inizio dei lavori entro il 2010. RFI Spa trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

La Regione Veneto rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze delle comunità locali.

2005

Il MIT comunica a RFI ulteriori direttive di carattere tecnico relative alle decisioni emerse nel corso degli incontri tra le parti.

RFI, sulla base delle indicazioni del MIT e della Regione Veneto, redige uno specifico studio integrativo che recepisce le richieste avanzate. Esso riguarda: 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^a 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 progettore 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.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione VIA sul progetto originario del 2003.

L'art. 1, comma 84, della legge finanziaria 2006, per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema AV/AC", 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 AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona.

2006

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", proponendo l'approvazione del progetto preliminare limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

Il CIPE, con delibera 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^a fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. Indica un costo complessivo aggiornato, per la 1^a e la 2^a fase, di 4.483 Meuro (erano 2.630 nel 2003). Sui tempi di realizzazione fa presente che "l'intero periodo di progettazione, approvazione e costruzione della 1^a e 2^a fase dell'intervento è pari a circa 11,5 anni, mentre la durata del periodo di realizzazione è stimato in circa 5,5 anni. La data di inizio dei lavori prevista è il 2009 e quella di attivazione del modello completo (1^a e 2^a fase) il 2014".

Con il decreto legge 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.

2007

L'art. 13, comma 8-quinquiesdecies e segg. del decreto-legge n. 7 prevede la revoca delle concessioni rilasciate a TAV Spa per la progettazione e costruzione delle tratte ad AV 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 General Contractor Iricav Due (come 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 domanda di arbitrato volta a far pronunciare la risoluzione della Convenzione per inadempimento di TAV. Il tentativo di amichevole conciliazione convocato da TAV si conclude con esito negativo.

2009

Il 6 novembre 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 Meuro interamente da reperire, è inserita tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, l'intervento Linea Verona-Padova è riportato tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 161 Meuro interamente contabilizzati al 2009, e tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 4.970 Meuro da reperire.

In data 31 dicembre la società TAV viene fusa per incorporazione in Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "AV/AC Verona-Padova" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. "L'importo dei lavori, valutato complessivamente in 4.483 Meuro nella delibera CIPE 94/2006, dovrà essere aggiornato in relazione al quadro normativo, al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppo progettuali".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.630,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.744,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	4.483,000 Fonte: Delibera CIPE 94/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	5.130,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	5.130,000 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	5.130,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 161,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **161,000**
Fondi Pubblici 161,000 **Fonte:** CdP RFI 2007-2011 - Aggiornamento 2009

Fabbisogno residuo: **4.969,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi:

Note:

In data 15 ottobre 1991, Treno Alta Velocità - T.A.V. S.p.A. (fusa per incorporazione in RFI con effetto dal 31.12.2010), il Consorzio Iricav Due ed IRI (ora Fintecna) hanno stipulato una Convenzione avente ad oggetto la linea ferroviaria ad alta velocità Verona-Venezia. Con Lodo arbitrato del 17.7.2003 è intervenuto lo scioglimento della suddetta Convenzione limitatamente al tratto Padova-Mestre e l'efficacia della stessa per la tratta Verona-Padova.

Per effetto di disposizioni normative sopravvenute, l'esecuzione della Convenzione da parte del Consorzio è stata interrotta (L.n.388/2000 e D.L. n. 7/2007) e successivamente proseguita in capo a RFI "senza soluzione di continuità" (L. n. 166/2002 e D.L. n. 112/2008 conv. in legge con L. n. 133/2008): pertanto TAV deve intendersi sostituita da RFI in ogni vicenda contrattuale. Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 tra RFI ed il MIT il costo dell'investimento risulta stimato in 5.130 Mln €, comprensivo dei costi di struttura e di contingencies.

Il PP della tratta AV/AC Verona-Padova è stato approvato con delibera CIPE n.94 del 29.03.2006, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. L'importo dei lavori è riferito alla valutazione dell'investimento complessivo pari a 4.483 Mln di cui alla delibera CIPE 94/2006. L'importo dovrà essere aggiornato in relazione al quadro normativo, al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppi progettuali. Italferr SpA è società del Gruppo FS.

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 3.357.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 2.260.723,52
Nome aggiudicatario: Italferr SpA
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 19/03/2003
Data fine: 09/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Contraente generale

Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note: La prosecuzione delle attività è subordinata all'assegnazione da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie, allo stato attuale non disponibili.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 1994-2000 del 23 Novembre 2000

PPI RFI del Ottobre 2003

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

Delibera CIPE 120/2003 del 1 Dicembre 2003

Delibera Regione Veneto n. 3735 del 5 Dicembre 2003

PPI RFI Spa del Aprile 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

RFI monitoraggio progetto di Legge Obiettivo del Marzo 2005

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

Delibera CIPE 94/2006 del 29 Marzo 2006

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

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

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

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

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

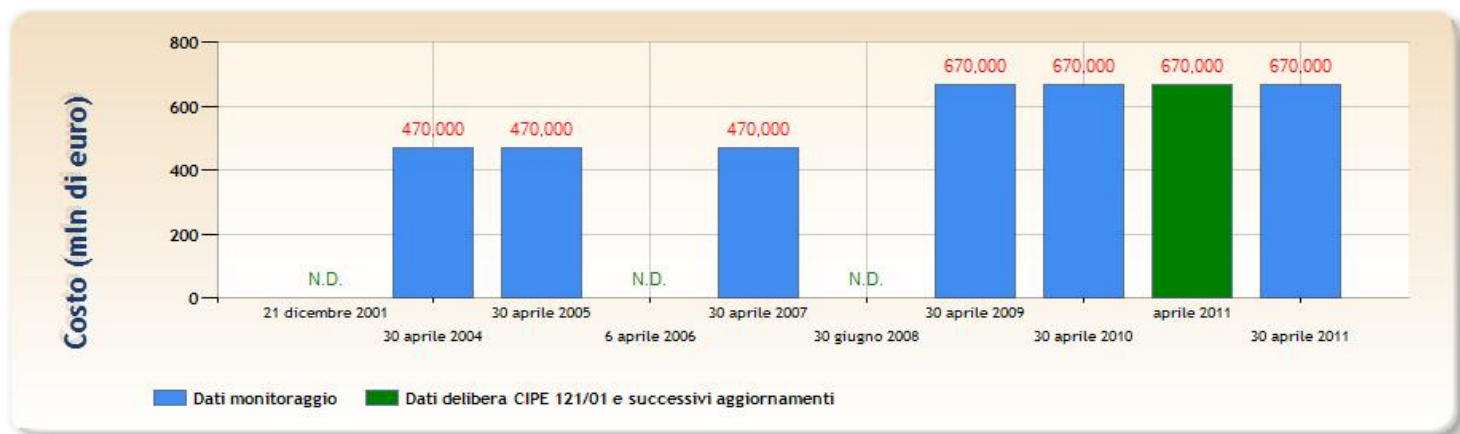
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse ferroviario sull'itinerario del corridoio 5 Lione-Kiev (Torino-Trieste)

Nodo AV Verona

SCHEMA N. 8



LOCALIZZAZIONE



CUP:

F81H9100000018

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

10/2008 (delibera ricusata dalla Corte dei Conti)

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

L'intervento costituisce parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel Corridoio europeo n. 5 Lione-Kiev. Si prevede: la realizzazione della nuova linea Alta capacità (AC) per circa 10 km, in prevalente affiancamento all'attuale linea storica Milano-Venezia e la 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, inoltre, 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^ fase (settembre 2014-agosto 2018) innesto Milano-Verona AV/AC a Verona P.N.;

2^ fase (maggio 2015-maggio 2018) innesto Verona Padova AV/AC a Verona P.N. e sistemazione Verona P.V.;

3^ fase (gennaio 2016-agosto 2018) Piano Regolatore di Verona P.N. coerente con i tempi di dismissione dell'attuale impianto merci.

DATI STORICI

1986

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

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: 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.

1996

La legge n. 662 (art. 2, comma 15) prevede una verifica parlamentare sullo stato di attuazione del progetto AV, per consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria ed all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo.

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 MIT, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, le Provincia ed i comuni di Verona, Vicenza e Padova ed FS.

1999

Il MIT istituisce un Tavolo istituzionale per individuare 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 istituisce una Commissione Interministeriale per gli approfondimenti sulle previsioni della domanda.

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

- un documento di indirizzo che individua il corridoio ottimale della tratta AV in territorio Veneto;

- un documento condiviso dai Ministeri dell'ambiente e dei trasporti che fornisce le previsioni di traffico al 2010.

Nel mese di luglio la Commissione Trasporti della Camera approva una risoluzione in cui dichiara la necessità della realizzazione del quadruplicamento AV della trasversale, impegnando il Governo a completare il progetto della Torino-Venezia e a convocare la CdS.

2001

Nella delibera CIPE n. 121 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.

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.

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

2004

Il 20 febbraio viene trasmesso al MIT il progetto preliminare comprensivo del SIA.

RFI trasmette al MIT i dossier relativi alle varianti progettuali ed agli studi tecnico-economici richiesti dalla Regione Veneto.

Il MIT comunica a RFI le 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.

La Regione Veneto rinnova la richiesta di una riprogettazione rispettosa delle esigenze dalle comunità locali.

2005

L'8 febbraio la Commissione VIA rilascia parere favorevole sul progetto preliminare

L'art. 1, comma 84, della legge n. 266, per la prosecuzione degli interventi relativi al "sistema AV/AC", concede a RFI 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 AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona.

2007

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

2008

Il CIPE, con delibera n. 10, approva il progetto preliminare del "nodo AV/AC di Verona", per 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.

La Corte dei conti, nel rilievo n. 101 del 16 settembre, 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.

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 dell'opera in questione.

La Corte dei conti, con Delibera n. 18/2008/P del 15 dicembre 2008, ricusa il visto alla delibera CIPE n. 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".

2009

Il 6 novembre 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 Meuro interamente da reperire ed è inserito tra le opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013.

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Sistemazione del nodo AV/AC di Verona" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture

Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 ”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010”.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono riportati gli interventi: Nodo di Verona (Progettazione) tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un “Costo a Vita Intera” di 18 Meuro interamente disponibili di cui 2 contabilizzati al 2009; Nodo di Verona (Realizzazione) tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un “Costo a Vita Intera” di 652 Meuro da reperire.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Sistemazione del nodo AV/AC di Verona" è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011” ; “2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 ” ; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”. Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'importo di 670 Meuro risultante dal Progetto Preliminare approvato nella seduta del CIPE del 31.01.2008 dovrà essere aggiornato in relazione al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppi progettuali.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	470,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	470,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	470,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	670,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	670,000 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	670,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	670,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	18,450 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	18,450
Fondi Legge Obiettivo	18,450 Fonte: Delibera CIPE 10/2009

Fabbisogno residuo:	651,550
----------------------------	----------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	

Note: Il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale, inviati al CIPE il 20/02/2004 per approvazione ai sensi della "Legge Obiettivo", sono stati approvati nella seduta del CIPE del 31.01.2008 con un Costo a Vita Intera (CVI) a 670 Mio EUR.
Con Delibera n. 18/2008/P del 15 dicembre 2008, la Corte dei Conti ha stabilito che la delibera CIPE n. 10/2008, di approvazione del Progetto Preliminare del Nodo AV/AC di Verona "non può ritenersi conforme a legge e ne va dunque riacquisito il visto di legittimità", pertanto la stessa Delibera CIPE non è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale e l'iter di approvazione non si è perfezionato. L'importo dei lavori dovrà essere aggiornato in relazione al tempo trascorso, ai possibili scenari di avvio dell'opera nonché agli ulteriori sviluppi progettuali. Italferr SpA è società del Gruppo FS.

Progettazione preliminare

CIPE: No
Importo lavori: 546.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione: 916.987,35
Nome aggiudicatario: Italferr SpA
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 31/03/2003
Data fine: 20/02/2004

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note: La prosecuzione delle attività è subordinata alla ripresa dell'iter autorizzativo.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

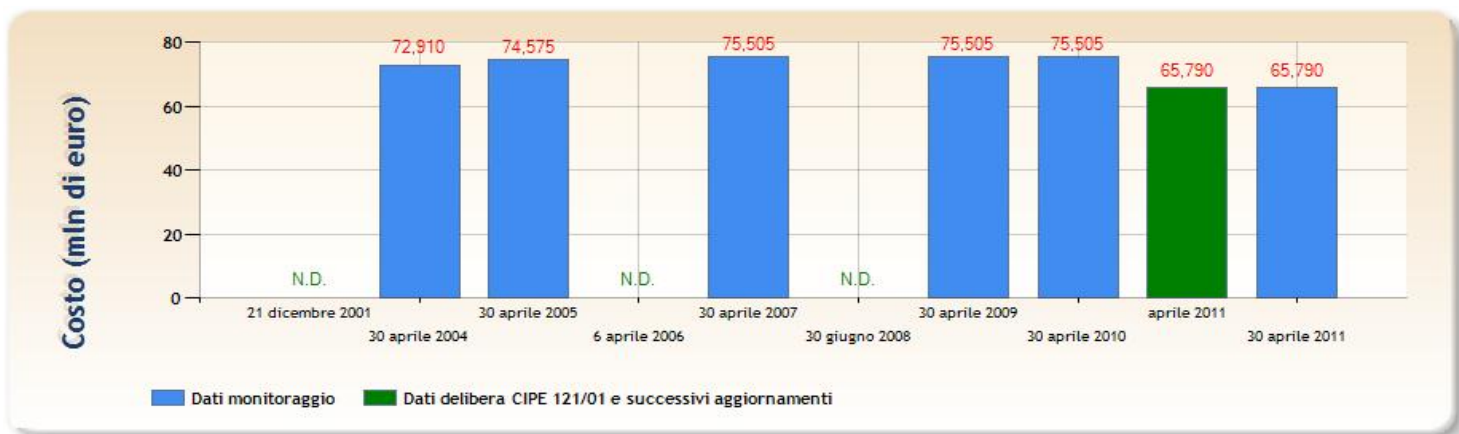
Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

CdP RFI 1994-2000 del 23 Novembre 2000
CdP RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001
PPI RFI del Ottobre 2003
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003
Delibera CIPE 103/2003 del 13 Novembre 2003
Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004
Legge n.266 (art.1, comma 84) del 23 Dicembre 2005
Decreto Legge n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006
Delibera CIPE 10/2008 (ricusata dalla Corte dei Conti) del 31 Gennaio 2008
Delibera Corte dei Conti n. 18/2008/P del 13 Novembre 2008
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto del 6 Novembre 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
Accessibilità ferroviaria Malpensa
Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno

SCHEMA N. 9



LOCALIZZAZIONE



CUP:

E31J0300000001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

Ferrovienord Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

41/2004
86/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

2012

DESCRIZIONE

I lavori consistono nella riqualificazione dell'esistente linea ferroviaria Saronno-Seregno, di circa 15 km. La linea è parte integrante dell' "Itinerario Nord merci Saronno-Seregno-Novara (Gronda Nord)", previsto nell'ambito dei lavori di "Accessibilità ferroviaria Malpensa" già dal 1999. Il progetto consiste nella 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'elettrificazione e connessa sottostazione elettrica, il nuovo segnalamento di linea e di stazione, i sistemi di telecomunicazione, controllo e informazione al pubblico.

DATI STORICI

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".

2000

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

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.

Il progetto è inserito nel PIS della Legge Obiettivo (PIS) tra i lavori "Accessibilità ferroviaria Malpensa" per un costo complessivo di 1.133,1 Meuro, riferito all'intero sistema integrato di accessibilità ferroviaria all'aeroporto lombardo, a fronte di una disponibilità di circa 392 Meuro e ad una previsione di spesa nel triennio 2002-2004 pari a 253,6 Meuro.

2003

FNME Spa, soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare al MIT e agli enti interessati.

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

La Regione Lombardia esprime parere favorevole con prescrizioni sulla compatibilità ambientale (opera soggetta a VIA regionale).

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

2004

Il MIT 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.

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

Il CIPE, con delibera n. 41, prende atto delle risultanze dell'istruttoria, approva il progetto preliminare e individua in FNME Spa il soggetto aggiudicatore. La modalità di affidamento lavori 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 Meuro da fondi regionali e da finanziamenti a valere sulla Legge n. 611/1996. Il fabbisogno residuo di cui viene richiesta la copertura a carico della Legge Obiettivo è di 48,5 Meuro. Viene concesso un contributo massimo pluriennale pari a 4,4 Meuro per 15 anni, a valere sul quarto limite di impegno quindicennale previsto dall'Art.13 della Legge n. 166/2002 e decorrente dal 2005.

2005

FNME Spa trasmette il progetto definitivo al MIT e alle amministrazioni interessate.

Il 27 ottobre si svolge la CdS istruttoria.

2006

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sulla "Riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno", proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo.

Il CIPE, con delibera n. 86, approva il progetto definitivo per un costo di 75,5 Meuro, e conferma il finanziamento assegnato con delibera n. 41/2004.

Nella delibera n. 130, di rivisitazione del PIS, l'opera figura quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa.

2007

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

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

2008

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

2009

Il 10 marzo FNME Spa comunica a CO.GEL Spa la risoluzione del contratto d'appalto. Conseguentemente FNME procede all'affidamento dell'appalto con procedura negoziata senza pubblicazione di bando, avvalendosi della graduatoria della gara originaria.

Il 27 ottobre viene dato ordine di servizio per l'avvio del progetto esecutivo, da consegnare entro il 25 marzo 2010.

2010

Il 23 gennaio sono inaugurate alcune attività propedeutiche all'apertura dei cantieri della tratta ferroviaria Saronno-Seregno.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Riqualificazione linea Saronno - Seregno (FNME)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Ferrovie Nord approva il progetto esecutivo dell'opera. L'avvio dei cantieri è slittato ai primi mesi del 2011, con un ritardo di un anno rispetto alle previsioni iniziali.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Riqualificazione linea Saronno - Seregno (FNME)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2" ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che i lavori sono stati avviati in data 6 dicembre 2010 e che la percentuale di avanzamento è attualmente al 26%. L'ultimazione è attesa per il 2012.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	72,910 Fonte: IGQ Lombardia
Previsione di costo al 30 aprile 2005	74,575 Fonte: Delibera CIPE 41/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	75,505 Fonte: Delibera 86/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	75,505 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	75,505 Fonte: Delibera CIPE 10/2009

Costo ad aprile 2011
Previsione di costo al 30 aprile 2011

65,790 **Fonte:** DEF 2012-2014
65,790 **Fonte:** DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 65,790 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **75,505**
Fondi Legge Obiettivo 48,529 **Fonte:** Delibera CIPE 86/2006
Fondi Pubblici 26,976 **Fonte:** Delibera CIPE 86/2006

Fondi residui: **-9,715**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: La data di inizio e fine progettazione si riferiscono alla progettazione definitiva.
L'importo lavori indicato è comprensivo degli oneri della sicurezza e della quota di progettazione esecutiva da appaltare

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 61.870.099,94
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 1.894.000,00
Data inizio: 01/10/2004
Data fine: 30/08/2005

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: Ferrovienord Spa
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Altro
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 150 giorni
Lavori: 720 giorni
Data bando: 22/06/2009
CIG/CUI: 0353176A0B
Data aggiudicazione: 27/07/2009
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: SALCEF S.P.A. / BONCIANI S.P.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 01951301009/0389
Data contratto: 29/09/2009

Quadro economico:

Importo a base gara:	58.781.973,89
Importo oneri per la sicurezza:	3.165.816,51
Importo complessivo a base di gara:	61.947.790,40
Importo aggiudicazione:	52.878.535,01
Somme a disposizione:	0,00
Totale:	52.878.535,01
% Ribasso di aggiudicazione:	15,65
% Rialzo di aggiudicazione:	

Note:

A maggior precisazione dei dati sopra inseriti si evidenzia che:
la Committente – ai sensi del D. Lgs. n. 163/2006 - con bando di gara pubblicato sulla GUCE n. S1 del 3 gennaio 2007 e sulla GURI – 5° serie speciale – n. 5 del 12 gennaio 2007 ha indetto procedura ristretta per l'affidamento dell'appalto di progettazione ed esecuzione dei lavori relativi alle opere di riqualificazione della linea ferroviaria Saronno – Seregno;
-ad esito della menzionata procedura l'esecuzione dei lavori è stata affidata all'A.T.I. CO.GEL. S.p.A. / ARMAFER DEL DR. MICHELE MORELLI S.R.L. con contratto n. 15832 del 4/08/2008,
- a seguito di grave inadempimento dell'appaltatore, il contratto di appalto è stato risolto dalla committente con nota in data 28/05/2009;
- conseguentemente FERROVIENORD ha proceduto all'affidamento dell'appalto con procedura negoziata senza pubblicazione di bando ai sensi dell'art. 221 del D. Lgs. n. 163/2006 avvalendosi della graduatoria della gara originaria ai sensi dell'art. 140 del D. Lgs. n. 163/2006;

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	24/11/2012
Stato avanzamento importo:	13.720.283,46
Stato avanzamento percentuale:	26,00
Data effettiva inizio lavori:	06/12/2010
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:

Numero totale:	1
Giorni proroga totali:	
Motivi:	Art. 132 c. 1. lett. a) D.Lgs. 163/2006

Altri motivi:	ulteriori motivi riconducibili a: Art.132 c.1. lett. c) e Art.132 c.3
Importo:	52.912.078,74
Importo oneri sicurezza:	3.373.024,50
Somme a disposizione:	
Totale:	56.285.103,24
Note:	

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Accordo di Programma Quadro Regione Lombardia del 1 Settembre 1999

Protocollo di Intesa del 13 Febbraio 2001

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

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

Delibera CIPE 41/2004 del 29 Settembre 2004

Delibera CIPE 86/2006 del 29 Marzo 2006

Bando di gara di lavori del Gennaio 2007

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia del Marzo 2007

Avviso di aggiudicazione del Giugno 2008

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

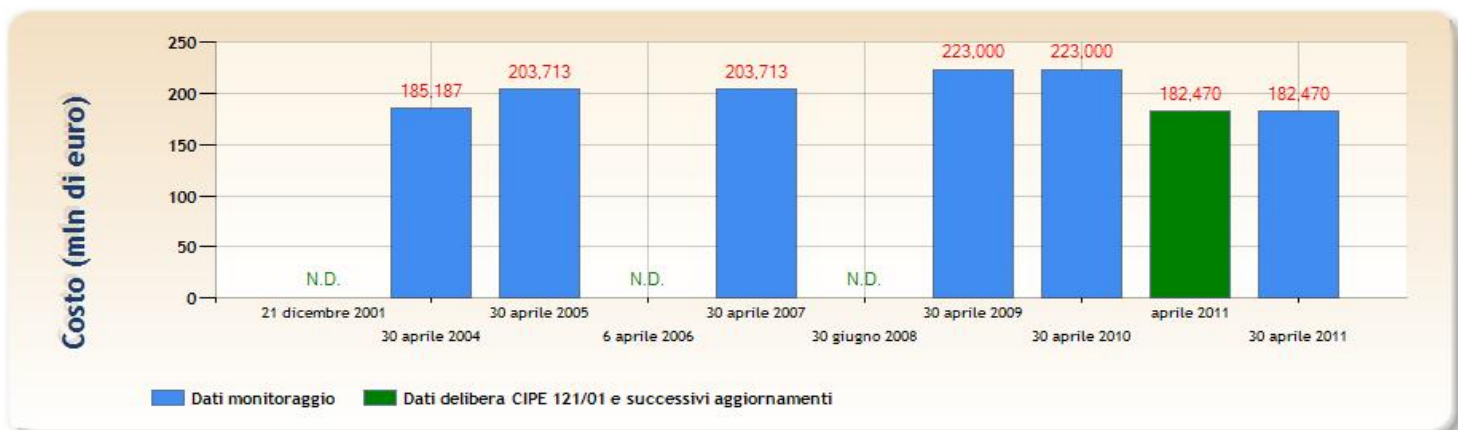
Delibera Regione Lombardia del 10 Ottobre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità ferroviaria Malpensa

Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato

SCHEDA N. 10



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J31H03000530001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

82/2004
7/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

2014

DESCRIZIONE

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 previsto: uno sviluppo di 8,2 km; il raddoppio della tratta esistente Induno Olona-Arcisate; 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; lo spostamento dell'asse del tracciato nella zona della galleria del Bevera; una migliore soluzione progettuale del ponte Bevera (modifiche strutturali, riduzione di una campata).

DATI STORICI

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".

2000

L'intervento viene individuato nell'Accordo Quadro del 25 luglio 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.

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.

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

2003

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

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

La Regione Lombardia esprime parere favorevole con prescrizioni e indicazioni.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole al progetto.

2004

L'intervento è incluso nel Piano delle priorità degli investimenti di RFI, 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. Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria del progetto preliminare, proponendone l'approvazione ai soli fini procedurali; in agosto invia documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera n. 82, approva il progetto preliminare anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale e individua in RFI Spa il soggetto aggiudicatore con il compito di redigere il progetto definitivo. La modalità di affidamento dei lavori è l'appalto integrato. I tempi di realizzazione, compresi quelli per la progettazione esecutiva, sono stimati in circa 35 mesi. 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 comportano un incremento di 18,5 Meuro, pari al 10% circa del costo precedentemente individuato (185,187 Meuro) e portano quindi il costo complessivo a 203,7 Meuro. L'individuazione della copertura finanziaria è rinviata alle fasi di definizione e approvazione del progetto definitivo.

2005

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 CdS, 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.

RFI Spa aggiudica la gara per la redazione della progettazione definitiva al raggruppamento composto da SWG Engineering Spa e Studio Rausa Luigi e pasquali Federico Ing. Associati.

2006

Nella delibera CIPE n. 130, di rivisitazione del PIS, il "nuovo collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate-confine di Stato" figura il quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa.

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.

RFI Spa, soggetto aggiudicatore, trasmette copia del progetto definitivo agli enti e le amministrazioni interessati e al MIT.

La regione Lombardia esprime il parere favorevole con prescrizioni sul progetto e sull'intesa in merito al perfezionamento della localizzazione dell'opera.

In data 17 settembre viene convocata dal MIT la CdS. In tale sede il Ministero per i beni culturali chiede che il progetto definitivo recepisca tutte le prescrizioni formulate sul progetto preliminare 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.

L'art. 2, comma 1, del decreto-legge n. 159 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.

2008

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria del "sistema linee accesso Gottardo – nuovo collegamento Arcisate – Stabio e le integrazioni alla documentazione istruttoria.

Il MEF formula osservazioni sugli argomenti all'ordine del giorno della seduta preparatoria del CIPE.

Il CIPE, durante la seduta preparatoria del 22 gennaio, acquisisce il parere della regione Lombardia nel quale è rilevato il mancato accoglimento di alcune prescrizioni precedentemente formulate ed è confermato il parere favorevole sul progetto definitivo, con prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole subordinatamente alle prescrizioni delle Soprintendenze di Milano e della Lombardia.

Il MIT trasmette ulteriori integrazioni alla documentazione istruttoria e fornisce ulteriori chiarimenti.

Il CIPE, con delibera n. 7, prende atto delle variazioni progettuali e approva, con prescrizioni, il progetto definitivo per un costo di 223 Meuro.

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.

2009

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

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

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

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Il 5 luglio RFI approva il progetto esecutivo, nel quale sono state inserite modifiche per 22 Meuro, coperti dal ribasso d'asta. Le modifiche riguardano le tecniche di costruzione delle trincee, l'allungamento del tratto in naturale delle Gallerie di Induno Olona e della Bervera, la modifica delle strutture delle stazioni che verranno realizzare «a ponte» e il posizionamento dei collettori fognari.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Malpensa: nuovo collegamento Arcisate - Stabio (confine di Stato)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Ad ottobre inizia la realizzazione dei cantieri operativi sulla linea e la costruzione del cantiere base.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, l'intervento "Nuovo collegamento Arcisate - Stabio" è compreso tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 223 Meuro dei quali 9 Meuro contabilizzati al 2009.

2011

Il 15 febbraio le Ferrovie Federali aggiudicano la tratta svizzera per 38 milioni di franchi al consorzio SaNoBa, al 60% dell'italiana Claudio Salini, già operante sulla tratta italiana.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Malpensa: nuovo collegamento Arcisate - Stabio (confine di Stato)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	185,187 Fonte: PPI RFI
Previsione di costo al 30 aprile 2005	203,713 Fonte: Delibera CIPE 82/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	203,713 Fonte: Delibera CIPE 82/2004
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	223,000 Fonte: Delibera CIPE 7/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	223,000 Fonte: Delibera CIPE 7/2008
Costo ad aprile 2011	182,470 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	182,470 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001
Risorse disponibili ad aprile 2011

N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
223,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	223,000
Fondi Comunitari	5,020 Fonte: Delibera CIPE 7/2008
Fondi D.L. n. 159/2007	217,980 Fonte: Delibera CIPE 7/2008

Fondi residui:	-40,530
-----------------------	----------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: La progettazione preliminare del progetto è stata ripartita come da convenzione operativa del 2 ottobre 2000 tra la Repubblica e Cantone del Ticino, Regione Lombardia, Ferrovia Federale Svizzera e Ferrovie dello Stato S.p.A..

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 223.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 170.000,00
Importo di aggiudicazione: 170.000,00
Nome aggiudicatario: Repubblica e Cantone del Ticino
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 01/09/2002
Data fine: 20/12/2004

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 223.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 3.962.000,00
Importo di aggiudicazione: 2.460.052,00
Nome aggiudicatario: SWS Engineering SpA
Codice fiscale aggiudicatario: 0058091022
Data inizio: 06/03/2006
Data fine: 30/07/2007

Progettazione esecutiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 223.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 3.654.300,34
Importo di aggiudicazione: 2.780.035,50
Nome aggiudicatario: ATI Salini/Carena
Codice fiscale aggiudicatario: 08514961005
Data inizio: 15/06/2009
Data fine: 15/07/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: RFI Spa
Modalità di selezione: Affidamento con bando

Procedura:	Procedura aperta
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara:	Esecutiva
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	1146 giorni
Data bando:	24/10/2008
CIG/CUI:	0218391DFO
Data aggiudicazione:	16/04/2009
Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	Salini/Carena
Codice fiscale aggiudicatario:	08514961005
Data contratto:	16/04/2009
Quadro economico:	
Importo a base gara:	169.266.063,20
Importo oneri per la sicurezza:	13.205.498,71
Importo complessivo a base di gara:	182.471.561,91
Importo aggiudicazione:	138.580.871,73
Somme a disposizione:	
Totale:	138.580.871,73
% Ribasso di aggiudicazione:	25,93
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

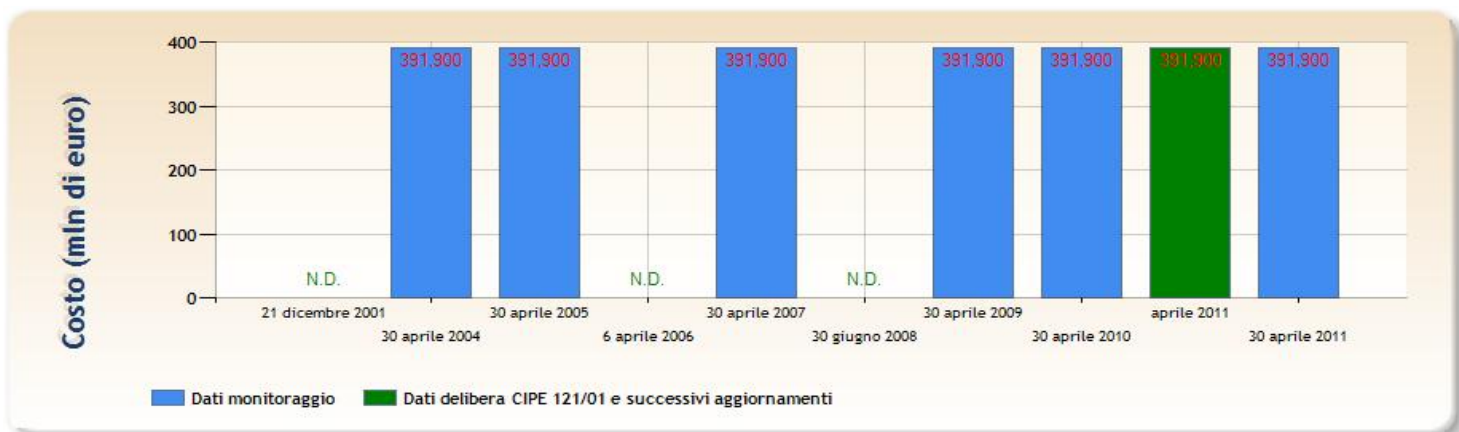
Accordo di Programma Quadro Regione Lombardia del 1 Settembre 1999
Accordo Quadro tra la Repubblica Italiana, il Cantone Ticino e la Regione Lombardia del 25 Luglio 2000
Convenzione Operativa del 2 Ottobre 2000
Protocollo d'Intesa Regione Lombardia – RFI del 4 Luglio 2002
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera della Giunta Regione Lombardia n. VII/13425 del 20 Giugno 2003
PPI RFI Spa del Aprile 2004
Delibera CIPE 82/2004 del 20 Dicembre 2004
Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004
Bando di gara RFI Spa di progettazione del Luglio 2005
Avviso di avvenuta aggiudicazione gara RFI Spa di progettazione del Dicembre 2005
Protocollo d'Intesa Regione Lombardia del Marzo 2007
Delibera Giunta regionale lombarda n. VII/5267 del 2 Agosto 2007
Decreto-legge n.159 (art.2, comma 1) del 1 Ottobre 2007
Delibera CIPE 7/2008 del 31 Gennaio 2008
Bando di gara RFI Spa di lavori del Ottobre 2008
Avviso di aggiudicazione di gara RFI Spa di lavori del Maggio 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità ferroviaria Malpensa

Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina

SCHEDA N. 11



LOCALIZZAZIONE



CUP:

TIPOLOGIA OPERA:

SOGGETTO TITOLARE:

Rete ferroviaria

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

76/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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.

DATI STORICI

1994

Il Contratto di programma (CdP) RFI 1994-2000 destina 206,6 Meuro alla copertura del fabbisogno finanziario dell'intero progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara, con un costo di circa 606 Meuro.

2001

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

Nella delibera CIPE n. 121 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.

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

2003

ITALFERR, per conto di RFI, che è il soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare dell'opera completo del SIA, alla Regione, ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali.

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile.

RFI inoltra il progetto al MIT.

La regione Lombardia esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole, con prescrizioni, facendo salve le richieste delle Soprintendenze della Lombardia e di Milano in relazione a quanto deliberato dal Consorzio Parco Lombardo del Ticino.

2004

La Commissione VIA esprime parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni che viene trasmesso al MIT.

2005

Il MIT 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, proponendo l'approvazione del progetto stesso, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

2006

Il CIPE esprime parere favorevole sullo schema di accordo preliminare al 4° addendum al Contratto di programma 2001-2005, che prevede ulteriori 399,4 Meuro a copertura dell'intera opera. Con delibera n. 76, il CIPE approva il progetto preliminare 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 ritiene inoltre 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 trovi copertura nell'ambito del CdP 1994-2000 e nell'accordo preliminare al 4° addendum al CdP 2001-2005.

Nella delibera CIPE n. 130, di rivisitazione del PIS, il "raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata – Parona Lomellina" figura quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa

2009

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

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Raddoppio Milano - Mortara: Cascina Bruciata - Parona" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Raddoppio Milano-Mortara (raddoppio Milano S. Cristoforo-Albairate/Vermezzo e riqualificazione Milano S. Cristoforo-Porta Romana)" tra le opere in corso, tabella A03-Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale, con un "Costo a Vita Intera" di 271 Meuro, di cui 141 contabilizzati al 2009, una disponibilità di 606 Meuro e un definanziamento di 335 Meuro ai sensi della delibera CIPE n. 10/2009 e per gli effetti del DPCM dell'11 settembre 2008 con riallocazione risorse per esigenze prioritarie; "Raddoppio Milano-Mortara (Raddoppio Albairate/Vermezzo-Parona- Mortara)" tra le opere programmatiche, tabella A03-Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale, con un "Costo a Vita Intera" di 335 Meuro da reperire.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Raddoppio Milano - Mortara: Cascina Bruciata - Parona" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	391,900 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	391,900 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	391,900 Fonte: Delibera CIPE 76/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	391,900 Fonte: Delibera CIPE 76/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2010	391,900 Fonte: RFI Spa
Costo ad aprile 2011	391,900 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	391,900 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	N.D. Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **0,000**

Fabbisogno residuo: 391,900

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:
Note: Servizio di progettazione a cura della Società Italferr - facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori: 391.900.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 1.387.826,49
Data inizio: 24/10/2002
Data fine: 09/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

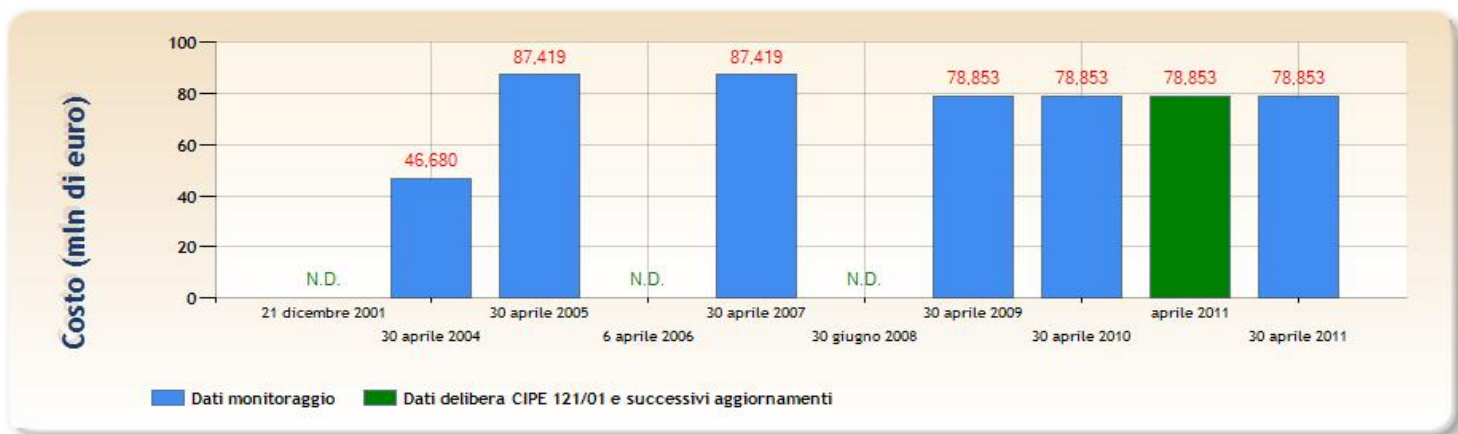
CdP RFI 1994-2000 del 23 Novembre 2000
CdP RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001
IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/14408 del 30 Settembre 2003
PPI RFI del Ottobre 2003
PPI RFI Spa del Aprile 2004
Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004
Delibera CIPE 46/2006 del 22 Marzo 2006
Delibera CIPE 76/2006 del 29 Marzo 2006
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità ferroviaria Malpensa

Potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno - Variante di Galliate

SCHEDA N. 12



LOCALIZZAZIONE



CUP:

E11J04000000001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

Ferrovienord Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

21/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

2013

DESCRIZIONE

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. 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.

DATI STORICI

2000

Ferrovie Nord Milano Esercizio Spa (F.N.M.E.) è concessionaria della linea ferroviaria Novara-Turbigo e la relativa concessione viene prorogata, per la parte infrastrutture, fino al 2016.

2001

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

2003

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

Il 10 giugno F.N.M.E. Spa - soggetto aggiudicatore - trasmette il progetto preliminare al MIT, ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali, alle regioni Piemonte e Lombardia, agli altri enti interessati e ai soggetti interferiti.

La Regione Piemonte esprime parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto sia ai fini dell'intesa sulla localizzazione sia per i profili di compatibilità ambientale e sulla valutazione di incidenza: Chiede anche l'avvio dello studio del raddoppio sulla tratta dal Km 6+747 al Km 7+922.

Il Ministero per i beni culturali esprime, in merito al SIA, parere favorevole con prescrizioni

2004

Il MIT 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".

Nel protocollo d'intesa del 28 luglio tra MIT-regioni Piemonte e Lombardia-provincia e comune di Novara- comune di Galliate-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 MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul "potenziamento linea ferroviaria Novara-Seregno: variante di Galliate", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

2005

Il MIT trasmette al CIPE documentazione integrativa alla relazione istruttoria precedentemente inviata.

Il CIPE approva con prescrizioni il progetto preliminare del "potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno: variante di Galliate", con 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 e della tangenziale Ovest di Galliate 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.

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.

2007

Nel mese di ottobre Ferrovie Nord trasmette al MIT e alle amministrazioni interessate il progetto definitivo.

2008

Il 6 maggio il MIT convoca la CdS ove vengono acquisiti i pareri degli Enti interessati e/o interferiti.

2009

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

Il CIPE, con delibera n.10, prende atto dei contenuti della ricognizione sullo stato di attuazione del PIS al febbraio 2009, nonché della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009" del MIT. L'opera è compresa tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 78,8 Meuro, interamente da finanziare.

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Linea Novara Seregno. potenziamento e variante della tratta di Galliate" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Linea Novara Seregno. potenziamento e variante della tratta di Galliate" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, si rileva che l'intervento si articola in tre sottoprogetti:

- potenziamento della linea Novara – Seregno nei territori di Novara e Galliate mediante raddoppio della linea per circa 7 km, dei quali 6,2 km in variante al tracciato attuale e i restanti con affiancamento del nuovo binario al binario esistente;
- collegamento diretto tra l'asse AV/AC Torino – Milano e la linea FN Novara – Seregno da utilizzare per relazioni dirette Torino – Malpensa;
- Tangenziale Ovest di Galliate.

E' disponibile il progetto definitivo dell'intero intervento ma non risulta approvato dal CIPE.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	46,680 Fonte: IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte
Previsione di costo al 30 aprile 2005	87,419 Fonte: Delibera CIPE 21/2005
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	87,419 Fonte: Delibera CIPE 21/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	78,853 Fonte: Delibera CIPE 10/2009

Previsione di costo al 30 aprile 2010	78,853 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	78,853 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	78,853 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	N.D. Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	0,000
	N.D. Fonte: DEF 2012-2014

Fabbisogno residuo:	78,853
----------------------------	---------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	<p>Le date di inizio e fine progettazione si riferiscono alla progettazione definitiva.</p> <p>L'importo lavori indicato è comprensivo degli oneri della sicurezza e della quota di progettazione esecutiva da appaltare.</p> <p>L'intervento consiste in tre sottoprogetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - potenziamento della linea Novara – Seregno nei territori di Novara e Galliate mediante raddoppio della linea per circa 7 km, dei quali 6,2 km in variante al tracciato attuale e i restanti con affiancamento del nuovo binario al binario esistente. - realizzazione del collegamento diretto tra l'asse AV/AC Torino – Milano e la linea FN Novara – Seregno da utilizzare per relazioni dirette Torino – Malpensa; - realizzazione della Tangenziale Ovest di Galliate. <p>L'importo lavori indicato si riferisce all'intervento nel suo complesso ovvero alla somma degli importi lavori dei tre progetti sopra indicati.</p>

Progettazione definitiva

CIPE:	No
Importo lavori:	64.484.513,83
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	1.406.000,00
Data inizio:	03/04/2005
Data fine:	13/09/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Piemonte del 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 Spa, FNME, Autostrada Torino – Milano Spa del 28 Luglio 2004

Delibera CIPE 21/2005 del 18 Marzo 2005

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

Variante di Galliate

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di inizio e fine progettazione e il costo indicato si riferiscono alla progettazione definitiva dell'intero intervento madre (CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO \ Accessibilità ferroviaria Malpensa \ Potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno - Variante di Galliate) del quale la "Variante di Galliate" costituisce sottoprogetto. Alla data di compilazione della presente scheda non è possibile prevedere se il presente subprogetto conserverà o meno una propria autonomia rispetto all'intervento madre. Il successivo aggiornamento della presente scheda avverrà solo nel primo caso.

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 37.350.752,95
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 1.406.000,00
Data inizio: 03/04/2005
Data fine: 13/09/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:

Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Tangenziale ovest di Galliate

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di inizio e fine progettazione e il costo indicato si riferiscono alla progettazione definitiva dell'intero intervento madre (CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO \ Accessibilità ferroviaria Malpensa \ Potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno - Variante di Galliate) del quale la "Tangenziale ovest di Galliate " costituisce sottoprogetto. Alla data di compilazione della presente scheda non è possibile prevedere se il presente subprogetto conserverà o meno una propria autonomia rispetto all'intervento madre. Il successivo aggiornamento della presente scheda avverrà solo nel primo caso.

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 3.127.690,05
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 1.406.000,00
Data inizio: 03/04/2005
Data fine: 13/09/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Collegamento diretto tra l'interconnessione RFI di Novara Ovest e la linea FNME Novara-Malpensa

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di inizio e fine progettazione e il costo indicato si riferiscono alla progettazione definitiva dell'intero intervento madre (CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO \ Accessibilità ferroviaria Malpensa \ Potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno - Variante di Galliate) del quale la "Collegamento diretto tra l'interconnessione RFI di Novara Ovest e la linea FNME Novara-Malpensa" costituisce sottoprogetto. Alla data di compilazione della presente scheda non è possibile prevedere se il presente subprogetto conserverà o meno una propria autonomia rispetto all'intervento madre. Il successivo aggiornamento della presente scheda avverrà solo nel primo caso.

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 24.006.070,83
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 1.406.000,00
Data inizio: 03/04/2005
Data fine: 13/09/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

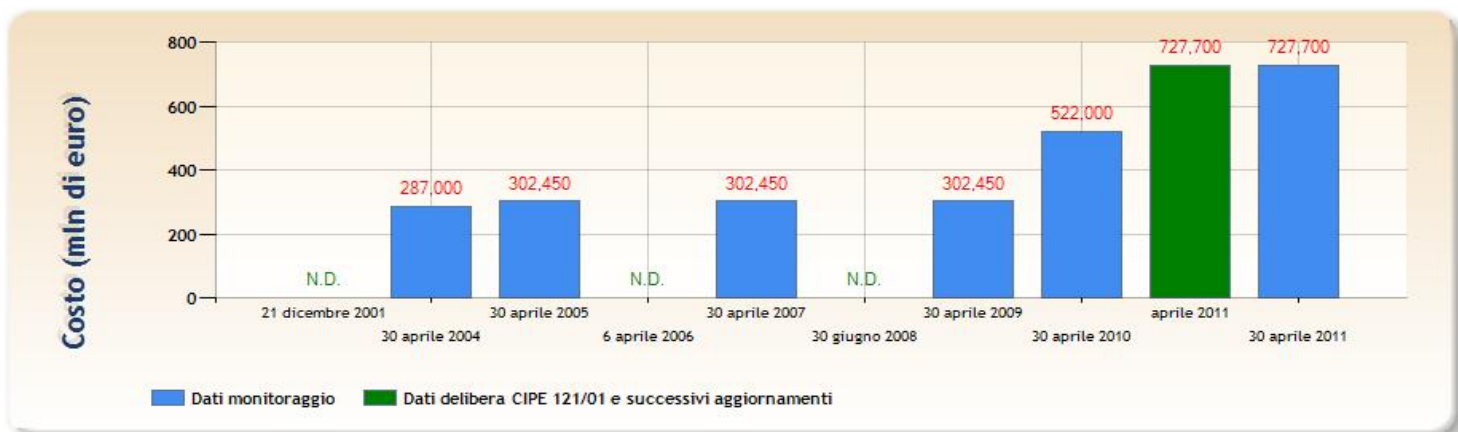
ULTIMAZIONE LAVORI

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità ferroviaria Malpensa

Opere connesse all'EXPO: tratta Rho-Gallarate e Raccordo Y per la
connessione diretta tra Rho-Fiera/Expo e Malpensa

SCHEDA N. 13



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J31J05000010001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione definitiva

DELIBERE CIPE

65/2005
33/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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 la Svizzera. Il progetto, aggiornato e approvato dal CIPE nel 2010, prevede uno sviluppo della lunghezza di circa 25 km e comprende la realizzazione di 4 binari tra Rho e Parabiago e 3 binari tra Parabiago e Gallarate. 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, il potenziamento dei parcheggi di interscambio e numerose opere di mitigazione ambientale.

DATI STORICI

2001

Nella delibera CIPE n. 121 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi ferroviari "Accessibilità ferroviaria Malpensa", con un costo di 1.133 Meuro ed una disponibilità di circa 392 Meuro. La tratta ferroviaria fa anche parte del "Potenziamento Sistema Gottardo"

2003

Nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e la Regione Lombardia dell'11 aprile, l'opera è classificata come "Potenziamento del Sistema Gottardo: triplicamento tratta Gallarate – Rho".

Il 10 giugno il progetto preliminare viene trasmesso da RFI al MIT, ai Ministri dell'ambiente e per i beni culturali, alla regione Lombardia e agli enti gestori delle interferenze.

Nel mese di novembre il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni

2004

La Regione Lombardia esprime parere favorevole con prescrizioni.

La Commissione VIA esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il progetto risulta incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI e tra i "nuovi progetti Legge Obiettivo" con un costo di 287 Meuro.

Il CIPE, con delibera n. 91, approva il PPI di RFI.

2005

Il MIT trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare del potenziamento della linea Rho-Arona, tratto Rho-Gallarate.

Il MIT fornisce chiarimenti in merito al progetto ed invia una versione revisionata della relazione istruttoria.

Il CIPE, con delibera n. 65, approva il progetto preliminare con prescrizioni: il costo complessivo ammonta a 302,45 Meuro comprensivi di 15,45 Meuro per i maggiori oneri derivanti dalle prescrizioni; il finanziamento viene rinviato all'approvazione del progetto definitivo, in considerazione del fatto che all'infrastruttura "Accessibilità ferroviaria Malpensa" sono già stati assegnati, in precedenti delibere, 48,5 Meuro; l'anno di attivazione dell'infrastruttura è indicato nel 2010

2006

Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS, il "potenziamento linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate" figura quale sub-intervento dell'accessibilità ferroviaria Malpensa.

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 è di 302,4 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.

2009

Il 31 luglio Italferr, per conto di RFI, pubblica l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità.

Il 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.

La Regione Lombardia, con delibera 7 ottobre 2009, n. 10273, esprime parere favorevole sul progetto definitivo, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

La Conferenza di Servizi istruttoria si è svolta il giorno 8 ottobre 2009.

La Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale VIA e VAS, con parere 383 del 30 novembre 2009, esprime parere favorevole.

2010

RFI riferisce che a causa della scarsità delle risorse finanziarie ha operato una rimodulazione del CdP 2007-2011 utilizzando il finanziamento di 90 Meuro previsto per la realizzazione del progetto "Nuova linea Passo Corese-Rieti per completare il finanziamento del progetto "potenziamento della linea ferroviaria Rho Gallarate (progettazione e 1ª fase)". Tale rimodulazione si configura quale mera anticipazione delle risorse necessarie per far fronte all'urgenza di completare la rete ferroviaria a disposizione dell'Expo 2015, da reintegrare in occasione dell'aggiornamento 2010 del contratto di programma di RFI.

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011. Nella stessa seduta il CIPE, con delibera n. 33, approva il progetto definitivo del primo lotto funzionale Rho - Parabiago del "Potenziamento della linea Rho - Arona, tratta Gallarate - Rho", del costo di 401,8 Meuro e assegna un contributo di 282 Meuro a valere sui fondi Legge obiettivo. Il CIPE quindi revoca il contributo di 89,8 Meuro, a valere sui fondi Legge obiettivo, assegnato con la delibera n. 105/2006 a favore della «Nuova linea Passo Corese - Rieti» e lo assegna al primo lotto funzionale della Rho-Gallarate; autorizza inoltre RFI Spa ad utilizzare, per un importo di 20 Meuro, risorse assegnate al progetto «Risanamento acustico ambientale» nel CdP 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Binario" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Potenziamento linea Gallarate-Rho (Progettazione + 1ª Fase)" tra le opere in corso, tabella A03-Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale, con un "Costo a Vita Intera" di 392 Meuro, di cui 7 contabilizzati al 2009, 10 Meuro di risorse al 2008, 90 Meuro di riallocazione risorse per esigenze prioritarie, 292 Meuro di risorse aggiuntive 2009 a valere sui fondi Legge obiettivo/FAS; "Potenziamento linea Gallarate-Rho (Completamento)" tra le opere programmatiche, tabella A03-Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale, con un "Costo a Vita Intera" di 220 Meuro da reperire.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Binario" è riportata divisa in due stralci, nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal

RUP al 31 maggio 2011, risulta completata la progettazione definitiva ed in gara, mediante appalto integrato, i lavori relativi all'intervento "PRG Rho - opere civili armamento trazione elettrica" del 1° lotto funzionale (quadruplicamento fino a Parabiago e prima fase Raccordo Y). Restano da affidare gli altri interventi del 1° lotto funzionale nonché il 2° lotto funzionale (triplicamento da Parabiago a Gallarate + completamenti).

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	287,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	302,450 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	302,450 Fonte: Delibera CIPE 65/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	302,450 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	522,000 Fonte: RFI Spa
Costo ad aprile 2011	727,700 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	727,700 Fonte: Delibera CIPE 33/2010

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	401,800 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	401,800
Fondi Legge Obiettivo	89,800 Fonte: Delibera CIPE 33/2010
Fondi Legge Obiettivo	282,000 Fonte: Delibera CIPE 33/2010
RFI Spa	20,000 Fonte: Delibera CIPE 33/2010
RFI Spa	10,000 Fonte: Delibera CIPE 33/2010

Fabbisogno residuo: 325,900

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003

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

PPI RFI Spa del Aprile 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

Delibera CIPE 65/2005 del 27 Maggio 2005

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia del Marzo 2007

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

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

Delibera CIPE 33/2010

del 13 Maggio 2010

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

Potenziamento della linea Rho-Gallarate: 1° lotto funzionale (quadruplicamento fino a Parabiago e prima fase Raccordo Y)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Studio di fattibilità
Conferenza di servizi: Conclusa
Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2015

PRG Rho – opere civili armamento trazione elettrica

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di progettazione si riferiscono alla sola PD.
Il costo della progettazione della PD si riferisce all'intero lotto 1 (PRG Rho, Quadruplicamento linea, ACC di Rho e Impianti di Segnalamento).
Servizio di progettazione a cura della Società Italferr - facente parte del Gruppo
Ferrovie dello Stato SpA

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	39.851.980,00
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	10.000.000,00
Data inizio:	30/09/2008
Data fine:	30/07/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	RFI Spa
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara:	Definitivo
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	120 giorni
Lavori:	1139 giorni
Data bando:	06/04/2011
CIG/CUI:	1512873E47
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	

Quadro economico:

Importo a base gara:	23.054.531,67
Importo oneri per la sicurezza:	907.439,55
Importo complessivo a base di gara:	23.961.971,22
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	23.961.971,22
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Opere civili linea Rho

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di progettazione si riferiscono alla sola PD.
Il costo della progettazione della PD si riferisce all'intero lotto 1 (PRG Rho, Quadruplicamento linea Rho-Parabiago, ACC di Rho e Impianti di Segnalamento).
Servizio di progettazione a cura della Società Italferr - facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 313.486.180,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 10.000.000,00
Data inizio: 30/09/2008

Data fine:

30/07/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Impianti di segnalamento ACC di Rho (apparati computerizzati per scambi ferroviari)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di progettazione si riferiscono alla sola PD.
Il costo della progettazione della PD si riferisce all'intero lotto 1 (PRG Rho, Quadruplicamento linea Rho-Parabiago, ACC di Rho e Impianti di Segnalamento).
Servizio di progettazione a cura della Società Italferr - facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 8.833.350,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 10.000.000,00
Data inizio: 30/09/2008
Data fine: 30/07/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Impianto di segnalamento

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Le date di progettazione si riferiscono alla sola PD.
Il costo della progettazione della PD si riferisce all'intero lotto 1 (PRG Rho, Quadruplicamento linea Rho-Parabiago, ACC di Rho e Impianti di Segnalamento).
Servizio di progettazione a cura della Società Italferr - facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 23.628.490,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 10.000.000,00
Data inizio: 30/09/2008
Data fine: 30/07/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Potenziamento della linea Rho-Gallarate: 2° lotto funzionale (triplicamento da Parabiago a Gallarate + completamenti)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:
Note: Le date di progettazione si riferiscono alla sola PD.
Servizio di progettazione a cura della Società Italferr - facente parte del Gruppo
Ferrovie dello Stato SpA

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 325.900.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 6.000.000,00
Data inizio: 30/09/2008
Data fine: 30/07/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

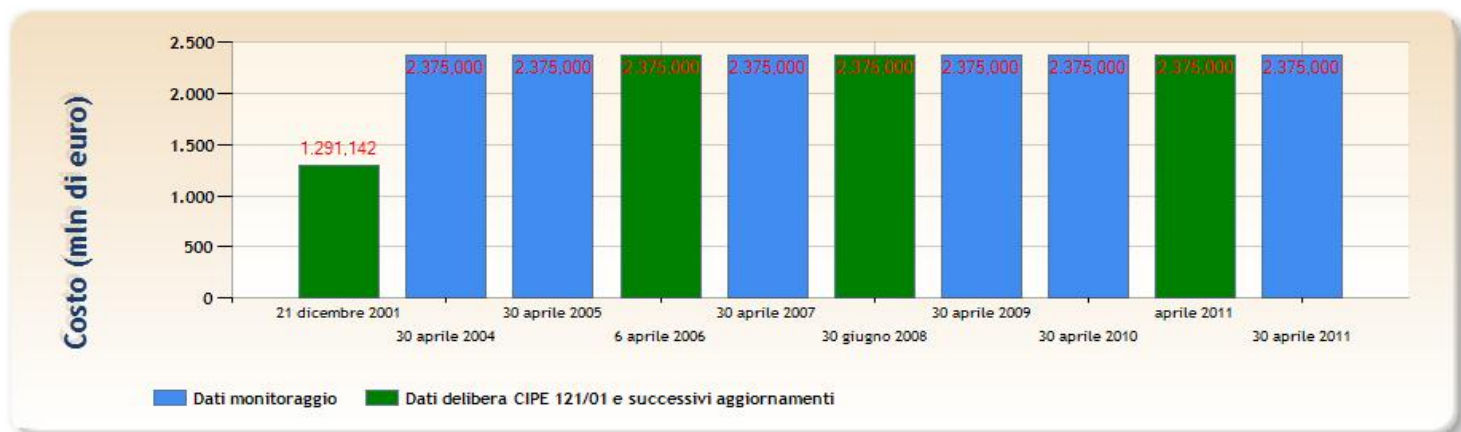
ULTIMAZIONE LAVORI

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino

Nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino Bussoleno e cintura merci

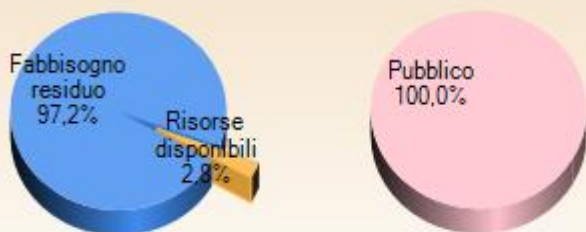
SCHEDA N. 14



LOCALIZZAZIONE



Quadro finanziario



CUP:

TIPOLOGIA OPERA:

SOGGETTO TITOLARE:

Rete ferroviaria

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

119/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

Il progetto della nuova "Linea Bussoleno-Torino e cintura merci", denominata "linea di gronda", si inserisce nel collegamento Torino-Lione, uno dei progetti prioritari del Corridoio V dall'UE, per il quale l'UE 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 da Settimo Torinese (ove sono previste le interconnessioni con la linea ad AV/AC 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: la fase 1 consistente nell'attivazione della "gronda merci" fino all'interconnessione, nel futuro impianto di Bruzolo, con la linea storica; la fase 2 presuppone l'attivazione completa della nuova linea Torino-Lione. Il tracciato si sviluppa per il 50% in galleria naturale profonda e, tra le opere principali, è prevista anche la realizzazione di 2 viadotti.

Nella seconda metà del 2010 viene presentato il nuovo progetto preliminare della Torino-Lione, che include la definizione di un nuovo tracciato in Piemonte/Valle di Susa, prevedendo una sezione nazionale, tra Chiusa di S. Michele e l'interconnessione di Settimo Torinese.

DATI STORICI

1991

La Convenzione stipulata a Salisburgo il 7 novembre stabilisce obiettivi di medio/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 MIT e F.S

2001

Il CIPE, con delibera n. 1, approva il Piano generale dei trasporti nel quale l'opera viene considerata prioritaria.

Nella delibera CIPE n. 121 l'intervento "Gronda ferroviaria merci nord Torino" è incluso nell'ambito dei sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" con un costo di 1.291,1 Meuro e nessuna disponibilità finanziaria.

2003

Il 10 marzo viene pubblicato un avviso al pubblico relativo ad una prima stesura del progetto preliminare.

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile.

La Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte formula osservazioni sulla prima stesura del progetto.

Nella delibera della Regione Piemonte vengono date indicazioni per l'aggiornamento del progetto.

A dicembre viene pubblicato un altro avviso pubblico per comunicare la richiesta di compatibilità ambientale e l'avvio del procedimento.

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

2004

Nel mese di febbraio la Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte esprime alcune osservazioni sulla seconda versione del progetto, che vengono integrate nel mese di aprile.

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

La Regione Piemonte 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 e con prescrizioni, nonché con la richiesta di ulteriori approfondimenti sui profili ambientali.

Il 12 ottobre la Commissione VIA esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE, con delibera n. 91, approva il PPI di RFI Spa.

2005

Nel Protocollo d'intesa del 18 luglio con la Provincia di Torino ed i Comuni di Collegno, Grugliasco, Torino, Venaria, gli Enti locali avanzano 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 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 n. 88, si esprime favorevolmente sul 4° addendum al Contratto di Programma RFI 2001-2005 in cui è prevista la copertura residua per l'opera di 2.309,5 Meuro.

Nella seduta preparatoria alla riunione CIPE del 29 luglio, la Regione Piemonte chiede un rinvio dell'approvazione del progetto preliminare in quanto non sono state prese in considerazione le prescrizioni espresse con la delibera del 2004, in particolare il collegamento, attraverso Corso Marche, con il sito logistico di Orbassano.

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

La Regione Piemonte 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.

Il CIPE, con delibera 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° PIS e nell'aggiornamento dell'Intesa Generale Quadro. Il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 2.375 Meuro, di cui 1.952,6 per costi di realizzazione (inclusivi degli oneri per acquisizione delle aree per 64,1 Meuro e di opere compensative per 75,9) e 422,4 per somme a disposizione (377,4 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, determinano extra-oneri pari a circa 73,4 Meuro (pari al 3% del costo), che il MIT ritiene possano essere riassorbiti nell'ambito della gestione a vita intera dell'attuale quadro economico.

2006

Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS la "Gronda ferroviaria merci nord Torino" figura tra i sistemi ferroviari del "Corridoio Plurimodale Padano" con un costo di 2.375 Meuro e una disponibilità di 65,6 Meuro. Il "nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci" compare quale sub intervento della "Gronda ferroviaria merci nord Torino".

Con il decreto legge n. 223 (art. 17) viene concesso, a RFI 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.

2008

Nella riunione del Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio, 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 e, in particolare, quella di avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione, dal confine francese a Settimo. Inoltre viene riconosciuta: 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/sviluppo della progettazione preliminare; l'unitarietà di finanziamento dell'intera linea tenendo conto del "Piano Strategico" della Provincia di Torino.

2009

L'opera "Cintura nord Settimo-Bruzolo (compreso corso Marche)" è compresa nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, con un costo di 4.800 Meuro.

Nella delibera CIPE n. 10 l'opera è compresa tra gli interventi dei sistemi ferroviari del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 2.375 Meuro dei quali 65,5 disponibili

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Gronda ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Studi e indagini)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 66 Meuro interamente disponibili di cui 11 contabilizzati al 2009; "Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Realizzazione)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 2.309 Meuro da reperire.

Nel mese di dicembre, il Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, con lettera d'informazione a tutti i cittadini del territorio interessato dalla futura infrastruttura, comunica lo stato di avanzamento dell'intero progetto "Nuova linea Torino-Lione". In particolare vengono presentati i nuovi tracciati della parte comune, tratta italiana, da Chiusa di S. Michele a S. Jean de Maurienne (circa 84 km), e della parte nazionale da Chiusa di S. Michele a Settimo Torinese (circa 46 km).

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Gronda ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Nel BUR della regione Piemonte n. 16 del 21 aprile viene pubblicato l'avviso "Nuova linea Torino-Lione - Tratta nazionale - Progetto Preliminare "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione". Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed espressione dell'intesa sulla localizzazione presentata dalla Società Italferr Spa in nome e per conto di RFI Spa. Comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati e avvio della procedura integrata di cui all'art. 165 e 182 e segg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..". Il limite di spesa dell'infrastruttura attualizzato al 2010 indicato nella progettazione preliminare è pari a 4.393 Meuro.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	1.291,142 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.375,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.375,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 119/2005
Costo al 30 giugno 2008	2.375,000 Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	2.375,000 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Costo ad aprile 2011	2.375,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	2.375,000 Fonte: RFI Spa

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 65,600 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 65,600
RFI Spa 15,000 **Fonte:** Delibera CIPE 119/2005
RFI Spa 9,300 **Fonte:** Delibera CIPE 119/2005
RFI Spa 41,300 **Fonte:** Delibera CIPE 119/2005

Fabbisogno residuo: 2.309,400

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Servizio di progettazione interno al Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. - Società Italferr SpA

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 2.375.000.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 17.955.911,00
Data inizio: 03/10/2002
Data fine: 10/12/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione di Salisburgo del 7 Novembre 1991

Delibera CIPE 1/2001 del 1 Febbraio 2001

Contratto di programma RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 11 Aprile 2003

Delibera della Regione Piemonte n. 68 del 21 Luglio 2003

PPI RFI Spa del Ottobre 2003

Delibera CIPE 113/2003 del Dicembre 2003
PPI RFI Spa del Aprile 2004
Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 26-12997 del 12 Luglio 2004
Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004
Delibera CIPE 79/2005 del 15 Luglio 2005
Protocollo d'intesa del 18 Luglio 2005
Delibera CIPE 88/2005 del 29 Luglio 2005
Delibera Regione Piemonte n. 16-609 del 1 Agosto 2005
Delibera CIPE 119/2005 del 3 Agosto 2005
Decreto-legge n. 223 (art. 17) del 4 Luglio 2006
Accordo di Pracatinat del 28 Giugno 2008

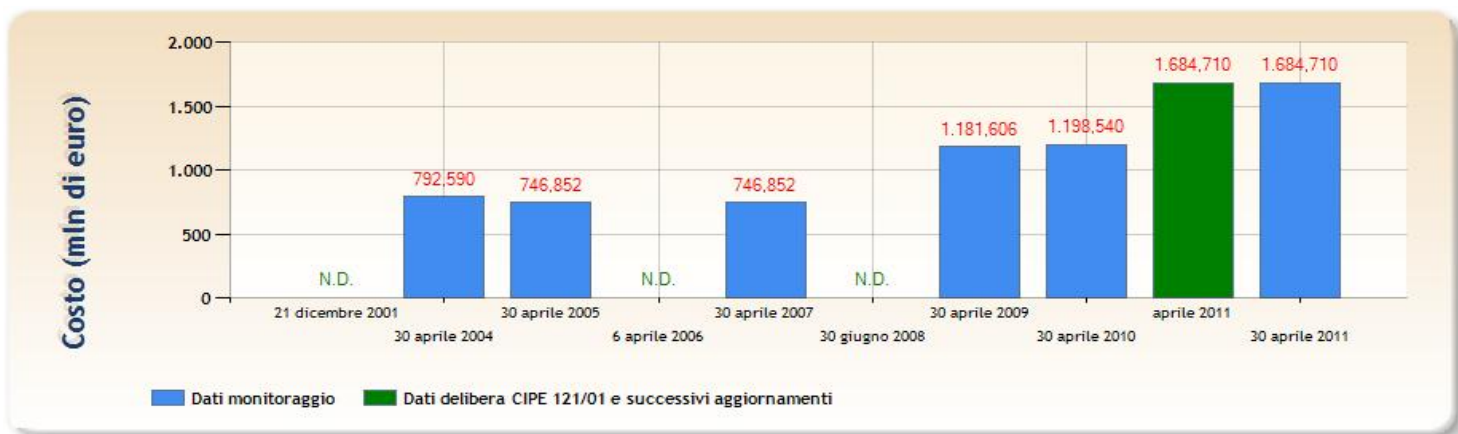
Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 Luglio 2008

1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte del 23 Gennaio 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009
CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

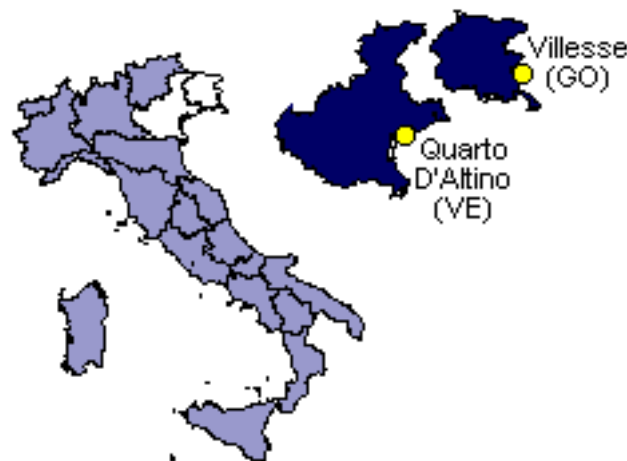
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari Ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse

SCHEDA N. 15



LOCALIZZAZIONE



CUP:

I51B02000000007

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità Riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse - Gorizia

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

13/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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 95 km dei quali circa 55 km in Veneto e 40 Km in Friuli Venezia Giulia e si sviluppa su un terreno pianeggiante. Esso comprende anche 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. Il progetto verrà realizzato in quattro lotti: Quarto D'Altino-San Donà di Piave (18,5 km) a cui si aggiunge la costruzione del nuovo casello di Meolo; San Donà di Piave-Alvisopoli (33,5 km) a cui si aggiunge la costruzione del nuovo casello di Alvisopoli; Nuovo Ponte sul fiume Tagliamento - Gonars e nuovo svincolo di Palmanova con variante (primo lotto) alla Strada Statale 352 (26 km); Gonars-Villesse (17 km). Numerose le opere in programma, fra le quali la ristrutturazione di 7 svincoli autostradali; la realizzazione di due nuovi svincoli (Caselli di Meolo e di Alvisopoli); la ristrutturazione del nodo di interconnessione con la A23 (nodo di Palmanova); la costruzione di alcuni tratti di viabilità di adduzione (variante alla Strada Statale numero 352); la ristrutturazione dei caselli di Portogruaro e Lisert. 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 32,5 (3 corsie di m 3,75 per carreggiata, affiancate all'esterno da una banchina di sosta di emergenza di m 3 e con spartitraffico da m 4) e con velocità di progetto (Vp) compresa tra i 90 e i 140 Km/h.

DATI STORICI

1999

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

Con decreto interministeriale 21 dicembre viene approvata la convenzione.

2001

L'intervento rientra all'interno del PIS della delibera CIPE n. 121 tra i Sistemi stradali ed autostradali-Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari.

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.

2003

La Società Autovie Venete Spa, concessionaria, predispone il progetto preliminare della parte di A4 di propria competenza e, in data 20 maggio, lo trasmette al MIT e successivamente, con ulteriore documentazione integrativa, alle altre Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze

La Commissione VIA esprime parere favorevole il 21 ottobre.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero dell'ambiente e la Regione Veneto formulano richiesta di integrazione al progetto con l'inserimento dello svincolo di Meolo, già incluso nell'atto convenzionale tra ANAS e Autovie Venete.

2004

Nel mese di aprile, la Regione Friuli Venezia Giulia autorizza la formulazione dell'intesa sulla localizzazione dell'opera ed esprime parere favorevole sul progetto, chiedendo che la realizzazione della terza corsia venga effettuata fino alla sezione di Villesse. Tale posizione viene confermata anche in una successiva delibera del mese di luglio, con la quale la Giunta esprime parere favorevole, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale del progetto.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, della Commissione VIA. La Regione Veneto trasmette la delibera del 18 giugno con la quale esprime parere favorevole al rilascio dell'attestazione di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente agli approfondimenti ed integrazioni. In data 9 novembre, la Giunta trasmette una delibera in cui si dichiara favorevole alla localizzazione dell'intervento, con prescrizioni, raccomandazioni e considerazioni.

Il Ministero per i beni culturali si esprime favorevolmente con prescrizioni.

2005

Il Ministero dell'ambiente esprime valutazioni comparative sulle prescrizioni formulate dalla Regione Friuli Venezia Giulia nella delibera del 2004, pervenuta alla Commissione VIA dopo l'espressione del parere favorevole.

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.

La Regione Veneto conferma il parere favorevole espresso dalla Giunta regionale con delibera del 2004.

La delibera CIPE n. 13 prende atto che: il soggetto aggiudicatore è ANAS; che la Società Autovie Venete 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 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 interessate dalla localizzazione dell'opera. Il limite di spesa dell'intervento viene indicato pari al costo complessivo dell'intervento (746,9 Meuro, inclusi gli oneri per opere di mitigazione ambientale). Infine viene evidenziato che l'efficacia della delibera resta subordinata al perfezionamento dell'Intesa con la Regione Veneto sull'opera, così come previsto nella sentenza della Corte Costituzionale n. 303/2003, mediante stipula di un atto integrativo della citata Intesa Generale Quadro.

2006

Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS l'"ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse" figura quale sub intervento del Completamento stradale Corridoio 5.

La Regione Veneto 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

2007

Viene stipulata la Convenzione Unica tra ANAS e Autovie Venete per 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 valutano in 280 Meuro l'onere di tale prescrizione, non imputabile sul piano finanziario della concessionaria. Sulla base della citata Convenzione del 7 novembre, 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.

L'opera è inserita nel 1° Atto aggiuntivo alla IGQ tra Governo e Regione Veneto del 17 dicembre.

2008

Con il DPCM 11 luglio è dichiarato lo stato di emergenza nel settore del traffico nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia e con OPCM n. 3702 viene nominato Commissario delegato il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

A partire dal 27 agosto viene avviata la progettazione definitiva del secondo lotto, affidata con procedura aperta per un importo di 2,9 Meuro più IVA.

2009

Con una seconda ordinanza del 6 maggio 2009, le competenze del Commissario vengono estese anche alla realizzazione di opere in capo a Enti diversi dalla Concessionaria Autovie Venete, nell'area interessata dallo stato di emergenza. L'ordinanza prevede la predisposizione di un nuovo piano economico finanziario redatto inserendo le nuove opere previste.

Il Commissario delegato 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. Il 24 agosto viene affidato, tramite appalto ad evidenza pubblica, l'incarico di verifica degli elaborati progettuali.

Il Commissario delegato, in data 17 novembre, 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)".

L'ANAS approva il Piano Economico Finanziario di Autovie Venete, società concessionaria.

Al fine di rispettare le prescrizioni del CIPE, viene stralciato dalla progettazione definitiva il progetto "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.

Con D.P.C.M. del 12 dicembre viene prorogato l'incarico del Commissario delegato fino al 31/12/2010.

2010

Il 4 gennaio il Commissario delegato 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).

Il 5 maggio il Commissario 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 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).

Il 22 giugno si apre la Conferenza dei Servizi del II lotto A4 San Donà – Alvisopoli.

La commissione di gara per l'appalto dei lavori di costruzione del IV lotto A4 tratto Gonars – Villesse, il 19 luglio, aggiudica provvisoriamente l'appalto.

Il CIPE, con delibera n. 63 del 22 luglio, esprime parere, con prescrizioni, in ordine all'Atto aggiuntivo alla Convenzione unica tra ANAS e Autovie Venete. Nella Convenzione vengono ridefinite le competenze relative ad alcuni interventi. L'ammontare complessivo degli investimenti è pari a 2.144,7 Meuro di cui 211,1 per opere affidate al concessionario e 1.933,6 per opere che rientrano nel campo di competenza del commissario. Alla fine della concessione, fissata al 31 marzo 2017, è previsto un nuovo «valore di subentro» pari a 2.376 Meuro. Il concedente e

il concessionario dovranno assicurare, anche in mancanza della garanzia del FGOP, la corrispondenza tra il valore residuo delle opere e il loro valore di mercato.

Il 2 settembre viene approvato il progetto esecutivo dell'intervento "Nuovo Casello Autostradale di Meolo" e il 3 settembre vengono consegnati i lavori.

Il 15 settembre si chiude la Conferenza dei Servizi del II lotto A4 San Donà – Alvisopoli .

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2". Inoltre nella tabella "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010", l'opera è riportata articolata in 6 interventi.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il primo dicembre l'Anas trasmette ad Autovie Venete la bozza dell'atto di recepimento, che rende vigente l'atto aggiunto all'interno del quale è contenuto il nuovo Piano Finanziario per la realizzazione della Terza Corsia della A4 e il 20 dicembre l'assemblea della Concessionaria lo approva.

Il 22 dicembre vengono ufficialmente inaugurati i lavori per il I° lotto della terza corsia A4 Quarto d'Altino – San Donà.

2011

L'11 gennaio viene ufficialmente approvato il nuovo piano finanziario.

Il 14 febbraio viene pubblicato l'avviso di espropriazione per pubblica utilità relativo alla realizzazione della variante SS 352 lotto 3° (Progetto per la realizzazione del "Nuovo svincolo di Palmanova e variante della S.S. n. 352 "di Grado" Lotto 3 -Stralcio 2: da via Cajù (Cervignano del Friuli) alla S.S. n. 352 (Terzo d'Aquileia)".

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013". Inoltre nella tabella "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)", l'opera è riportata articolata in 6 interventi.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio, risulta la seguente situazione:

-Tratto Gonars (progr. km 89 + 000,00)-Villesse (progr. km 106 + 150,00):progettazione definitiva in corso;

-Tratto Nuovo Ponte sul Fiume Tagliamento (progr. km 63+300)-Gonars (progr. km 89+000) lotto 1: lavori aggiudicati in data 3/5/2010;

-Lotto Quarto d'Altino (progr. 10+950,00)-S. Donà di Piave (progr. 29+500,00):progettazione esecutiva,non ancora approvata dal Commissario;

-Nuovo Casello Autostradale di Meolo:inizio lavori in data 3/9/2010. Percentuale di avanzamento: 21,16%;

-San Donà di Piave-svincolo di Alvisopoli : progettazione definitiva, non ancora approvata dal Commissario;

-Nuovo Casello Autostradale di Alvisopoli : progettazione preliminare.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	792,590 Fonte: CNEL
Previsione di costo al 30 aprile 2005	746,852 Fonte: Delibera CIPE 13/2005
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	746,852 Fonte: Delibera CIPE 13/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.181,606 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	1.198,540 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	1.684,710 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	1.684,710 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 1.684,710 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **1.684,710**
Autovie Venete Spa 1.684,710 **Fonte:** DEF 2012-2014

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 577.430.187,89
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 5.129.359,53
Data inizio: 22/11/2002
Data fine: 06/03/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione ANAS-Autovie Venete del 7 Dicembre 1999

Decreto interministeriale n.607/Segr. Dicoter del 21 Dicembre 1999

IGQ tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia del 20 Settembre 2002

Delibera CIPE 13/2005 del 18 Marzo 2005

Delibera di Giunta Regione Veneto n.1816 del 13 Giugno 2006

Convenzione Unica tra ANAS Spa e Autovie Venete Spa del Novembre 2007

1° Atto aggiuntivo IGQ tra Governo e Regione Veneto del 17 Dicembre 2007

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 11 Luglio 2008

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 Settembre 2008

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

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

D.P.C.M. del 12 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

Delibera CIPE 63/2010 del 22 Luglio 2010

Terza corsia tratto Gonars (progr. km 89 + 000,00) - Villesse (progr. km 106 + 150,00)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Il contratto di esecuzione dei servizi di ingegneria per la progettazione definitiva e servizi accessori è stato aggiudicato definitivamente dalla S.p.A. Autovie Venete, a seguito di delibera CDA d.d. 26.08.2008. Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005.

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 14.899.218,96
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 2.218.809,58
Importo di aggiudicazione: 1.877.538,92
Nome aggiudicatario: NET ENGINEERING S.P.A. in A.T.I. con S.I.N.A. S.p.A., Geodata S.p.A. e Veneto Progetti S.C.
Codice fiscale aggiudicatario: 80018830382
Data inizio: 27/08/2008
Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009
Previsione al 30/04/2010 Oltre 2015
Previsione al 30/04/2011 Oltre 2015

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: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:
Note: Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005.
I dati inseriti fanno riferimento alla progettazione della Terza corsia in totale. In un momento successivo è stata fatta la suddivisione in lotti.

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori: 577.430.187,89
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 5.129.359,53
Data inizio: 21/11/2002
Data fine: 06/03/2005

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: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta

Sistema di realizzazione: Contraente generale
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 187 giorni
Lavori: 1824 giorni
Data bando: 24/04/2009
CIG/CUI: 0306416E77
Data aggiudicazione: 03/05/2010
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Rizzani De Eccher S.p.A. e Impresa Pizzarotti &C. S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario:

Quadro economico:

Importo a base gara: 393.104.363,62
Importo oneri per la sicurezza: 14.504.860,00
Importo complessivo a base di gara: 407.609.223,62
Importo aggiudicazione: 299.709.671,45
Somme a disposizione: 124.847.047,55
Totale: 424.556.719,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

La data del bando è quella di pubblicazione sulla Gazzetta Europea. L'importo degli oneri per la sicurezza e l'importo di aggiudicazione, comprendono anche Euro 150.000 per oneri ex art. 176 D.Lgs. 163/06, non soggetti a ribasso (Decreto Comm. Delegato n. 16/2009). Ribasso del 25,36% sui lavori e 46,59% per i servizi di progettazione e attività accessorie.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004

Previsione al 30/04/2005

Previsione al 30/04/2007

Previsione al 30/04/2009

Oltre 2015

Previsione al 30/04/2010

Oltre 2015

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

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: Progettazione esecutiva

Conferenza di servizi: Conclusa

Note: Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005. L'importo di aggiudicazione per gli oneri di progettazione esecutiva, accessori e redazione del P.S.C., includono anche gli oneri previdenziali. La progettazione esecutiva non è stata ancora approvata dal Commissario delegato con Decreto.

Progettazione esecutiva

CIPE: Si

Importo lavori:

Servizio: Esterno

Importo a base gara: 3.549.130,74

Importo di aggiudicazione: 2.580.778,81

Nome aggiudicatario: Impregilo S.p.A. in A.T.I. con Impresa di Costruzioni Ing. Mantovani S.p.A., CO.VE.CO. Consorzio Veneto Cooperativo, SO.CO.STRAMO S.r.l. e Carron Cav. Angelo S.p.A.

Codice fiscale aggiudicatario: 00830660155

Data inizio: 16/02/2010
Data fine:

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: Affidamento con bando
Procedura: Procedura aperta
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Esecutiva
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 90 giorni
Lavori: 1350 giorni
Data bando: 24/04/2009
CIG/CUI: 03064380A3
Data aggiudicazione: 17/11/2009
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Impregilo S.p.A. in A.T.I. con Impresa di Costruzioni Ing. Mantovani S.p.A., CO.VE.CO. Consorzio Veneto Cooperativo, SO.CO.STRAMO S.r.l. e Carron Cav. Angelo S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 00830660155
Data contratto: 21/04/2010

Quadro economico:

Importo a base gara: 298.018.840,26
Importo oneri per la sicurezza: 11.262.752,64
Importo complessivo a base di gara: 309.281.592,90
Importo aggiudicazione: 224.683.843,47
Somme a disposizione: 118.123.445,66
Totale: 342.807.289,13
% Ribasso di aggiudicazione: 28,40
% Rialzo di aggiudicazione:

Note: L'importo di aggiudicazione comprende gli oneri previdenziali.
La data del bando di gara corrisponde alla data di pubblicazione sulla Gazzetta Europea.
Le somme a disposizione fanno riferimento ai dati indicati nel progetto definitivo approvato.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009 2013
Previsione al 30/04/2010 2014
Previsione al 30/04/2011 2015

Nuovo Casello Autostradale di Meolo - Autostrada A4 - Progr. km 19+600

STATO DI ATTUAZIONE**PROGETTAZIONE:**

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa

Note: Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005.
L'importo di aggiudicazione comprende gli oneri previdenziali.
L'importo dei lavori indicati nel progetto esecutivo approvato sono al netto del ribasso e degli oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso.
La data di fine progettazione corrisponde alla data di approvazione del progetto esecutivo da parte del Commissario Delegato, con Decreto n.69/2010.

Progettazione esecutiva

CIPE: Si
Importo lavori: 18.068.061,38
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 463.210,62
Importo di aggiudicazione: 408.690,73
Nome aggiudicatario: VIDONI S.p.A. in A.T.I. con BRUSSI COSTRUZIONI S.r.l.
Codice fiscale aggiudicatario: 02115470300
Data inizio: 16/02/2010
Data fine: 02/09/2010

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: Affidamento con bando
Procedura: Procedura aperta
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Esecutiva
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 90 giorni
Lavori: 970 giorni
Data bando: 24/04/2009
CIG/CUI: 0306395D23
Data aggiudicazione: 17/11/2009
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: VIDONI S.p.A. in A.T.I. con BRUSSI COSTRUZIONI S.r.l.
Codice fiscale aggiudicatario: 02115470300
Data contratto: 03/03/2010

Quadro economico:

Importo a base gara: 23.509.347,90
Importo oneri per la sicurezza: 907.508,83
Importo complessivo a base di gara: 24.416.856,73
Importo aggiudicazione: 19.384.371,19
Somme a disposizione: 15.385.344,89
Totale: 34.769.716,08
% Ribasso di aggiudicazione: 21,60
% Rialzo di aggiudicazione:

Note: L'importo del Quadro finanziario è previsto nel Piano economico finanziario allegato nella Convenzione di Concessione della S.p.A. Autovie Venete con Anas S.p.A.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: In corso
Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori: 30/04/2013
Stato avanzamento importo: 4.101.800,00
Stato avanzamento percentuale: 21,16
Data effettiva inizio lavori: 03/09/2010
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione: Secondo previsione
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009 2013
Previsione al 30/04/2010 2013
Previsione al 30/04/2011 2013

Terza corsia tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:
Note: Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005.
L'importo di aggiudicazione della progettazione definitiva, da parte della S.p.A. autovie Venete, comprende gli oneri previdenziali ed è al netto l'IVA. E' previsto il ricalcolo della parcella.
La progettazione definitiva non è stata ancora approvata dal Commissario delegato.

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 4.009.072,84
Importo di aggiudicazione: 2.854.708,42
Nome aggiudicatario: NET ENGINEERING S.p.A. in A.T.I. con S.I.N.A. S.p.A., Geodata S.p.A. e veneto Progetti S.C.
Codice fiscale aggiudicatario: 80018830382
Data inizio: 27/08/2008
Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009 Oltre 2015
Previsione al 30/04/2010 Oltre 2015
Previsione al 30/04/2011 Oltre 2015

Nuovo Casello autostradale di Alvisopoli e collegamento con la SS 14

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	
Note:	Approvazione CIPE del progetto preliminare con Deliberazione n°13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005
Progettazione preliminare CIPE:	Si
Importo lavori:	

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	

Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

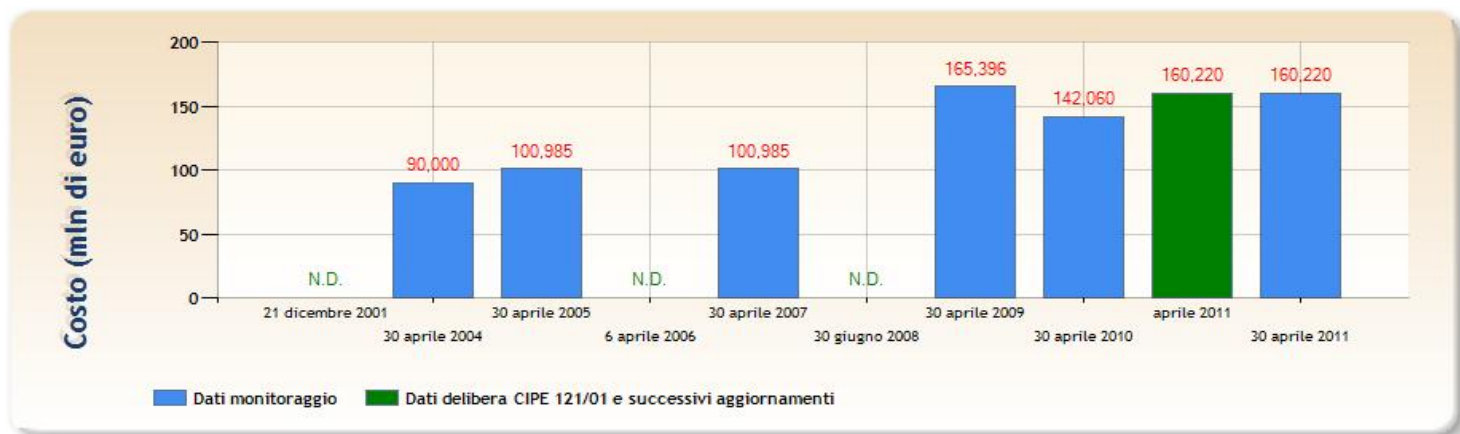
Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari Raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale

SCHEDA N. 16



LOCALIZZAZIONE



CUP:

I54E02000050009

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità Riguandante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse - Gorizia

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

61/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

2013

DESCRIZIONE

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 rotatoria di Villesse, il ponte sul fiume Isonzo e la galleria artificiale di Savona.

DATI STORICI

1999

Il 7 dicembre viene stipulata la Convenzione tra ANAS e Società Autovie Venete per la concessione in gestione delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano. La convenzione viene approvata con decreto interministeriale del 21 dicembre.

2001

Nella Delibera CIPE n. 121 il "completamento stradale corridoio 5", cui è riconducibile l'"Adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia", è incluso alla voce "sistemi stradali e autostradali".

2002

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia, sottoscritta il 20 settembre.

2003

L'ANAS approva, con raccomandazioni, il progetto preliminare predisposto da Autovie Venete, in qualità di concessionaria e trasmette il progetto, con ulteriore documentazione integrativa al MIT, alle altre Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze.

La Commissione VIA esprime parere favorevole il 21 ottobre.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

2004

La Regione Friuli Venezia Giulia autorizza il Presidente a formulare l'intesa sulla localizzazione dell'opera ed esprime parere favorevole sia sul progetto che, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

2005

Il Ministero per i beni culturali trasmette un documento della 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 culturali conferma il parere positivo.

L'ANAS conferma che il costo dell'intervento verrà sostenuto, per la parte di competenza, dalla concessionaria Autovie Venete, in completo autofinanziamento.

Il MIT 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.

Il CIPE, con delibera n. 61, approva il progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni e prende atto che l'importo di circa 101 Meuro è comprensivo delle opere di competenza di Autovie Venete e della Regione Friuli

Venezia Giulia.

2006

Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS, il "raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale", figura quale sub intervento del Completamento stradale corridoio 5 .

2008

Con il DPCM 11 luglio viene dichiarato lo stato di emergenza nel settore del traffico nell'asse autostradale Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo Villesse-Gorizia e con OPCM n. 3702 viene nominato Commissario delegato il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Il 3 ottobre l'ANAS approva il progetto definitivo dell'opera e l'8 ottobre viene dato avvio alle procedure di esproprio. Il 21 si apre la CdS che si concluderà il 28 novembre.

Il 29 dicembre il Commissario delegato dà 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.

2009

Nella delibera CIPE n. 10 l'opera è compresa tra gli interventi delle "Opere di legge obiettivo inserite in convenzioni autostradali" e tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, con un costo di 165,4 Meuro, finanziato per 163,9 Meuro con risorse private e per 1,4 Meuro con risorse pubbliche.

Il 24 giugno avviene l'aggiudicazione provvisoria della gara d'appalto.

Il Commissario delegato, in data 16 luglio, aggiudica l'appalto integrato in via definitiva.

Il contratto viene sottoscritto nei primi giorni del mese di settembre.

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che i lavori sono stati parzialmente consegnati in data 20/08/2010 e che l'attuale avanzamento è pari al 6,70%.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	90,000 Fonte: CNEL
Previsione di costo al 30 aprile 2005	100,985 Fonte: Corte dei Conti
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	100,985 Fonte: Delibera CIPE 61/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	165,396 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	142,060 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	160,220 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	160,220 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 160,220 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **160,220**
Autovie Venete Spa 160,220 **Fonte:** Delibera CIPE 10/2009

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: La data di fine progettazione esecutiva coincide con il Decreto del Commissario delegato n. 66, di approvazione del progetto esecutivo. Il CIPE ha approvato il progetto preliminare con Deliberazione n.61/05 del 27 maggio 2005. L'importo di aggiudicazione è al netto degli oneri previdenziali (€ 29.004,41) indicati nel Decreto del Commissario delegato di aggiudicazione dell'appalto (n. 22 d.d. 16.07.2009). Il ribasso è pari al 9,98%.

Progettazione esecutiva

CIPE: Sì
Importo lavori: 117.694.964,03
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 1.610.998,20
Importo di aggiudicazione: 1.450.220,58
Nome aggiudicatario: I.CO.P S.P.A. in A.T.I. con FRIULANA BITUMI S.R.L., IMPRESA TOMAT S.P.A., VALLE COSTRUZIONI S.R.L. E S.I.O.S.S. S.R.L.
Codice fiscale aggiudicatario: 00298880303
Data inizio: 20/07/2009
Data fine: 04/08/2010

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: Affidamento con bando
Procedura: Procedura aperta
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Esecutiva
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 120 giorni
Lavori: 1095 giorni
Data bando: 27/12/2008
CIG/CUI: 0255305C56
Data aggiudicazione: 16/07/2009

Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	I.CO.P S.P.A. in A.T.I. con FRIULANA BITUMI S.R.L., IMPRESA TOMAT S.P.A., VALLE COSTRUZIONI S.R.L. E S.I.O.S.S. S.R.L.
Codice fiscale aggiudicatario:	00298880303
Data contratto:	03/09/2009
Quadro economico:	
Importo a base gara:	119.305.962,23
Importo oneri per la sicurezza:	6.741.310,00
Importo complessivo a base di gara:	126.047.272,23
Importo aggiudicazione:	98.604.801,95
Somme a disposizione:	48.988.461,41
Totale:	147.593.263,36
% Ribasso di aggiudicazione:	23,18
% Rialzo di aggiudicazione:	0,00
Note:	L'importo a base di gara comprende lavori e progettazione esecutiva. L'importo delle somme a disposizione è indicato nel Q.E. del progetto esecutivo approvato dal Commissario Delegato (Decreto n. 66/2009) e sono incluse le spese generali. L'importo del Quadro finanziario di competenza della S.p.A. Autovie Venete è indicato nel Piano economico finanziario allegato alla Convenzione di concessione con Anas S.p.A.. L'importo del Quadro finanziario di competenza della Regione FVG è indicato nel Decreto PTM//591 d.d. 03/12/2009, comprensivo di IVA. L'importo del Quadro finanziario di competenza del privato, include Immobiliare Arco S.r.l. (Convenzione d.d.17/12/2008) e Snam S.p.A. (Convenzione d.d. 08/05/2009) - indichiamo, per Immobiliare Arco, l'importo di Convenzione al netto di Iva, e, per Snam, l'importo previsto nel Q.E. approvato del progetto esecutivo, al netto di Iva.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	6.278.756,64
Stato avanzamento percentuale:	6,70
Data effettiva inizio lavori:	20/08/2010
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	In ritardo - Contenzioso per aggiudicazione definitiva dell'appalto, risolto positivamente.
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	In data 20/08/2010 è stata fatta una consegna parziale dei lavori (manca l'approvazione delle opere n.22 e n.28). I tempi di realizzazione aggiudicati sono pari a 895 giorni.

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	Iscritte nel registro di contabilità in data 26/04/2011.

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:**Numero totale:****Giorni proroga totali:****Motivi:****Altri motivi:****Importo:****Importo oneri sicurezza:****Somme a disposizione:****Totale:** 0,00**Note:**

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione ANAS-Autovie Venete del 7 Dicembre 1999

Decreto interministeriale n.607/Segr. Dicoter del 20 Dicembre 1999

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia del 20 Settembre 2002

Delibera Consiglio di Amministrazione ANAS del 17 Aprile 2003

Delibera di Giunta Regione Friuli Venezia Giulia n. 1105 del 4 Maggio 2004

Delibera Regione Friuli Venezia Giulia n. 1277 del 21 Maggio 2004

Delibera CIPE 61/2005 del 27 Maggio 2005

Convenzione Unica tra ANAS Spa e Autovie Venete Spa del Novembre 2007

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 11 Luglio 2008

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 Settembre 2008

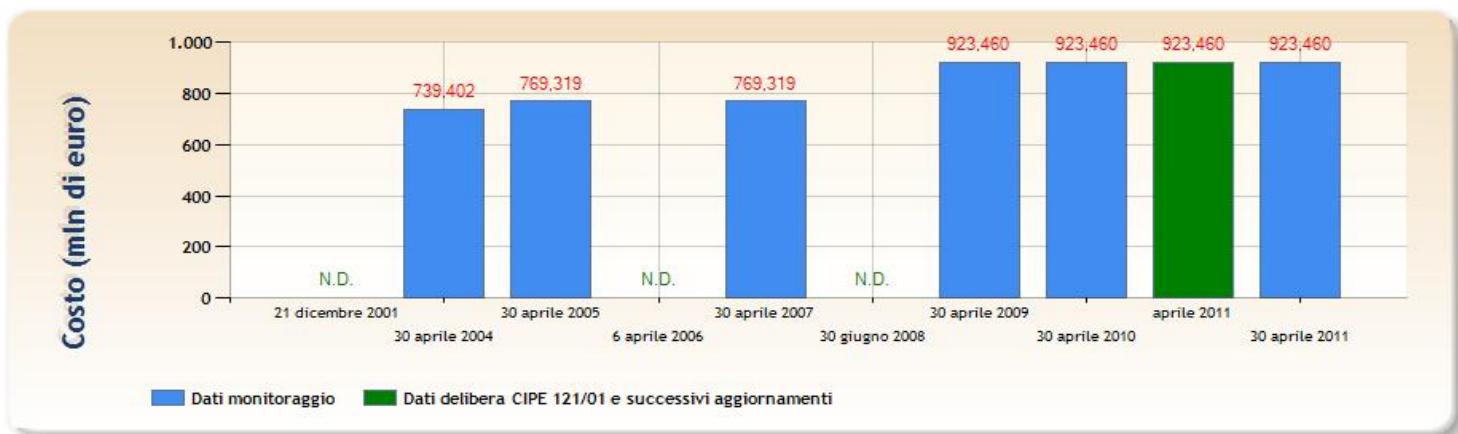
Bando di gara del Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse – Gorizia del 29 Dicembre 2008

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

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia

SCHEDA N. 17



LOCALIZZAZIONE



CUP:

TIPOLOGIA OPERA:

SOGGETTO TITOLARE:

Rete stradale

ANAS Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

DELIBERE CIPE

12/2004

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

L'opera riguarda il collegamento dell'autostrada A4 alla Valtrompia, per uno sviluppo complessivo di circa 37 km, articolato nei seguenti tratti:

- 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 gallerie e viadotti a causa della conformazione orografica della zona;
- 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/per la Valtrompia;
- Caserma Papa (2,6 km), con l'ammodernamento del tracciato della tangenziale ovest di Brescia in corrispondenza della Caserma ed il conseguente adeguamento degli svincoli esistenti.

DATI STORICI

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, sottoscritto il 4 dicembre da: Regione Lombardia, Provincia e Comune di Brescia, Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova (concessionaria per la costruzione e l'esercizio dell'omonima autostrada, A4, e delle relative opere di ammodernamento, potenziamento e completamento) e Autostrade Centro padane.

1999

Viene stipulata una convenzione tra Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova e ANAS, approvata dal MIT.

2000

L'intervento figura nell'Accordo di Programma Quadro su "riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia", stipulato il 3 aprile tra: MIT, Ministero del tesoro, Regione Lombardia, Province di Milano, Brescia, Cremona, Mantova e Pavia.

2001

La Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa avvia la procedura di cui alla legge n. 241/1990.

La delibera CIPE n. 121 include il "collegamento autostradale Brescia-Lumezzane", ai soli fini procedurali, nell'ambito dei "Corridoi stradali ed autostradali" della regione Lombardia.

2002

L'opera è inclusa nel piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture allegato al documento nel DPEF regionale. Il Ministero dell'ambiente e quello per i beni culturali esprimono parere favorevole con prescrizioni sul progetto redatto nel 2000

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 in tema di sicurezza. Il progetto recepisce, infine, le prescrizioni formulate nel decreto VIA del 2002.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, il 20 marzo, approva il progetto definitivo per l'importo complessivo di euro 739,4 Meuro, da sostenere in autofinanziamento.

Il collegamento autostradale Brescia-Lumezzane figura tra gli interventi inseriti nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile.

Il 18 aprile l'ANAS presenta al MIT il progetto definitivo, che costituisce l'elaborazione del precedente progetto redatto nel 2000.

Il 12 giugno l'ANAS comunica l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità.

La struttura tecnica del MIT indice la CdS che si svolge il 29 luglio e 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 tale verifica dovrà essere completata in sede di progettazione esecutiva, in base a ulteriori prescrizioni da attivare nelle successive fasi di costruzione ed esercizio. La Regione Lombardia 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.

Si svolge la seconda fase della CdS.

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 769,3 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.

2004

L'ANAS condivide il piano finanziario: la copertura, per l'importo complessivo di 769,3 Meuro, sarà integralmente assicurata dalla Società concessionaria, senza l'apporto di risorse pubbliche aggiuntive.

Il MIT 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.

La Regione Lombardia conferma il proprio assenso sul progetto, anche ai fini della localizzazione dell'opera.

Il CIPE, con delibera n. 12, prende atto delle verifiche e dei pareri espressi dagli Enti competenti, tra cui il Ministero della difesa, la Provincia di Brescia, la Comunità montana di Valtrompia, l'ARPA, 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 1999, l'opera era inclusa con un costo pari a 270,7 Meuro, ma le migliorie introdotte in fase di aggiornamento del progetto lo hanno portato a 739,4 Meuro ed i maggiori oneri per l'acquisizione di aree/ immobili a 769,3 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 approva quindi il progetto definitivo con prescrizioni e raccomandazioni.

2006

L'ANAS 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. Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS il "raccordo autostradale A4-Val Trompia" figura quale sub intervento del Completamento stradale Corridoio 5.

2007

La Commissione VIA sospende il bando di gara indetto dall'ANAS per l'affidamento dei lavori, in quanto la verifica di ottemperanza del progetto esecutivo del 1° e 2° lotto non si è conclusa positivamente.

L'ANAS, il 21 novembre, ripubblica il bando di gara, a seguito dell'annullamento della gara del 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 con lo svincolo di Concesio. Lotto n. 1.

2008

L'ANAS pubblica il bando di gara per la realizzazione di un 1° lotto dell'importo di 250 Meuro, concludendo la fase di prequalifica delle imprese.

2009

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 10 tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano.

Il 1 ottobre l'UE archivia 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 km tra Concesio e Sarezzo.

Il 13 ottobre ANAS apre le buste contenenti le offerte delle 13 imprese partecipanti .

Il 20 dicembre ANAS approva il progetto esecutivo del "Raccordo Autostradale della Valtrompia - 1° e 2° stralcio".

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.

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.

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. 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.

Il TAR accoglie la tesi sulla decadenza dei termini per la dichiarazione di pubblica utilità e annulla l'emanazione dei decreti di esproprio.

In luglio il Consiglio di Stato accetta il ricorso dell'Anas contro la sentenza del TAR, considerando prevalente l'interesse pubblico per la prosecuzione della procedura dell'autostrada, che è classificata "opera viaria di rilievo nazionale".

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nella Seduta del 18 Novembre il CIPE esprime il parere, con prescrizioni, sullo schema di convenzione unica tra ANAS Spa e Autostrada Brescia-Padova Spa.

2011

Autostrada Brescia- Padova Spa, nel mese di marzo, versa ad Anas Spa 1,2 Meuro come prima parte dello stanziamento necessario per il primo lotto funzionale di 5 Km da Concesio a Sarezzo. Entro la fine di aprile verrà completato il finanziamento.

Nel corso di una riunione congiunta tra Anas Spa, i sindaci di Sarezzo, Concesio e Villa Carcina, il presidente della Comunità Montana di Valtrompia e l'assessore provinciale ai Lavori Pubblici si raggiunge un'intesa, finalizzata ad accogliere le istanze degli enti locali e dei proprietari delle aree da espropriare. La cantierizzazione del primo lotto è prevista per la primavera del 2012.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia" è riportata nelle tabelle: 1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio, risulta che è disponibile la progettazione esecutiva per l'intero intervento. Per il Tronco Sarezzo-Lumezzane (completamento), privo di copertura finanziaria, è stato dato il via libera alla realizzazione del primo lotto (Concesio - Sarezzo) e la riprogettazione, con conseguente riapprovazione della restante parte del progetto.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	739,402 Fonte: CNEL
Previsione di costo al 30 aprile 2005	769,319 Fonte: Delibera CIPE 12/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	769,319 Fonte: Delibera CIPE 12/2004
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	923,460 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	923,460 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	923,460 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	923,460 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	258,600 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	258,591
Società Concessionaria Autostrada Brescia–Verona–Vicenza–Padova	258,591 Fonte: ANAS Spa

Fabbisogno residuo:	664,869
----------------------------	----------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	Si suppone che la scheda sia riferita all'intero progetto del collegamento autostradale in oggetto, per il quale sono già compilate le schedecui si rimanda relative al lotto 1 (Concesio -Sarezzo) e quella relativa al completamento.

Progettazione esecutiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	

Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Tronco Ospitaletto-Sarezzo, tratto Concesio-Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto n. 1

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	il progetto fu commissionato dalla Società Brescia-Padova che lo ha ceduto ad ANAS per arginare una procedura di infrazione aperta a seguito di affidamento diretto.

Progettazione esecutiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	258.590.571,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data inizio:	
Data fine:	

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	ANAS Spa
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Esecutiva
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	30 giorni
Lavori:	1420 giorni
Data bando:	27/11/2007
CIG/CUI:	009648993B
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	228.116.168,42
Importo oneri per la sicurezza:	7.164.849,98
Importo complessivo a base di gara:	235.281.018,40
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	23.309.552,60

Totale: 258.590.571,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note: gli importi sono iva esclusa.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

Tronco Sarezzo-Lumezzane (completamento)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: L'intervento è privo di copertura finanziaria. Inoltre a seguito di contenzioso, la Provincia di Brescia ha promosso un accordo transattivo tra la parti che ha stabilito il via libera alla realizzazione del primo lotto (Concesio - Sarezzo) e la riprogettazione con conseguente riapprovazione della restante parte del progetto.

Progettazione esecutiva

CIPE: Si
Importo lavori:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

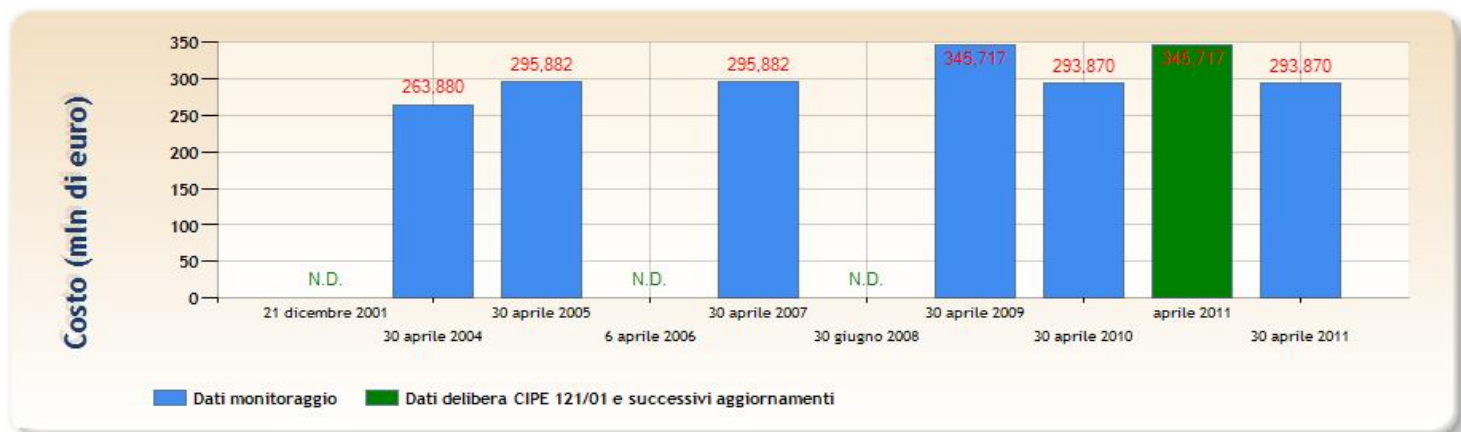
Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

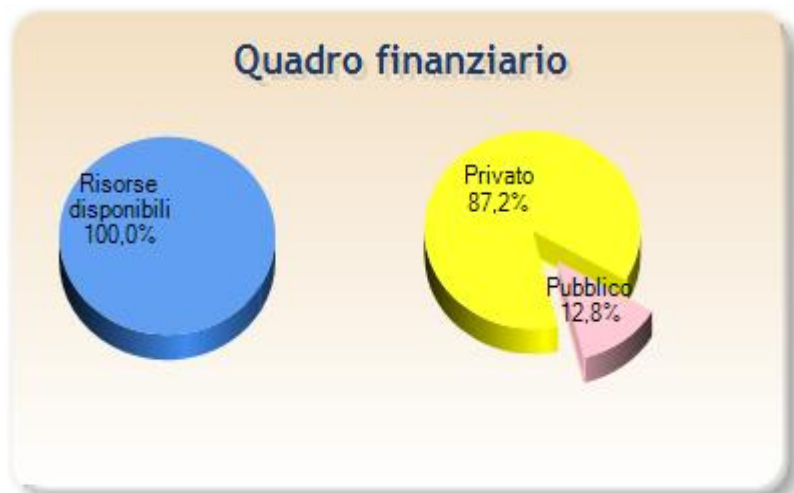
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari
Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di
Poncarale e l'aeroporto di Montichiari

SCHEMA N. 18



LOCALIZZAZIONE



CUP:

D41B00000140003

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Autostrade Centro Padane

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

24/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

2013

DESCRIZIONE

Il progetto prevede la 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. E' prevista la riqualificazione e/o realizzazione, per circa 30 km, delle seguenti tratte:

- 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.

DATI STORICI

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 MIT emanato di concerto con il Ministro del tesoro il 17 febbraio. L'opera – secondo il piano finanziario – dovrà 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 252,9 Meuro.

2001

Il progetto è inserito nella delibera CIPE n. 121 ai soli fini procedurali nell'ambito dei "Corridoi stradali ed autostradali" della Regione Lombardia.

2003

L'intervento "Tangenziale sud di Brescia" figura nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile.

Il 28 maggio l'ANAS trasmette il progetto definitivo al MIT, alle altre Amministrazioni, alla Regione interessata e agli Enti interferenti.

Il 4 agosto si svolge la CdS con le sole Amministrazioni ed il 24 settembre con gli Enti gestori delle interferenze.

La Commissione VIA richiede approfondimenti ed integrazioni al SIA, con particolare riguardo all'integrazione con il progetto preliminare della linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona.

La Regione Lombardia subordina il parere favorevole al recepimento di prescrizioni, che hanno comportato alcune varianti al progetto definitivo, e di raccomandazioni.

2004

Il 2 febbraio viene presentato il progetto definitivo aggiornato con le integrazioni al SIA

Il 17 aprile l'ANAS approva il progetto del costo complessivo pari a 263,9 Meuro.

La Regione esprime parere favorevole condizionato a prescrizioni.

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.

2005

Il 18 marzo il Presidente della Regione Lombardia esprime assenso al progetto del d.lgs. n. 190/2002.

Il CIPE, con delibera n. 24, approva il progetto definitivo, per un costo dell'opera pari a 295,8 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, 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 convenzione, con il quale verrà concordata tra le parti detta revisione, verrà approvato con decreto del MIT, d'intesa con il Ministro dell'economia.

Nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS il "raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari" figura quale sub intervento del Complemento stradale Corridoio 5.

2007

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.

2008

Il 21 aprile, Autostrade Centro Padane 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.

Il 16 settembre iniziano 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 l'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.

2009

Il 7 gennaio Autostrade Centro Padane 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.

L'opera è compresa nella delibera CIPE n. 10 tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano riuniti sotto la voce "Completamento stradale corridoio 5" con un costo complessivo di 345,8 Meuro, interamente finanziato.

2010

Autostrade Centro Padane, in data 17 marzo, aggiudica in via definitiva i lavori relativi al I e II lotto alla Cooperativa di Costruzioni Società Cooperativa di Modena per un importo di 40,1 Meuro.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Ad aprile, in occasione della posa del ponte che attraversa la A 21, la Società Concessionaria comunica che i primi 17 Km verranno completati entro dicembre e gli ulteriori 14 Km entro il 2013.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DEF 2012-2014 l'opera "Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)"; "6: Programma Infrastrutture Strategiche – Stato avanzamento lavori".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio, risulta che i lavori relativi al 1°Stralcio hanno un avanzamento del 2% e quelli del 2°Stralcio del 67% (fine lavori prevista per il 21/12/2011).

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	263,880 Fonte: CNEL
Previsione di costo al 30 aprile 2005	295,882 Fonte: Delibera CIPE 24/2005
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	295,882 Fonte: Delibera CIPE 24/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	345,717 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	293,870 Fonte: DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia
Costo ad aprile 2011	345,717 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	293,870 Fonte: DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	154,190 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	293,870
Fondi Pubblici	37,000 Fonte: DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia
Fondi Comunitari	0,700 Fonte: DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia
Autostrade Centro Padane Spa	256,170 Fonte: DPEF 2010-2013 - "Scheda Regioni "Intese Generali quadro" e gli aggiornamenti – Lombardia

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	TRATTANDOSI DI UN'OPERA I CUI LAVORI SONO STATI OGGETTO DI DISTINTE PROGETTAZIONI E PROCEDURE DI APPALTO SI RINVIA ALLE SCHEDE RELATIVE AI LOTTI III - IV E LOTTI I-II

Progettazione esecutiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	
Data inizio:	
Data fine:	

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del Aprile 2003
Delibera Regione Lombardia n.VII/14837 del 31 Ottobre 2003
Delibera Regione Lombardia n.VII/17369 del 30 Aprile 2004
Delibera CIPE 24/2005 del 18 Marzo 2005
Bando di gara Autostrade Centro Padane Spa lavori III e IV lotto del Giugno 2007
Avviso di aggiudicazione Autostrade Centro Padane Spa lavori III e IV lotto del Giugno 2008
Bando di gara Autostrade Centro Padane Spa lavori I e II lotto del Gennaio 2009
Avviso di aggiudicazione Autostrade Centro Padane Spa lavori I e II lotto del Giugno 2010

1° stralcio Lotti I e II

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note:
Progettazione esecutiva
CIPE: Si
Importo lavori: 62.813.910,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno:
Data inizio: 09/02/2006
Data fine: 26/09/2007

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: ANAS Spa
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione: Prezzo più basso

Fase progettuale a base di gara:	Esecutiva
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	1095 giorni
Data bando:	05/01/2009
CIG/CUI:	0257273464
Data aggiudicazione:	17/03/2010
Tipo aggiudicatario:	Impresa singola
Nome aggiudicatario:	Cooperativa di Costruzioni Soc. Coop
Codice fiscale aggiudicatario:	00175840362
Data contratto:	04/05/2010

Quadro economico:

Importo a base gara:	61.191.478,00
Importo oneri per la sicurezza:	1.622.432,00
Importo complessivo a base di gara:	62.813.910,00
Importo aggiudicazione:	40.097.797,62
Somme a disposizione:	
Totale:	40.097.797,62
% Ribasso di aggiudicazione:	31,12
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	04/09/2013
Stato avanzamento importo:	800.000,00
Stato avanzamento percentuale:	2,00
Data effettiva inizio lavori:	06/09/2010
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	Secondo previsione
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:

Numero totale:	
Giorni proroga totali:	

Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007 2011
Previsione al 30/04/2009 2013
Previsione al 30/04/2010 2013
Previsione al 30/04/2011 2013

2° stralcio Lotti III e IV

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note:
Progettazione esecutiva
CIPE: Si
Importo lavori: 167.605.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno:
Data inizio: 09/02/2006
Data fine: 16/11/2006

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: ANAS Spa
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta
Sistema di realizzazione: Appalto sola esecuzione
Criterio di aggiudicazione: Prezzo più basso
Fase progettuale a base di gara: Esecutiva
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori: 40 mesi
Data bando: 28/06/2007
CIG/CUI: 0048758C5C

Data aggiudicazione: 21/04/2008
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Itinera Spa
Codice fiscale aggiudicatario: 01668980061
Data contratto: 07/08/2008

Quadro economico:

Importo a base gara: 165.738.088,00
Importo oneri per la sicurezza: 1.866.912,00
Importo complessivo a base di gara: 167.605.000,00
Importo aggiudicazione: 114.087.176,96
Somme a disposizione: 0,00
Totale: 114.087.176,96
% Ribasso di aggiudicazione: 32,29
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: In corso
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori: 21/12/2011
Stato avanzamento importo: 82.289.180,81
Stato avanzamento percentuale: 67,00
Data effettiva inizio lavori: 06/11/2008
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione: In anticipo
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite: 10
Importo totale riserve definite: 5.965.173,00
Totale riserve da definire: 0
Note: importo richiesto dall'impresa con le riserve: € 24.501.122,19

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale: 2
Giorni proroga totali:
Motivi: Art. 132 c. 1. lett. a) D.Lgs. 163/2006 - Art. 132 c. 1. lett. b) D.Lgs. 163/2006 - Art. 132 c. 1. lett. c) D.Lgs. 163/2006 - Art. 132 c. 3. D.Lgs. 163/2006
Altri motivi: è stata sottoscritta anche una variante migliorativa ex art. 11 DM 145/2000
Importo: 119.440.692,51
Importo oneri sicurezza: 3.160.679,12
Somme a disposizione:

Totale: 122.601.371,63
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004	
Previsione al 30/04/2005	
Previsione al 30/04/2007	2011
Previsione al 30/04/2009	2013
Previsione al 30/04/2010	2012
Previsione al 30/04/2011	2011

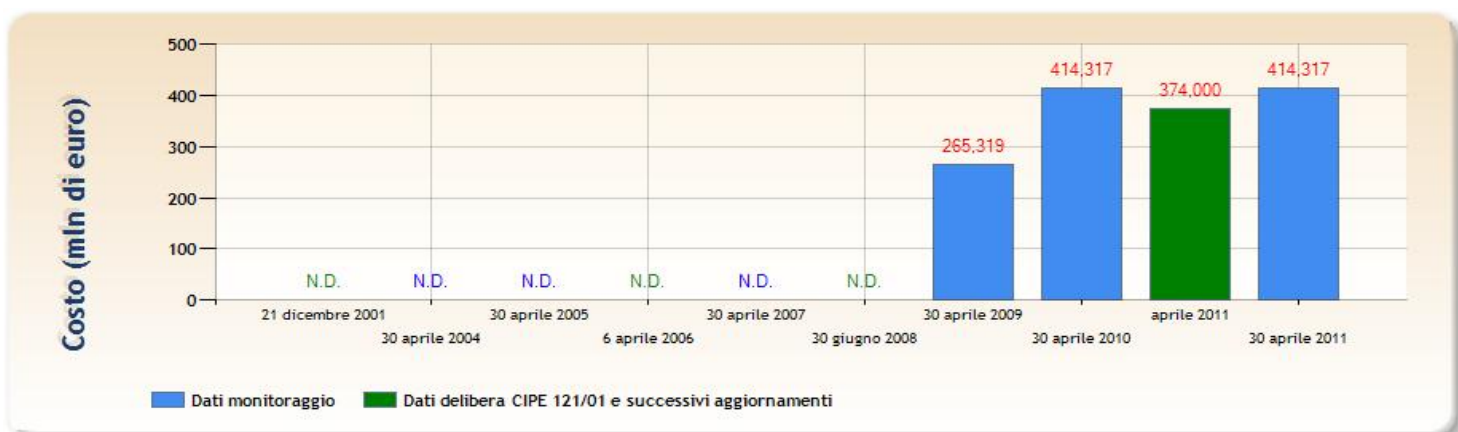
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari

Autostrada A4 Torino - Milano

Tronco 2 - Novara - Milano esclusa variante di Bernate Ticino

SCHEMA N. 19



LOCALIZZAZIONE



CUP:

E24E04000110007

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

SATAP - Autostrada Torino-Milano
Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione definitiva

DELIBERE CIPE

164/2007

ULTIMAZIONE LAVORI

2015

DESCRIZIONE

Il progetto si inquadra nell'ambito del Corridoio 5 Lisbona-Kiev e riguarda lavori di adeguamento dell'autostrada A4 Torino-Milano. In particolare, esso comporta l'adeguamento della 4° 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), con l'esclusione della variante di Bernate Ticino. L'intervento, che inizia dal km 91+000, della lunghezza di 28,5 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 Ghisolfa. L'opera è stata suddivisa in 3 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 (AV). Sono inoltre previsti lo spostamento e la riprogettazione delle strade che interferiscono.

DATI STORICI

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, dall'allora concessionaria, l'Autostrada Torino-Milano S.p.A. (ASTM).

2000

Nella CdS relativa all'approvazione del progetto AV Torino-Milano, tenutasi il 14 luglio, si stabilisce di risolvere l'interferenza dell'autostrada con la linea ferroviaria.

2001

Con contratto sottoscritto in data 22/03/2001 viene affidata, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano (dalla pk 4+814 a 91+000-Novara est).

La delibera CIPE n. 121 include l'opera nella sezione "corridoio plurimodale padano-sistemi stradali ed autostradali", con un costo di 136,9 Meuro.

2002

Con atti aggiuntivi del 25/03/2002 e 13/05/2002 viene affidata la progettazione definitiva ed esecutiva del completamento dell'intervento dell'intero tronco II (dalla pk 91+000 Novara est alla pk 120+800 Milano - ghisolfa) con esclusione del tratto tra pk 98+163 al km 103+000 (Variante di Bernate).

2003

L'11 giugno viene stipulato un atto aggiuntivo alla convenzione ANAS –ASTM del 28 luglio 1999.

Il 6 novembre l'ANAS approva il progetto definitivo dell'adeguamento della 4° corsia nel tratto tra il nodo di Novara Est e Milano, corredato dal SIA, il cui costo ammonta a 180,9 Meuro.

2004

L'ANAS, soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT il progetto definitivo dell'adeguamento della 4° corsia nel tratto tra il nodo di Novara Est e Milano, corredato dal SIA, per l'avvio delle procedure della Legge Obiettivo e lo trasmette anche a tutte le altre Amministrazioni ed Enti interessati.

La Regione Lombardia 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.

Con la convenzione del 3 dicembre tra ANAS, ASTM e 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 459,7 Meuro, di cui 220,1

Meuro per la variante di Bernate.

2005

Il CIPE, con delibera n. 3, integra il PIS prevedendo 10 “aggiornamenti” di opere già incluse nel Programma originario, tra i quali figura l’asse autostradale Milano-Torino, con un costo aggiuntivo di 1.120 Meuro.

Il MIT indice, il 30 giugno, la CdS relativa all’adeguamento del tronco 2 Novara Est-Milano, i cui lavori si concludono il 30 agosto.

2006

Il CIPE, con la delibera n. 130 di rivisitazione del PIS, include la “A4 Torino-Milano” tra le opere del “corridoio plurimodale padano-sistemi stradali e autostradali”.

La Regione Piemonte esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto relativo al tronco 2. Il Ministero dell’ambiente trasmette il parere della Commissione VIA che si esprime favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni, con particolare riferimento al tronco II (dal Km 105 + 522 al Km 121+ 00, ove è prevista la realizzazione della 4° corsia.

La Regione Piemonte formula positiva volontà d’intesa sulla localizzazione dell’opera, con condizioni e prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali si pronunzia positivamente, con prescrizioni, sul progetto, con specifico riferimento al tronco II.

2007

Il CIPE, con delibera n. 39, 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 10 ottobre viene sottoscritto da ANAS e SATAP lo schema di convenzione unica.

Il CIPE, con delibera n. 133, esprime valutazione positiva, con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di convenzione unica tra ANAS e SATAP per la progettazione, costruzione ed esercizio della tratta autostradale A4 Torino-Milano, corredato dal piano economico-finanziario.

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria concernente l’intervento “autostrada A4, adeguamento quarta corsia tratta Novara-Milano”.

Il Presidente della Regione Piemonte conferma il parere positivo espresso con le precedenti delibere di Giunta.

Il CIPE, con delibera n. 164, 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 ANAS. Il costo risulta quindi di 265,3 Meuro, di cui euro 70,2 Meuro per il lotto II.1, 155,4 Meuro per il lotto II.2; 39,7 Meuro per il 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 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.

2009

Nel 1° Atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, l’opera Autostrada A4 Ammodernamento Torino-Milano è compresa 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.

L’intervento “Autostrada A4: adeguamento quarta corsia tratto Novara-Milano” è inserito nella delibera CIPE n. 10 tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano, 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, SATAP, RFI, TAV ed il Consorzio CAVTOMI. Il progetto degli interventi da

realizzarsi, ad esclusione dei manufatti ferroviari, viene quindi trasmesso dalla SATAP ad ANAS (concedente) il 31 luglio. L'importo complessivo degli interventi è di 7,9 Meuro, dei quali 5,9 per lavori ed 1,6 per somme a disposizione dell'Amministrazione. In ottemperanza con i tempi previsti nella convenzione, la SATAP dà corso all'affidamento diretto dei lavori alla ITINERA.

SATAP trasmette la rivisitazione della progettazione definitiva al concedente ANAS, per approvazione (I 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)

SATAP trasmette ad ANAS la progettazione definitiva del Lotto 2.2 .

2010

Dalla relazione di bilancio 2009 della SATAP 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 pertanto impossibili le procedure propedeutiche all'affidamento dei lavori.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Autostrada A4 Torino - Milano: interventi di adeguamento Novara - Milano (tronco 2°) dal km 91 al km 127" è riportata nelle tabelle: "1: Aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche luglio 2010"; "3: Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE".

Il 2 Ottobre il CdA di ANAS approva il progetto definitivo del lotto 2.2, dal km 105,520 al km 121,000 dell'autostrada A4 Torino-Milano, nel territorio provinciale di Milano. Il tracciato prevede, tra le opere d'arte principali, la realizzazione di un sovrappasso alla ferrovia Torino-Milano, il nuovo casello di Rho Sud, cavalcavia, opere di sostegno, barriere di sicurezza, oltre ad opere di riqualificazione ambientale e mitigazione acustica.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

In data 16 novembre, il MIT comunica ad ANAS che le Delibere CIPE n.164/2007 e n.72/2008 possono ritenersi idonee – fatto salvo le raccomandazioni e indicazioni del CIPE stesso – a produrre gli effetti di legge, sollecitandola a riprendere le attività di competenza per il completamento dell'iter approvativo degli interventi in esame.

In data 16 dicembre ANAS invita la SATAP a provvedere all'avvio di quanto previsto agli articoli 15 e 16 del DPR 327/01 sulla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

2011

Nella relazione di bilancio 2010 della SATAP, relativamente al Tronco A4, si evidenzia che "per i lotti che interessano il territorio lombardo dei lavori di ammodernamento, una serie di fattori esogeni alla Società hanno ritardato la realizzazione del piano di investimenti. Infatti, a fronte di Delibere CIPE rese nel dicembre 2007 ed agosto 2008, solo nel novembre 2010 il MIT ha comunicato al Concedente ANAS che le succitate delibere potevano ritenersi idonee a produrre gli effetti di legge essendosi perfezionata l'intesa Stato-Regione, sollecitando così l'ANAS a riprendere le attività di competenza per il completamento dell'iter approvativo degli interventi in esame. 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 ha inoltrato ad ANAS, per l'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 ha inoltrato ad ANAS, per l'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 162,0 per lavori ed 96,6 per somme a disposizione.

LOTTO 2.3 – da progr. Km 121+000 a progr. Km 127+000

La SATAP inoltra ad 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.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Autostrada A4 Torino - Milano: interventi di adeguamento Novara - Milano (tronco 2°) dal km 91 al km 127" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture

Strategiche - Aggiornamento aprile 2011” ; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	N.D. Fonte:
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	265,319 Fonte: Delibera CIPE 164/2007
Previsione di costo al 30 aprile 2010	414,317 Fonte: Bilancio 2009 SATAP Spa
Costo ad aprile 2011	374,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	414,317 Fonte: Bilancio 2010 SATAP Spa

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	265,320 Fonte: DEF 2012-2014
Disponibilità al 30 aprile 2011:	414,317
SATAP Spa	414,317 Fonte: Bilancio 2010 SATAP Spa
Fabbisogno residuo:	0,000

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione tra ANAS e ASTM del 28 Luglio 1999
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/18610 del 5 Agosto 2004
Convenzione tra ANAS Spa, la ASTM e la SATAP del 3 Dicembre 2004
Delibera CIPE 3/2005 del 18 Marzo 2005
Delibera Regione Piemonte n. 63-2535 del 3 Aprile 2006
Delibera Regione Piemonte n. 17-3930 del 2 Ottobre 2006
Delibera CIPE 39/2007 del 15 Giugno 2007
Delibera CIPE 45/2007 del 28 Giugno 2007
Delibera CIPE 164/2007 del 21 Dicembre 2007
1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Piemonte del 23 Gennaio 2009
Bilancio 2009 SATAP Spa del Aprile 2010
Bilancio 2010 SATAP Spa del Aprile 2011

Tronco 2 - Lotto 2.1. (dal km 91+000 al km 98+000)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: con contratto sottoscritto in data 22/03/2001 è stato affidato, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano (dalla pk 4+814 a 91+000-Novara est) e con atti aggiuntivi del 25/03/2002 e 13/05/2002 l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva del completamento dell'intervento dell'intero tronco II (dalla pk 91+000 Novara est alla pk 120+800 Milano - ghisolfa) con esclusione del tratto tra pk 98+163 al km 103+000 (Variante di Bernate). L'importo di aggiudicazione indicato tiene conto delle progettazioni di tutto il tronco II con esclusione della Variante di Bernate.

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: ATI SPEA S.p.A.- C.S.P.S.r.l.- IN.CO S.p.A.- ITALCONSULT S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 007447280154
Data inizio:
Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009 2013
Previsione al 30/04/2010 2012
Previsione al 30/04/2011 2014

Tronco 2 - Lotto 2.2. (dal km 105+522 al km 121+000)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: con contratto sottoscritto in data 22/03/2001 è stato affidato, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano (dalla pk 4+814 a 91+000-Novara est) e con atti aggiuntivi del 25/03/2002 e 13/05/2002 l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva del completamento dell'intervento dell'intero tronco II (dalla pk 91+000 Novara est alla pk 120+800 Milano - ghisolfa) con esclusione del tratto tra pk 98+163 al km 103+000 (Variante di Bernate).

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: ATI SPEA S.p.A.- C.S.P.S.r.l.- IN.CO S.p.A.- ITALCONSULT S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 007447280154
Data inizio:
Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:

Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007

Previsione al 30/04/2009	2013
Previsione al 30/04/2010	2013
Previsione al 30/04/2011	2015

Tronco 2 - Lotto 2.3. (dal km 121+000 al km 127+000)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: con contratto sottoscritto in data 22/03/2001 è stato affidato, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Torino-Milano (dalla pk 4+814 a 91+000-Novara est) e con atti aggiuntivi del 25/03/2002 e 13/05/2002 l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva del completamento dell'intervento dell'intero tronco II (dalla pk 91+000 Novara est alla pk 120+800 Milano - ghisolfa) con esclusione del tratto tra pk 98+163 al km 103+000 (Variante di Bernate).

Progettazione definitiva

CIPE: Sì
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: ATI SPEA S.p.A.- C.S.P.S.r.l.- IN.CO S.p.A.- ITALCONSULT S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 007447280154
Data inizio:
Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004	
Previsione al 30/04/2005	
Previsione al 30/04/2007	
Previsione al 30/04/2009	2013
Previsione al 30/04/2010	2010
Previsione al 30/04/2011	2014

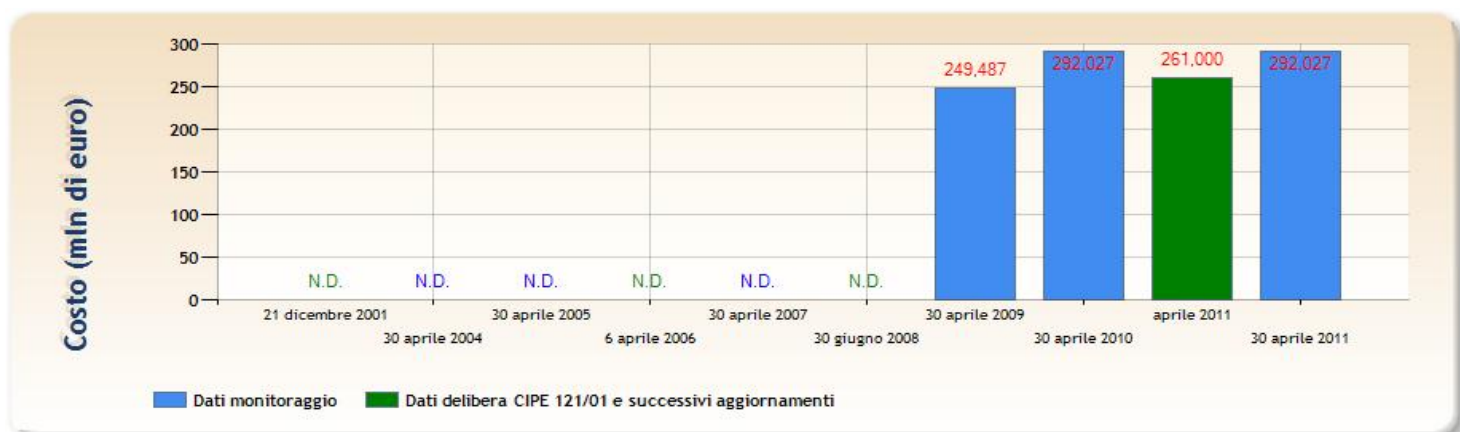
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Complemento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari

Autostrada A4 Torino - Milano

Variante di Bernate (dal km 98+027 al km 103+220)

SCHEDA N. 20



LOCALIZZAZIONE



CUP:

E24E04000120007

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

SATAP - Autostrada Torino-Milano
Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione definitiva

DELIBERE CIPE

72/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

2015

DESCRIZIONE

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 (AV) 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'AV 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.

DATI STORICI

2000

Nella CdS relativa all'approvazione del progetto AV Torino-Milano del 14 luglio si stabilisce di risolvere l'interferenza dell'autostrada con la linea ferroviaria.

2001

La delibera CIPE n. 121 include l'opera nella sezione "corridoio plurimodale padano-sistemi stradali ed autostradali", con un costo di 136,9 Meuro.

2003

L'11 giugno viene stipulato un atto aggiuntivo alla convenzione ANAS-ASTM del 28 luglio 1999.

2004

Con la convenzione del 3 dicembre tra ANAS, ASTM e 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 459,7 Meuro, di cui 220,1 Meuro riferiti alla variante di Bernate.

2005

Il CIPE, con delibera n. 3, integra il PIS, prevedendo dieci "aggiornamenti" di opere già incluse nel Programma originario, tra i quali figura l'asse autostradale Milano-Torino, con un costo aggiuntivo di 1.120 Meuro.

Il 25 ottobre l'ANAS approva il progetto definitivo della Variante di Bernate con un costo del progetto di circa 192 Meuro.

L'ANAS, in qualità di soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT il progetto definitivo della Variante di Bernate per l'avvio delle procedure della Legge Obiettivo.

2006

Il 14 febbraio la Concessionaria SATAP inoltra il progetto Variante di Bernate a tutte le altre Amministrazioni ed Enti interessati.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole sul progetto definitivo della Variante di Bernate, condizionandolo al recepimento di prescrizioni e condizioni.

Il MIT indice, il 5 aprile, la CdS relativa alla Variante di Bernate, i cui lavori si concludono il 15 maggio.

Il CIPE, con la delibera n. 130 di rivisitazione del PIS, conferma la "A4 Torino-Milano".

La Regione Piemonte formula positiva volontà d'intesa sulla localizzazione dell'opera, compresa la Variante di Bernate, con condizioni e prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali 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.

2007

Il CIPE, con delibera n. 39, 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 10 ottobre viene sottoscritto da ANAS e SATAP lo schema di convenzione unica.

Il CIPE, con delibera n. 133, esprime valutazione positiva, con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di convenzione unica tra l'ANAS 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.

2008

Il Ministero dell'ambiente, richiamandosi al parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni espresso dalla Commissione VIA nel 2006, sul progetto di ammodernamento di altra tratta contigua dell'autostrada, conferma il proprio assenso al progetto, come da atto depositato nell'ambito della citata CdS del 14 luglio 2000.

Il CIPE, con delibera n. 72, 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 portano il costo dell'opera a 249,5 Meuro, articolato in circa 206 Meuro quale importo a base d'appalto e in 43,5 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 220,1 Meuro. Il contributo statale già accordato, riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003 e nella convenzione unica ANAS-SATAP, pari ad 56,6 Meuro, è destinato alla parziale copertura delle opere relative alla realizzazione della variante. L'importo di 249,5 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 entro sessanta giorni dalla pubblicazione della delibera nella G.U.

2009

Nel 1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritto il 23 gennaio, l'opera Autostrada A4 Ammodernamento Torino-Milano è compresa 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.

L'intervento "A4 Torino-Milano tronco II variante di Bernate Ticino" è inserito nella delibera CIPE n. 10 tra gli interventi autostradali del Corridoio Plurimodale Padano con un costo complessivo di 249,5 Meuro, interamente finanziato con risorse private.

SATAP trasmette la rivisitazione della progettazione definitiva della Variante di Bernate Ticino al concedente ANAS, per l'approvazione.

2010

Dalla relazione di Bilancio 2009 della SATAP, 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. Il 27 maggio ANAS approva il progetto definitivo della variante di Bernate Ticino. Il tempo di esecuzione per la realizzazione delle opere viene complessivamente confermato in 1.095 giorni.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+2207" è riportata nelle tabelle: "1: Aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche luglio 2010"; "3: Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture. In data 16 novembre, il MIT comunica ad ANAS che le delibere CIPE n.164/2007 e n.72/2008 possono ritenersi idonee – fatto salvo le raccomandazioni e indicazioni del CIPE stesso – a produrre gli effetti di legge, sollecitandola a riprendere le attività di competenza per il completamento dell'iter approvativo degli interventi in esame. In data 16 dicembre ANAS invita la SATAP a provvedere all'avvio di quanto previsto agli articoli 15 e 16 del DPR 327/2001 sulla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Il 23 dicembre SATAP pubblica la comunicazione di avvio di procedimento comportante la dichiarazione di pubblica utilità.

2011

Nella relazione di bilancio 2010 della SATAP, relativamente al Tronco A4, si evidenzia che “per i lotti che interessano il territorio lombardo dei lavori di ammodernamento, una serie di fattori esogeni alla Società hanno ritardato la realizzazione del piano di investimenti. Infatti, a fronte di Delibere CIPE rese nel dicembre 2007 ed agosto 2008, solo nel novembre 2010 il MIT comunica al Concedente ANAS che le citate delibere potevano ritenersi idonee a produrre gli effetti di legge essendosi perfezionata l'intesa Stato-Regione, sollecitando così l'ANAS a riprendere le attività di competenza per il completamento dell'iter approvativo degli interventi in esame. 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 ha inoltrato ad ANAS, per l'approvazione, il progetto definitivo degli interventi di ammodernamento, revisionato secondo i contenuti della delibera approvativa; l'importo complessivo del progetto è di 292 meruro, dei quali 205 per lavori e 77 per somme a disposizione dell'Amministrazione.”

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera “Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220” è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011”; “2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio, risulta che la progettazione definitiva degli interventi , in quanto interferenti con i lavori di realizzazione della linea AC Torino-Milano, è stata realizzata dalla Fiat Engineering per conto del CAV.To.MI. La progettazione esecutiva è stata affidata dalla SATAP alla SINA S.p.A.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	N.D. Fonte:
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	249,487 Fonte: Delibera CIPE 72/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	292,027 Fonte: Bilancio 2009 SATAP Spa
Costo ad aprile 2011	261,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	292,027 Fonte: Bilancio 2010 SATAP Spa

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	198,420 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **292,027**
SATAP Spa 292,027 **Fonte:** Bilancio 2010 SATAP Spa

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: la progettazione definitiva degli interventi in oggetto, in quanto interferenti con i lavori di realizzazione della linea AC Torino-Milano, è stata realizzata dalla Fiat Engineering per conto del CAV.To.MI. La progettazione esecutiva è stata affidata dalla SATAP alla SINA S.p.A.

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori:
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio:
Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione tra ANAS e ASTM del 28 Luglio 1999

Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/18610 del 5 Agosto 2004

Convenzione tra ANAS Spa, la ASTM e la SATAP del 3 Dicembre 2004

Delibera CIPE 3/2005 del 18 Marzo 2005

Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/002171 del 22 Marzo 2006

Delibera Regione Piemonte n. 63-2535 del 3 Aprile 2006

Delibera Regione Piemonte n. 17-3930 del 2 Ottobre 2006

Delibera CIPE 39/2007 del 15 Giugno 2007

Delibera CIPE 45/2007 del 28 Giugno 2007

Delibera CIPE 72/2008 del 1 Agosto 2008

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

Bilancio 2009 SATAP Spa del Aprile 2010

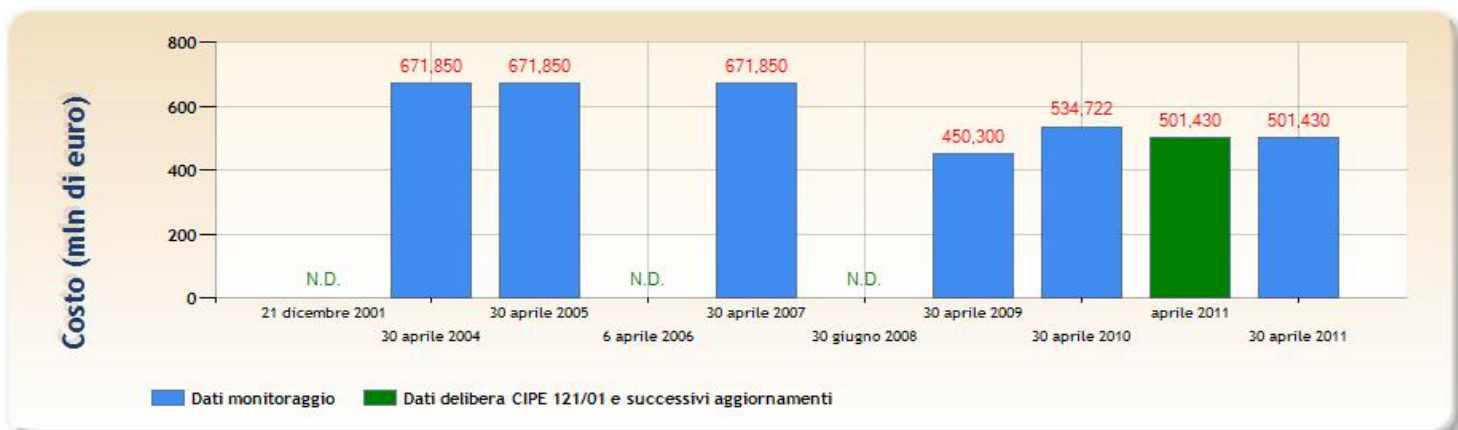
Bilancio 2010 SATAP Spa del Aprile 2011

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

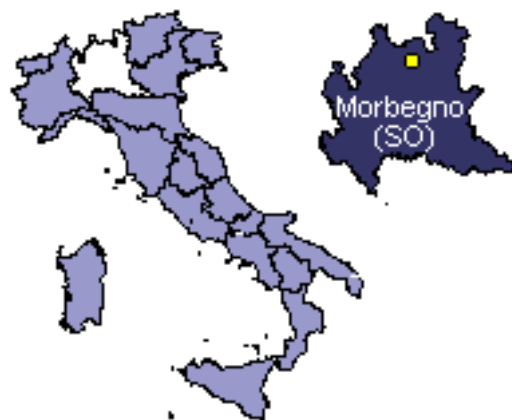
Accessibilità stradale Valtellina

SS n. 38 : Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano -1° Lotto

SCHEDA N. 21



LOCALIZZAZIONE



CUP:

32C0500028001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

ANAS Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

151/2005
75/2006
14/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

DESCRIZIONE

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". L'intervento, che si compone di 2 sottointerventi, ovvero il 1° stralcio, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto e il 2° stralcio, dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano, consiste nella realizzazione di una variante a nord dell'attuale tracciato della predetta strada statale tra Colico e Talamona, oltre ad 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 circa 19 Km, di cui 9 Km in rilevato, 5 Km in viadotto e 6 Km in galleria naturale a doppia canna. E' prevista la realizzazione di 3 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.

DATI STORICI

1997

La Regione Lombardia firma una convenzione con l'ANAS per la progettazione di interventi generali in Valtellina che prevede che la Regione sviluppi il progetto preliminare dell'intervento e lo studio VIA.

2001

Nella delibera CIPE n. 121 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali ed autostradali "Accessibilità Valtellina", del costo complessivo di 480,1 Meuro.

La Regione Lombardia affida la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva all'ATI, costituita dalla Società Bonifica Spa (mandataria), Metropolitana Milanese Spa e Technical Spa.

2003

Il 23 gennaio, la Regione Lombardia presenta il progetto definitivo, con le modifiche e integrazioni richieste agli enti interessati.

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile, nell'ambito dei "Corridoi autostradali e stradali".

L'ANAS approva il progetto definitivo del 1° lotto.

2004

L'ANAS trasmette al MIT e alle Amministrazioni interessate il progetto definitivo, corredato dal SIA e dal programma di risoluzione delle interferenze.

Il 7 aprile si apre la CdS convocata dal MIT che si conclude il 12 maggio con l'espressione di prescrizioni e raccomandazioni in fase di redazione del progetto esecutivo.

La Regione Lombardia trasmette copia della delibera con la quale esprime parere favorevole con prescrizioni. Il Ministero dell'ambiente, sulla base della valutazione della Commissione VIA, esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto definitivo.

2005

La Regione Lombardia 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".

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

L'ANAS comunica al CIPE il quadro delle somme già a disposizione per il 1° stralcio, che ammontano a 140 Meuro.

Il MIT 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 n. 151, approva con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT, il progetto definitivo dell'opera per un costo di 671,8 Meuro e prende atto della copertura finanziaria di 140 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 Meuro, il CIPE rinvia alla Finanziaria 2006.

2006

Il CIPE, con delibera n. 75, rende disponibili gli ulteriori 140 Meuro necessari al completamento del 1° stralcio.

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 1° stralcio del lotto 1° 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 vengono inoltre presi impegni per la predisposizione di studi e per l'individuazione di soluzioni intermedie o provvisorie per risolvere il nodo di Morbegno.

2007

L'ANAS 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 protocollo d'intesa tra il MIT, Regione Lombardia, Provincia di Sondrio, ANAS, Camera di Commercio di Sondrio ed Enti locali interessati, sottoscritto il 5 novembre, viene recepita la variante che prevede una sola carreggiata bidirezionale, per circa 10 km, dallo svincolo di Cosio al Tartano, bypassando Morbegno

2008

Il MIT 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.

Il MI trasmette la documentazione istruttoria integrativa.

Il CIPE, con delibera 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 prende atto che, rispetto al progetto definitivo approvato con la delibera n. 151/2005, la variante consente una riduzione di oltre il 50% del costo previsto.

Il costo della tratta in variante viene stimato in 195,5 Meuro, di cui 137,7 Meuro per "opere civili ed impianti" e 57,8 Meuro per "somme a disposizione ed opere di mitigazione", a fronte dei 409 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 5,6 Meuro a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2010. L'assegnazione definitiva del contributo avverrà in sede di approvazione del progetto definitivo della variante e sarà subordinata all'assunzione di formali impegni che assicurino l'effettiva disponibilità delle risorse della Regione Lombardia, della Provincia di Sondrio e degli Enti locali .

Il 4 giugno l'ANAS 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. L' Accordo di Programma del 18.12.2008 prevede, per il completamento del I Lotto, lo sviluppo della progettazione a semplice carreggiata semplice, mantenendo la possibilità di un eventuale potenziamento futuro a doppia carreggiata (da Cosio al Tartano) così come previsto nel progetto originario.

2009

L'ANAS approva il progetto esecutivo per i lavori di costruzione della variante di Morbegno, 1° Stralcio del tronco A del 1° lotto dei lavori sulla strada statale 38 "dello Stelvio", dallo svincolo di Fuentes a Cosio.

Il 19 febbraio l'ANAS trasmette al MIT e agli altri soggetti interessati il progetto definitivo della SS 38-1° lotto-2° stralcio ed il 28 febbraio comunica l'inizio dei lavori di esecuzione del 1° stralcio.

L'Accessibilità Valtellina rientra tra le opere della delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS.

Il 12 maggio viene convocata la CdS relativa al secondo stralcio.

Nella "Relazione sullo stato del Procedimento", del 30 dicembre, relativa al lotto 1°, Variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano- 2° stralcio dalla svincolo di Cosio allo svincolo di Tartano, è indicato un costo complessivo del progetto 279,9 Meuro. 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.

2010

Il collegio di Vigilanza dell'accordo di programma, riunitosi a Sondrio il 18 giugno, delibera la possibilità di utilizzare per l'integrazione del finanziamento del 1 lotto 2 stralcio della variante di Morbegno le eventuali economie e ribassi d'asta provenienti dalla realizzazione del 1 lotto, 1 stralcio della variante di Morbegno.

La Commissione VIII della Camera, con la Risoluzione in Commissione 8-00086 del 30 luglio, impegna il Governo a garantire l'effettivo completamento delle opere necessarie per la funzionalità del sistema viario del territorio della Valtellina.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "SS 38 Stelvio - lotto 1°, I° e II° stralcio" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010". Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "SS 38 Stelvio - lotto 1°, I° e II° stralcio" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)"; "6: Programma Infrastrutture Strategiche – Stato avanzamento lavori".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che la percentuale di avanzamento lavori del 1° stralcio è del 51% e la fine lavori è prevista per ottobre 2012. Per il completamento del I Lotto è stata sviluppata, con progettazione interna, una soluzione a semplice carreggiata, con possibilità di potenziamento futuro.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	671,850 Fonte: ANAS Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	671,850 Fonte: ANAS Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	671,850 Fonte: Delibera CIPE 151/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	450,300 Fonte: DPEF 2009-2013

Previsione di costo al 30 aprile 2010	534,722 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	501,430 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	501,430 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	475,130 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	450,000
Fondi Legge Obiettivo	140,000 Fonte: Delibera CIPE 75/2006
ANAS Spa	25,500 Fonte: Delibera CIPE 75/2006
Regione Lombardia	90,500 Fonte: Delibera CIPE 75/2006
Fondi Legge Obiettivo	60,000 Fonte: Delibera CIPE 14/2008
Regione Lombardia	63,000 Fonte: Delibera CIPE 14/2008
Provincia di Sondrio	24,000 Fonte: Delibera CIPE 75/2006
Provincia di Sondrio	18,000 Fonte: Provincia di Sondrio
Contributi BIM, Camere Commercio, Comuni, Comunità montane	29,000 Fonte: Delibera CIPE 14/2008

Fabbisogno residuo: **51,430**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	<p>Nota: 1 L'intero I Lotto approvato, tecnicamente ed in parte economicamente, con delibera CIPE del 2.12.2005 n.151 prevedeva una sezione tipo cat. B da Fuentes fino allo svincolo del Tartano. Un primo tratto da Fuentes fino a Cosio coperto finanziariamente con la delibera CIPE sopra indicata è stato appaltato all'impresa Claudio Salini S.p.A. Per il completamento del I Lotto a seguito dell'Accordo di Programma del 18.12.2008 ed il Protocollo d'Intesa del 5.11.2007, è stata sviluppata, con progettazione interna, una soluzione a semplice carreggiata senza pregiudicare la possibilità di un eventuale potenziamento futuro a doppia carreggiata (da Cosio al Tartano) così come previsto nel progetto originario.</p> <p>Nota 2: Gara di progettazione di competenza della Regione Lombardia</p>

Progettazione definitiva

CIPE:	No
Importo lavori:	671.850.190,47
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	Bonifica S.p.A. (Mandataria), Metropolitana Milanese S.p.A., Technital S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data inizio:	
Data fine:	

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Convenzione Regione Lombardia - ANAS del 14 Ottobre 1997
IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera Regione Lombardia n. 17167 del 16 Aprile 2004
Delibera Regione Lombardia n. 7/20542 del 23 Dicembre 2004
Delibera Regione Lombardia n. 988 del 7 Novembre 2005
Delibera CIPE 151/2005 del 2 Dicembre 2005
Delibera CIPE 75/2006 del 29 Marzo 2006
Accordo di programma Regione Lombardia del 18 Dicembre 2006
Bando di gara ANAS (I lotto I stralcio) del Giugno 2007
Delibera CIPE 14/2008 del 31 Gennaio 2008
Avviso di aggiudicazione ANAS (I lotto I stralcio) del Giugno 2008

1° Stralcio - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note:
Progettazione esecutiva
CIPE: Si
Importo lavori: 174.260.966,70
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 3.391.982,00
Importo di aggiudicazione: 1.958.905,00
Nome aggiudicatario: 3TI progetti Italia- ingegneria integrata S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 07025291001 - 03
Data inizio:

Data fine:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: ANAS Spa
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Definitivo
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 180 giorni
Lavori: 750 giorni
Data bando: 04/06/2007
CIG/CUI: 00400011de
Data aggiudicazione: 04/06/2008
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Ing. Claudio Salini S.p.A. - Locatelli Geom. Gabriele S.p.A. - Cotea Costruzioni s.r.l. - Castelli Lavori s.r.l.
Codice fiscale aggiudicatario: 08514961005 - 01
Data contratto: 15/09/2008

Quadro economico:

Importo a base gara: 170.042.882,53
Importo oneri per la sicurezza: 4.218.084,17
Importo complessivo a base di gara: 174.260.966,70
Importo aggiudicazione: 150.868.714,57
Somme a disposizione: 35.530.589,74
Totale: 186.399.304,31
% Ribasso di aggiudicazione: 15,44
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: In corso
Data presunta inizio lavori: 28/02/2009
Data presunta fine lavori: 31/10/2012
Stato avanzamento importo: 78.034.172,98
Stato avanzamento percentuale: 51,00
Data effettiva inizio lavori: 28/02/2009
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti: 31/10/2012
Tempi realizzazione: In ritardo
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite: 0
Importo totale riserve definite: 0,00
Totale riserve da definire: 12
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale: 1
Totale giorni sospensione: 106
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007 2011
Previsione al 30/04/2009 2011
Previsione al 30/04/2010 2011
Previsione al 30/04/2011 2012

2° Stralcio - dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: L'intero I Lotto approvato, tecnicamente ed in parte economicamente, con delibera CIPE del 2.12.2005 n.151 prevedeva una sezione tipo cat. B da Fuentes fino allo svincolo del Tartano. Un primo tratto da Fuentes fino a Cosio coperto finanziariamente con la delibera CIPE sopra indicata è stato appaltato all'impresa Claudio Salini S.p.A. Per il completamento del I Lotto a seguito dell'Accordo di Programma del 18.12.2008 ed il Protocollo d'Intesa del 5.11.2007, è stata sviluppata, con progettazione interna, questa soluzione a semplice carreggiata senza pregiudicare la possibilità di un eventuale potenziamento futuro a doppia carreggiata (da Cosio al Tartano) così come previsto nel progetto originario.

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 280.000,00
Servizio: Interno

Costo progettazione interno:
Data inizio: 01/06/2008
Data fine: 31/12/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004

Previsione al 30/04/2005

Previsione al 30/04/2007

Previsione al 30/04/2009

2013

Previsione al 30/04/2010

2014

Previsione al 30/04/2011

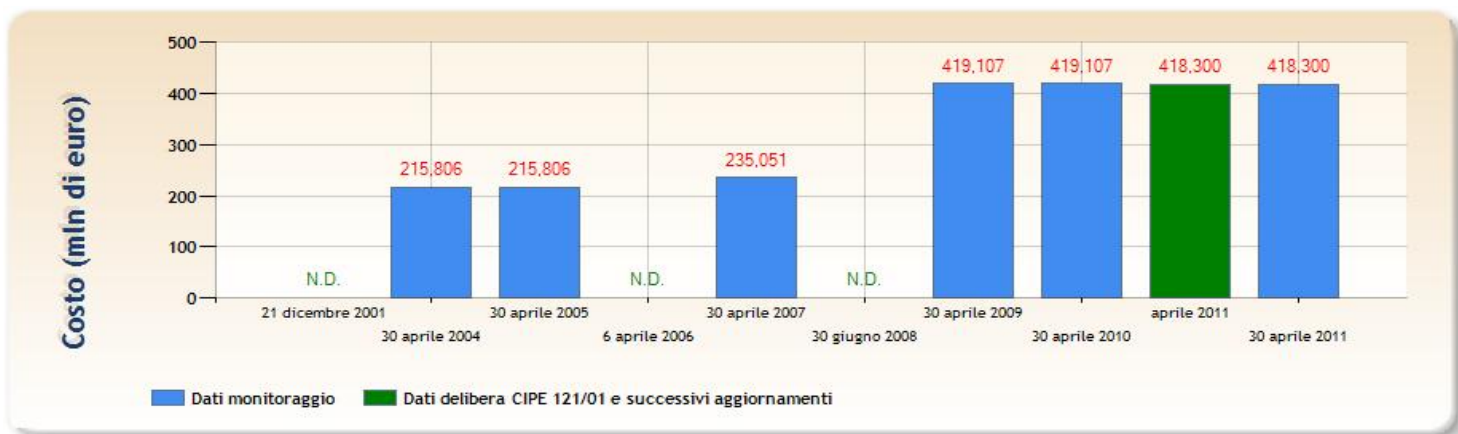
Oltre 2015

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità Malpensa

Collegamento tra la S.S. n. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. n. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino

SCHEDA N. 22



LOCALIZZAZIONE



Quadro finanziario



CUP:

F32C05000320001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

ANAS Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

127/2006
8/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

DESCRIZIONE

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 cd. "Padana Superiore", per 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.

DATI STORICI

1997

La legge n. 345 (art. 1 comma 3) autorizza limiti di impegno ventennali di 27,4 Meuro a decorrere dal 1998 e di 3,6 Meuro dal 1999 da assegnare ad ANAS per opere viarie funzionali al progetto Malpensa.

1999

Il 3 marzo 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.

2001

Nella delibera CIPE n. 121 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano-Sistemi stradali e autostradali-Accessibilità Malpensa".

2003

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile. L'ANAS, soggetto aggiudicatore, invia al MIT, alla Regione e agli altri Ministeri interessati il progetto preliminare e il SIA.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole sul progetto preliminare, condizionato al recepimento di prescrizioni.

A seguito di chiarimenti richiesti dal MIT, l'ANAS riformula in termini maggiormente esaustivi l'istanza e trasmette di nuovo il progetto preliminare a tutte le Amministrazioni interessate.

2004

La Commissione VIA richiede alcune integrazioni al progetto preliminare.

2005

L'ANAS invia, a più riprese, alla Commissione VIA le ulteriori integrazioni richieste.

Il Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole sul progetto, comprensivo degli aggiornamenti, con prescrizioni e raccomandazioni da sviluppare in sede di progetto definitivo.

2006

Il Ministero per i beni culturali esprime parere positivo per quanto riguarda i tratti che si configurano come adeguamento di strade esistenti e parere negativo per le tratte in variante, richiedendo, in alternativa, interventi di riqualifica e messa in sicurezza della rete viaria esistente.

Il MIT 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 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 e tenendo conto del parere parzialmente negativo del Ministero per i beni culturali. Il costo complessivo dell'intervento, come risulta dal progetto preliminare, è pari a 215,8 Meuro e la copertura finanziaria sarebbe assicurata a valere sulle risorse della legge n. 345/1997, nonché su quelle regionali di cui alla legge n. 41/2004

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 formula una valutazione positiva sul progetto preliminare. Il costo dell'intervento, stimato inizialmente in 215,8 Meuro, a seguito dell'adeguamento del progetto, è salito a 235 Meuro per effetto delle prescrizioni di VIA.

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 a 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.

L'ANAS, in riferimento agli aspetti evidenziati nel parere negativo del Ministero per i beni culturali, trasmette allo stesso Ministero la documentazione integrativa sulle soluzioni progettuali per superare le criticità registrate .

Il "contratto di programma ANAS 2007" include l'opera tra gli "interventi di legge obiettivo" con appaltabilità 2008

2008

Il Ministero per i beni culturali esprime un nuovo parere favorevole.

Il MIT 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 CIPE, con delibera 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 231 Meuro. Le prescrizioni comportano un incremento di costo pari a 50 Meuro. Pertanto il nuovo costo ammonta a 281 Meuro. L'intervento non presenta un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione. Nel Protocollo d'intesa, la copertura finanziaria è assicurata, quanto a 212,8 Meuro a valere sulle risorse di cui alla legge n. 345/1997, e per 3 Meuro, sulle risorse di cui alla legge della Regione Lombardia n. 41/2004. Il CIPE assegna, in via programmatica, un contributo di euro circa 6 Meuro per 15 anni a valere sui fondi recati dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 con decorrenza 2009. 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.

L'ANAS approva 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.

2009

L'opera è compresa tra gli interventi della delibera CIPE n. 10 di ricognizione del PIS.

Con deliberazione n.VII/09491 del 20 Maggio, la Giunta Regionale esprime parere favorevole, con prescrizioni sul progetto definitivo dell'opera.

Durante la CdS 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, esprimono parere contrario al progetto. Il Comune di Robecco sul Naviglio esprime, invece, parere favorevole condizionato.

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.

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Collegamento tra la SS 11 e la tangenziale Ovest Milano: variante di Abbiategrasso sulla SS 494" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Collegamento tra la SS 11 e la tangenziale Ovest Milano: variante di Abbiategrasso sulla SS 494" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	215,806 Fonte: ANAS Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	215,806 Fonte: ANAS Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	235,051 Fonte: Protocollo d'intesa- Marzo 2007
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	419,107 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	419,107 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Costo ad aprile 2011	418,300 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	418,300 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	281,090 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 281,090

ANAS Spa	212,800	Fonte: Delibera CIPE 8/2008
Regione Lombardia	3,000	Fonte: Delibera CIPE 8/2008
Fondi Legge Obiettivo	65,290	Fonte: Delibera CIPE 8/2008

Fabbisogno residuo: 137,210

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: L'importo complessivo del progetto: 419.107.095,97 di euro.
Importo Lavori: 258.552.980,00;
Importo Somme a Disposizione: 105.887.973,02;
Oneri di Investimento: 54.666.142,95.

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 419.107.095,97
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: S.E.A. S.p.A. - Società Esercizio Aeroportuale
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 31/01/2008
Data fine: 17/12/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Legge n. 345

del 2 Ottobre 1997

Programma Quadro tra Stato e Regione Lombardia del 3 Marzo 1999

Legge n. 178 del 8 Agosto 2002

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia n. VII/14403 del 30 Settembre 2003

Legge regionale n. 41 del 4 Ottobre 2004

Delibera CIPE 127/2006 del 29 Marzo 2006

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia del Marzo 2007

CdP ANAS 2007 del Dicembre 2007

Delibera CIPE 8/2008 del 31 Gennaio 2008

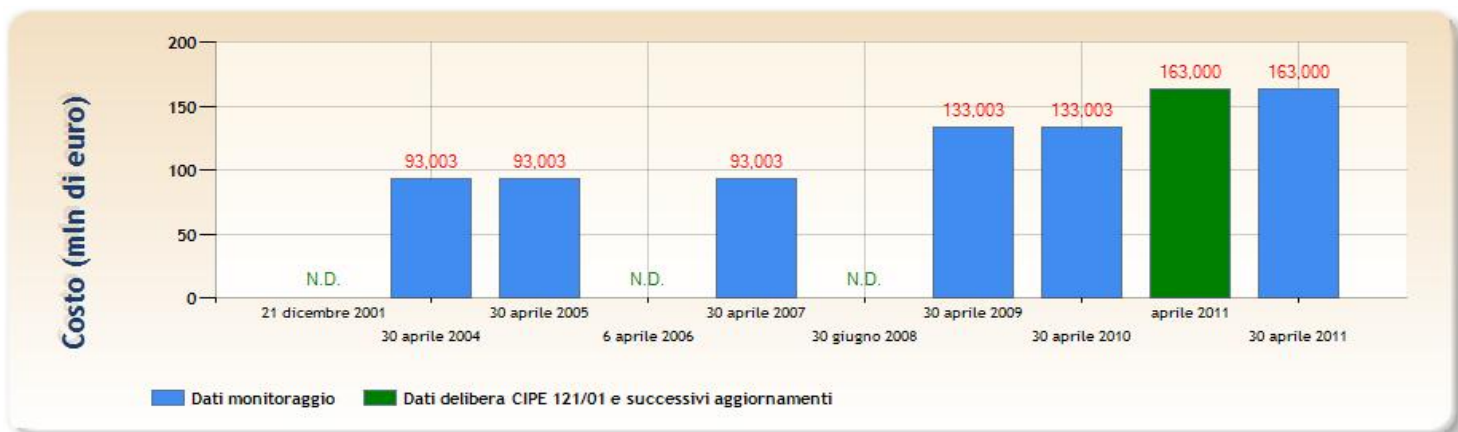
Relazione ANAS sullo stato del Procedimento dell'opera S.S. 11 "Padana Superiore" – 494 "Vigevanese". Collegamento tra la SS. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS n. 494 da Abbiategrasso fino al Nuovo Ponte sul Ticino". del 30 Dicembre 2009

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità Malpensa

Collegamento stradale, in variante alla S.S. 341 "Gallaratese", tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara

SCHEDA N. 23



LOCALIZZAZIONE



CUP:

F32C05000330001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

ANAS Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

114/2006
79/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

2015

DESCRIZIONE

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 Vanzaghella, 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 2 carreggiate – ciascuna con 2 corsie per senso di marcia, oltre all'emergenza – per una larghezza totale, esclusi gli elementi marginali, di 22,50 m.

DATI STORICI

1997

La legge n. 345 (art. 1, comma 3) autorizza limiti di impegno ventennali di 27,4 Meuro a decorrere dal 1998 e 3,6 Meuro dal 1999 da assegnare all'ANAS per opere viarie funzionali al progetto Malpensa

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.

La Regione Lombardia, con delibera n. 10, approva il "Piano Territoriale d'Area Malpensa".

2001

Nella delibera CIPE n. 121 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali-Accessibilità Malpensa"

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

L'ANAS, soggetto aggiudicatore, invia al MIT, alla Regione e agli altri Ministeri interessati il progetto preliminare e il SIA.

Il 20 giugno l'ANAS comunica l'avvio del procedimento.

La Regione Lombardia esprime, sul progetto preliminare, parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT recepisce i chiarimenti inviati dall'ANAS e che erano stati richiesti dal Ministero dell'ambiente. L'ANAS invia nuovamente il progetto preliminare a tutte le Amministrazioni interessate.

2004

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

2005

Il Ministero dell'ambiente, ad esito della valutazione della Commissione VIA, esprime parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni.

2006

Il MIT trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 114, 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, nonché chiarire la 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.

Il "Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale-tratto A8-SS 527" è compreso nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione PIS.

2007

L'ANAS conferma la copertura finanziaria del costo originario dell'intervento, pari a circa 93 Meuro, a valere sulle risorse della legge n. 345/1997.

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 Vanzaghello)", 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..

La Regione Lombardia si esprime in merito alle varianti di localizzazione.

Il Ministero dell'ambiente si esprime in merito alle varianti di localizzazione.

2008

Il Ministero per i beni culturali si esprime in merito alle varianti di localizzazione.

La Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Milano 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 trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare proponendo: di approvare, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare; di disporre le varianti alla localizzazione e un nuovo SIA sulla parte di opera la cui localizzazione sia variata.

Il MIT 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 del piano economico.

Il CIPE, con delibera n. 9, approva con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare e dà 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

2009

Il 25 febbraio viene pubblicato il bando di gara per l'affidamento della progettazione definitiva.

L'opera è compresa tra gli interventi della delibera CIPE n. 10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS.

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 Meuro.

2010

Il 15 aprile ANAS pubblica sulla G.U. 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 1,8 Meuro, viene aggiudicata – secondo il criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa – all’ATI In.Co. Ingegneri Consulenti Spa – Sea Consulting Srl con sede a Roma.

Nell’Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l’opera "Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527" è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010”; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010”.

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l’accordo sull’Allegato Infrastrutture.

2011

Nell’Allegato Infrastrutture alla DEF 2012-2014 l’opera "Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527" è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011” ; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”.

Dalla rilevazione dell’AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che la progettazione definitiva è stata conclusa l’11 aprile ed è in corso la fase istruttoria. Conclusa la fase di verifica tecnica seguirà l’approvazione da parte del CdA ANAS e successivamente sarà avviata la CdS.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	93,003 Fonte: Anas Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	93,003 Fonte: Anas Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	93,003 Fonte: Delibera CIPE 114/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	133,003 Fonte: Delibera CIPE 79/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	133,003 Fonte: Delibera CIPE 79/2008; DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	163,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	163,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	70,990 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	70,990
Fondi Pubblici	70,990 Fonte: DEF 2012-2014

Fabbisogno residuo:	92,010
----------------------------	---------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
--	--------------------------

Conferenza di servizi:**Note:**

E' stata effettuata una gara di progettazione aggiudicata dalla Società di ingegneria IN.CO s.p.a. e SEA s.r.l. La progettazione è stata conclusa 11.4.2011. Ad oggi è in corso la fase istruttoria presso la Direzione Centrale Progettazione. Conclusa la fase di verifica tecnica seguirà l'approvazione in C.D.A. ANAS e successivamente sarà avviata la Conferenza dei Servizi.

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 210.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 1.810.000,00
Importo di aggiudicazione: 1.049.800,00
Nome aggiudicatario: IN.CO s.p.a. - SEA C. s.r.l.
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 02/07/2010
Data fine: 11/04/2011

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Legge n. 345 del 2 Ottobre 1997

Accordo Programma Quadro tra Stato e Regione Lombardia del 3 Marzo 1999

Delibera Regione Lombardia n. 10, Piano Territoriale d'Area Malpensa del 12 Aprile 1999

Legge n. 178 del 8 Agosto 2002

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia n. VII/14402 del 30 Settembre 2003

Delibera CIPE 114/2006 del 29 Marzo 2006

Protocollo d'Intesa Regione Lombardia del Marzo 2007

Delibera CIPE 79/2008 del 1 Agosto 2008

Bando di gara progettazione ANAS Spa del 15 Febbraio 2009

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 Vanzaghella" del 30 Dicembre 2009

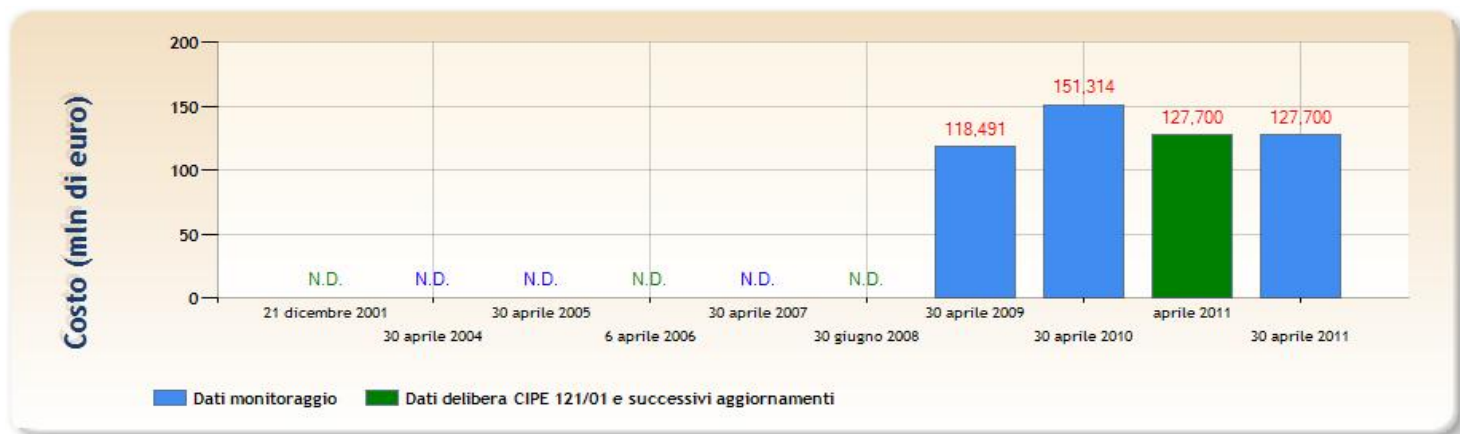
Avviso aggiudicazione progettazione ANAS Spa del 15 Aprile 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

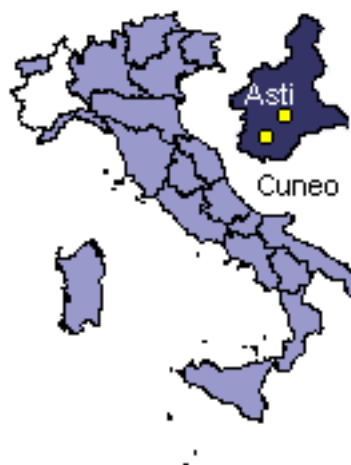
Autostrada Asti-Cuneo

4. Massimini-Cuneo: Lotto 1.6. Tangenziale di Cuneo

SCHEDA N. 24



LOCALIZZAZIONE



CUP:

G41B04000250008

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Società Autostrada Asti-Cuneo Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

22/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

2014

DESCRIZIONE

L'opera costituisce il 1° 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

DATI STORICI

2001

La delibera CIPE n. 121 include l'Autostrada Asti-Cuneo tra i "sistemi autostradali e stradali" del Corridoio Plurimodale Padano".

2003

L'intervento è ricompresa nella Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemontedell'11 aprile.

L'ANAS, soggetto aggiudicatore, invia al MIT il progetto preliminare dell'opera e il SIA per l'avvio delle procedure approvative e richiede i necessari pareri delle altre amministrazioni ed enti competenti.

Il soggetto aggiudicatore provvede a far pubblicare la comunicazione di avvio del procedimento di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto preliminare.

L'ANAS indice una licitazione privata per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione/gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e di Cuneo mediante contratto di concessione, con una società, da costituirsi, partecipata in misura minoritaria dalla stessa ANAS.

La Regione Piemonte esprime parere favorevole con prescrizioni in merito al progetto preliminare.

2005

L'ANAS 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.

2006

In data 1 marzo si costituisce la Società di progetto Autostrada Asti-Cuneo Spa con la quale l'ANAS stipula una convenzione di concessione, che non acquisisce 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.

Il CIPE, con la delibera n. 130 di rivisitazione PIS, conferma l'intervento "Autostrada Asti-Cuneo".

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole sull'opera, con prescrizioni.

La Regione Piemonte si esprime nuovamente in maniera positiva sul progetto preliminare, prescrivendo alcune varianti di carattere progettuale

2007

Il 7 maggio viene sottoscritto da ANAS 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, esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sullo schema di convenzione unica.

Il Ministero dell'ambiente trasmette la valutazione della Commissione VIA, che esprime parere positivo condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

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.

Il CIPE, con delibera n. 110, esprime valutazione favorevole sullo schema di convenzione unica tra ANAS e la società di progetto "Autostrada Asti-Cuneo".

Il MIT emana il decreto con il quale si approva la convenzione unica fra ANAS e la concessionaria autostradale

“Autostrada Asti-Cuneo”.

2008

La convenzione con la Società concessionaria è resa efficace dall'11 febbraio.

Il MIT 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, 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. L'importo complessivo è di 118,5 Meuro, di cui 87,5 Meuro per lavori ed oneri da prescrizioni e circa 31 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.

2009

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

L'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.

L'intervento “autostrada Asti-Cuneo tangenziale di Cuneo lotto 1-6” è incluso nella delibera CIPE n. 10.

L'ANAS approva il progetto definitivo dell'intervento, per un importo complessivo di 151, Meuro.

Il 13 agosto l'ANAS trasmette il progetto definitivo al MIT per l'attivazione della CdS la cui conclusione è prevista entro il 30 dicembre 2010.

2010

L' 8 luglio ha inizio la CdSi. Il progetto ottiene il parere positivo di tutti gli organi presenti, tenuto conto delle prescrizioni e delle osservazioni pervenute in merito ai tratti più complessi di Passatore, via Battaglia, l'innesto con rotatoria sulla 422 Cuneo-Dronero e di tetti Roero (tra le provinciali 589 e 20). Entro il 24 agosto dovranno pervenire eventuali ulteriori osservazioni da parte degli enti. Con DGR del settembre 2010 la Regione Piemonte esprime il proprio parere sul progetto definitivo.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera “Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo lotto 1-6” è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010”; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010”. Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo lotto 1-6” è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011” ; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che la CdS è ancora in corso.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	N.D. Fonte:
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013

Previsione di costo al 30 aprile 2009	118,491 Fonte: Delibera CIPE 22/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	151,314 Fonte: Anas Spa
Costo ad aprile 2011	127,700 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	127,700 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	118,490 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	118,490
Società Autostrada Asti-Cuneo Spa	118,490 Fonte: Delibera CIPE 22/2008

Fabbisogno residuo:	9,210
----------------------------	--------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	In corso
Note:	Il costo della progettazione sopra riportato comprende sia la progettazione definitiva (già completata) che quella esecutiva. L'importo dei lavori riportato corrisponde a quanto decretato da Anas.

Progettazione definitiva

CIPE:	No
Importo lavori:	115.084.864,51
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	3.311.100,00
Data inizio:	22/10/2008
Data fine:	11/12/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

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 n. 55 – 11200 del 1 Dicembre 2003

Delibera di Giunta Regione Piemonte n. 8 – 5000 del 28 Dicembre 2006

Delibera CIPE 29/2007 del 23 Maggio 2007

Delibera CIPE 110/2007 del 4 Ottobre 2007

Decreto Interministeriale del 21 Novembre 2007

Delibera CIPE 22/2008 del 21 Febbraio 2008

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

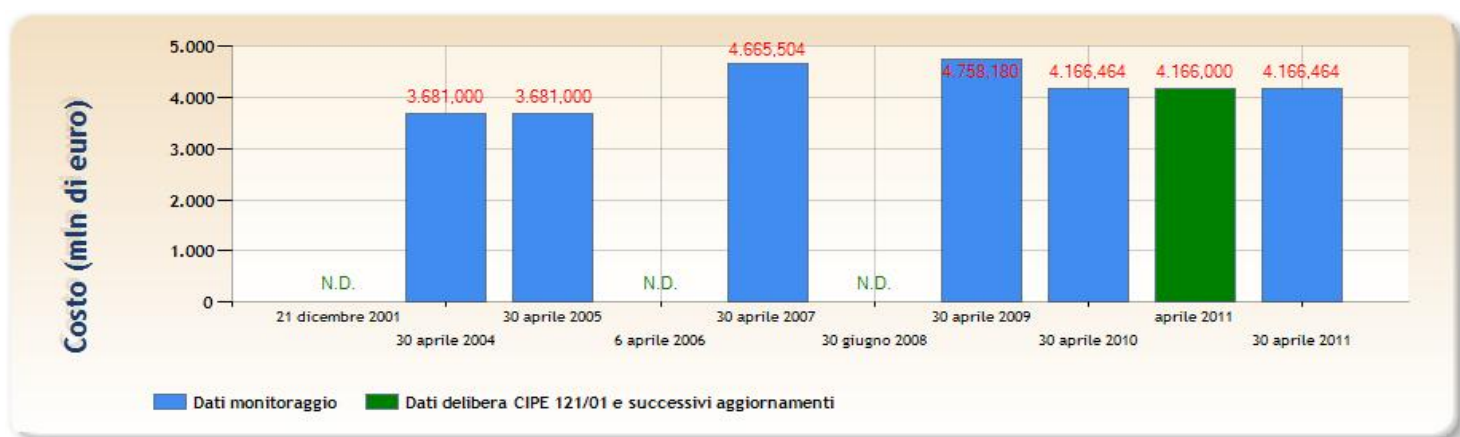
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.

Sistema pedemontano lombardo e opere complementari (compreso Bergamo-Lecco)

Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse

SCHEDA N. 25



LOCALIZZAZIONE



CUP:

F11B06000270007

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Concessioni Autostradali Lombarde
Spa/Autostrada Pedemontana
Lombarda Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

94/2005
77/2006
108/2007
97/2009

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

L'Autostrada Pedemontana Lombarda è un sistema viabilistico con uno sviluppo complessivo di circa 157 km, di cui 67 km di autostrada, 20 km di tangenziali e 70 km di viabilità locale. Il Sistema Viabilistico Pedemontano si compone delle seguenti infrastrutture viarie:

- Un asse autostradale (67 km) da Cassano Magnago (Va) a Osio Sotto (Bg), che collega le esistenti autostrade A8 Milano-Varese, A9 Milano-Como e A4 Torino-Venezia, suddiviso in 5 tratte:

-tratta A: tra le autostrade A8 e A9 (15 km);

-tratta B1: dall'interconnessione con la A9 alla SP ex SS 35 (7,5 km);

-tratta B2: da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno (9,5 km);

-tratta C: da Cesano Maderno all'interconnessione con la Tangenziale Est/A51 (16,5 km);

-tratta D: dalla Tangenziale Est/A51 all'autostrada A4 (18,5 km);

-Le tangenziali di Como e di Varese (20 km):

-1 lotto della tangenziale di Varese: dall'autostrada A8 (Gazzada Schianno) al ponte di Veduggio;

-2 lotto della tangenziale di Varese: da Folla di Malnate al valico del Gaggiolo;

-1 lotto della tangenziale di Como: dall'autostrada A9 (Grandate) allo svincolo di Acquafredda;

-2 lotto della tangenziale di Como: dallo svincolo di Acquafredda ad Albese con Cassano (SS 342);

-Un sistema di "opere connesse" e "opere di viabilità locale", per un totale di 21 interventi e uno sviluppo complessivo di 70 km, al fine di migliorare la connessione con la rete della viabilità ordinaria, principale e secondaria. Il Sistema viabilistico pedemontano 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. È prevista la realizzazione di numerose opere connesse per oltre 48 km 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). Il progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera 97/2009 non include il secondo lotto della Tangenziale di Varese e il secondo lotto di quella di Como, in quanto non ricompresi nel Piano Economico Finanziario della Convenzione Unica. La realizzazione degli interventi è prevista in due fasi:

Fase 1 - 1° lotto tangenziali di Como e di Varese e Tratta A8-A9 del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse;

Fase 2 - Tratte B1, B2, C, D e opere di compensazione del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse.

DATI STORICI

1986

Si costituisce la Società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, partecipata da Autostrade per l'Italia Spa (50%) e Milano Serravalle-Milano Tangenziali (50%) per la costruzione e gestione, in regime di concessione, dell'autostrada Pedemontana lombarda.

1990

Viene stipulata la convenzione tra l'ANAS e l'Autostrada Pedemontana Lombarda, approvata dal MIT.

1999

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.

2001

La società Autostrada Pedemontana Lombarda invia alla G. U. dell'UE il bando per l'affidamento della "progettazione preliminare e studio di prefattibilità ambientale. L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121.

2002

La società Autostrada Pedemontana Lombarda aggiudica all'ATI il contratto per la redazione della progettazione preliminare e dello studio di prefattibilità ambientale.

2003

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile.

L'ANAS approva il progetto preliminare, predisposto dalla Società Autostrada Pedemontana Lombarda, concessionaria della progettazione, costruzione ed esercizio del collegamento autostradale.

2004

L'ANAS trasmette al MIT la prima versione del progetto preliminare.

La Società concessionaria richiede al Ministero dell'ambiente la sospensione della procedura istruttoria per apportare al progetto preliminare le integrazioni e modifiche necessarie richieste dalla Regione Lombardia.

La Regione Lombardia 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 SIA.

L'ANAS approva il nuovo progetto preliminare "Integrazioni e modifiche: tratta B1 (ex B) e tratta B2 nuova": 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 e lo trasmette al MIT.

2005

La Regione Lombardia esprime parere favorevole all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, formulando ulteriori prescrizioni.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il CIPE, con delibera n. 94, approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare nella versione aggiornata con le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale.

Il CIPE ritirerà tale delibera a seguito dei rilievi formulati dalla Corte dei Conti per la mancata presentazione del piano finanziario e delle forme e delle fonti di finanziamento dell'opera.

La legge n. 266/2005 (art. 1, comma 78) autorizza un contributo annuo di 200 Meuro per 15 anni per interventi infrastrutturali, riservando all'opera e opere del "sistema pedemontano lombardo, tangenziale di Como e di Varese" una percentuale non inferiore al 2% delle "risorse disponibili".

2006

L'ANAS approva l'aggiornamento del piano finanziario predisposto dalla Pedemontana Lombarda, che tiene conto del costo delle prescrizioni proposte dal MIT nella relazione istruttoria.

Il CIPE, con delibera n. 77, prende atto del nuovo piano finanziario ed approva il progetto preliminare.

La legge n. 296/2006 (art. 1, comma 979) autorizza tre contributi quindicennali per complessivi 80 Meuro quale concorso dello Stato al completamento della Pedemontana Lombarda.

2007

Si costituisce la società Concessioni Autostradali Lombarde Spa (CAL): 50% da ANAS e 50% da Infrastrutture Lombarde Spa (società controllata al 100% dalla Regione Lombardia) per accelerare la realizzazione delle 3 opere: Pedemontana, direttissima Milano-Brescia (Brebemi) e Tangenziale est esterna di Milano (Tem). Viene firmato l'Accordo di Programma per il Sistema Viabilistico Pedemontano tra: MIT, Regione Lombardia, ANAS, società Autostrada Pedemontana Lombarda; i 7 Comuni interessati.

La Lombardia presenta il progetto di legge per accelerare la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie/ferroviarie di preminente interesse nazionale delle quali stato riconosciuto il "concorrente" interesse regionale nell'intesa Regione/Stato dell'aprile 2003 (legge regionale n. 15/2008).

Viene firmata la convenzione tra CAL e Pedemontana Lombarda, società concessionaria.

Il CIPE, con delibera n. 108, valuta favorevolmente lo schema di convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde e Autostrada Pedemontana Lombarda.

Il Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi stabilisce che l'importo di 83 Meuro (Legge 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 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

2009

Nel Tavolo Lombardia del 23 febbraio viene approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015 e 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.

CAL approva il progetto definitivo il 17 aprile e lo trasmette al MIT.

La CdS, indetta dal MIT, si conclude il 27 luglio.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole sul progetto, con prescrizioni e raccomandazioni, tra cui lo stralcio dello svincolo Saronno Sud/Uboldo.

Il Ministero della difesa chiede l'inserimento di una prescrizione.

Il Ministero dell'ambiente trasmette al MIT il parere favorevole della Commissione VIA, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'opera e il Ministero per i beni culturali si pronuncia positivamente, con prescrizioni.

La Commissione permanente per le gallerie trasmette il proprio parere favorevole.

Il soggetto aggiudicatore trasmette al MIT il Programma di risoluzione delle interferenze ed una documentazione integrativa con 115 Meuro di oneri per le richieste/prescrizioni acquisite in sede di CdS.

L'Unità tecnica finanzia di progetto esprime le proprie valutazioni nel mese di novembre.

Il CIPE, con delibera del n. 97, approva il progetto definitivo, dopo aver preso atto che sono state apportate alcune varianti e che la proposta di approvazione non include il secondo lotto della Tangenziale di Varese e il secondo lotto di quella di Como, in quanto non ricompresi nel Piano economico finanziario della convenzione unica. Il costo del progetto definitivo viene aggiornato a 4.220,1 Meuro, ai quali va sottratto il costo delle "opere integrate" a carico di RFI di 53,6 Meuro. Pertanto, il costo del progetto risulta di 4.166,5 Meuro: 1.245 Meuro di contributi pubblici ed il resto a carico del concessionario.

2010

Nell'audizione del Presidente dell'ANAS presso l'VIII Commissione della Camera dei Deputati del 3 febbraio, si rileva che CAL 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.

Il 6 febbraio viene inaugurato, a Cassano Magnago, il primo cantiere della Pedemontana.

Il 22 giugno Autostrada Pedemontana Lombarda Spa pubblica il bando per la “progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori relativi alle Tratte B1, B2, C, D e opere di compensazione del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse”, per l’importo di 2,3 Meuro. Nell’Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l’opera “Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse” è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010”; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010”.

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l’accordo sull’Allegato Infrastrutture.

2011

Il 1 febbraio si insedia la Commissione nominata dal MIT per l’affidamento del completamento dei lavori dell’Autostrada Pedemontana Lombarda. La Commissione dovrà valutare le offerte presentate dai cinque grandi gruppi che si contenderanno l’appalto da 2,3 miliardi di euro per la realizzazione delle tratte B1, B2, C e D, le opere stradali locali connesse, le mitigazioni ambientali e oltre 100 km di Greenway. I cinque gruppi in gara che il 14 gennaio presentano offerta sono: Consorzio Pedelombarda 2 composto da Impregilo Spa (Capogruppo), Consorzio Cooperative Costruzioni – Ccc Società Cooperativa, Astaldi Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, Itinera Spa; Salini Costruttori Spa (capogruppo), Vianini Lavori Spa, Ghella Spa, Todini Costruzioni Generali Spa; Consorzio Stabile Sis Società Consortile per Azioni composto da consorzio stabile fra le imprese Sacyr Sa, Inc Srl, Sipal Spa; Tecnimont Spa (Capogruppo), Saipem Spa, Società Italiana per Condotte d’Acqua Spa, Rizzani De Eccher Spa; Strabag Ag (Capogruppo), Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro Spa, Adanti Spa.

Autostrada Pedemontana Lombarda comunica che ad aprile il cantiere di Cassano Magnago sta lavorando alla costruzione del viadotto che scavalcherà la A8, mentre a est della stessa autostrada si scava per la realizzazione della trincea. Nel cantiere di Turate procede, intanto, la costruzione del campo base e un secondo campo base si sta costruendo a Lozza, per la realizzazione della Tangenziale di Varese.

Nell’Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l’opera “ Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse” è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011” ; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”.

Dalla rilevazione dell’AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che, per le tratte A-CO1-VA1, la progettazione esecutiva è stata approvata dalla Concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. in data 4/02/2010 - 21/9/2010 - 11/11/2010. Con riferimento alle tratte B1-B2-C-D, la gara per l’appalto integrato indetta in data 25/06/2010 è in corso di svolgimento. Il progetto definitivo è in istruttoria CIPE.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	3.681,000 Fonte: ANAS Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	3.681,000 Fonte: ANAS Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	4.665,504 Fonte: Delibera CIPE 77/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	4.758,180 Fonte: Delibera CIPE 108/2007
Previsione di costo al 30 aprile 2010	4.166,464 Fonte: Delibera CIPE 97/2009
Costo ad aprile 2011	4.166,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	4.166,464 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 4.166,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 4.166,464
Fondi Legge Obiettivo 1.131,700 **Fonte:** Delibera CIPE 97/2009
Fondi Pubblici 113,200 **Fonte:** Delibera CIPE 97/2009
Autostrada Pedemontana Lombarda Spa 2.921,564 **Fonte:** Delibera CIPE 97/2009

Fabbisogno residuo: 0,000

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva

Conferenza di servizi: Conclusa

Note: La progettazione esecutiva è stata sviluppata dal Concessionario Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A, mediante affidamento a Contraente Generale, unicamente per le tratte A-CO1-VA1 e approvata dalla Concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. ai sensi dell'art. 169 comma 1 del D.Lgs 163/2006 in data 04/02/2010 - 21/09/2010 - 11/11/2010. Con riferimento alle tratte B1-B2-C-D in data 25/06/2010 è stata indetta dal Concessionario APL S.p.A. la gara di Appalto Integrato per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori; tale gara è in corso di svolgimento.
L'importo lavori indicato è la somma tra l'importo lavori dei progetti esecutivi approvati (Tratte A-CO1-VA1) e l'importo lavori del progetto definitivo inerente le restanti tratte (B1-B2-C-D) - al netto del presunto ribasso d'asta - come risultante dal quadro economico approvato dal CIPE unitamente al progetto definitivo con Delibera n. 97/2009.

Progettazione esecutiva

CIPE: Sì

Importo lavori: 2.485.311.480,52

Servizio: Esterno

Importo a base gara:

Importo di aggiudicazione:

Nome aggiudicatario: Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Codice fiscale aggiudicatario: 08558150150

Data inizio: 11/01/2010

Data fine: 11/11/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: Concessioni Autostradali Lombarde Spa

Modalità di selezione: Affidamento diretto

Procedura:

Sistema di realizzazione: Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase I

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:**Tempi di esecuzione:****Progettazione:****Lavori:****Data bando:****CIG/CUI:****Data aggiudicazione:****Tipo aggiudicatario:****Nome aggiudicatario:****Codice fiscale aggiudicatario:****Data contratto:****Quadro economico:****Importo a base gara:****Importo oneri per la sicurezza:****Importo complessivo a base di gara:****Importo aggiudicazione:****Somme a disposizione:****Totale:** 0,00**% Ribasso di aggiudicazione:****% Rialzo di aggiudicazione:****Note:**

La Convenzione per la progettazione, realizzazione e gestione del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese Valico del Gaggiolo ed opere connesse non è stata affidata a seguito di procedura ad evidenza pubblica bensì ai sensi e per gli effetti della legislazione derogatoria in materia di concessione autostradali (L. n.463/1955; L. n. 729/1961; L. n. 287/1971).

In data 14/11/1986 è stata costituita la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. il cui oggetto sociale è quello di provvedere alla costruzione e alla gestione, in regime di concessione, dell'autostrada Pedemontana Lombarda . In data 29/05/1990 è stata stipulata la Convenzione tra l'ANAS S.p.A. e la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.. Tale Convenzione è stata approvata ai sensi dell'art. 7 della Legge 287/1971 con Decreto Interministeriale 31/08/1990 n. 1524 (registrato dalla Corte dei Conti il 28/12/1990 Reg. 26 Fog. 279). CAL, subentrata ad ANAS ai sensi dell'art.1, comma 979 della legge del 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007), ha sottoscritto con la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. la Convenzione Unica di Concessione in data 01/08/2007, ai sensi dell'art. 2, comma 82 del D.L. n. 262/2006 convertito in Legge n. 286/2006.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	31/12/2014
Stato avanzamento importo:	14.411.050,92
Stato avanzamento percentuale:	0,57
Data effettiva inizio lavori:	06/02/2010
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	31/12/2014
Tempi realizzazione:	Secondo previsione
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

Contenzioso:**Totale riserve definite:****Importo totale riserve definite:**

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale: 3

Giorni proroga totali: 0

Motivi:

Altri motivi: Tutte le varianti sono inerenti al progetto esecutivo e sono state adottate ai sensi dell'art. 176, comma 5, lettera a) del D. Lgs. 163/2006

Importo: 2.486.327.661,11

Importo oneri sicurezza: 194.272.226,19

Somme a disposizione: 1.485.864.192,29

Totale: 4.166.464.079,59

Note:

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 del Dicembre 2001

Avviso di aggiudicazione di progettazione Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del Maggio 2002

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

Delibera Regione Lombardia n. 7/17643 del 21 Maggio 2004

Delibera Regione Lombardia n. VII/20902 del 16 Febbraio 2005

Delibera CIPE4/2005 del 18 Marzo 2005

Delibera CIPE 72/2005 del 27 Maggio 2005

Delibera CIPE 94/2005 del 29 Luglio 2005

Legge n. 266 del 23 Dicembre 2005

Delibera CIPE 75/2006 del 29 Marzo 2006

Delibera CIPE 77/2006 del 29 Marzo 2006

Legge n. 296 (art. 1, comma 979) del 27 Dicembre 2006

Accordo di Programma Regione Lombardia del Febbraio 2007

Delibera di Giunta della Regione Lombardia del 5 Aprile 2007

Convenzione CAL Spa del 20 Aprile 2007

Bando di gara di lavori Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 19 Luglio 2007

Delibera CIPE 108/2007 del 4 Ottobre 2007

Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi del 5 Novembre 2007

Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1667 del 12 Febbraio 2008

Legge regionale n. 15 del 26 Maggio 2008

Avviso di aggiudicazione lavori Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 1 Agosto 2008

DPCM - Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 del 22 Ottobre 2008

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 Ottobre 2008

Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009

Atto Concessioni Autostradali Lombarde Spa del 17 Aprile 2009

Delibera Regione Lombardia n. VIII/09542 del 27 Maggio 2009

Delibera CIPE 97/2009 del 6 Novembre 2009

DPCM - Modifiche agli allegati del dpcm del 22 ottobre 2008 sugli interventi necessari per la realizzazione dell'Expo Milano 2015 del 1 Marzo 2010

Bando di gara di lavori Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 22 Giugno 2010

1° lotto tangenziali di Como e di Varese e Tratta A8-A9 del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva

Conferenza di servizi: Conclusa

Note:

Progettazione esecutiva

CIPE: No

Importo lavori: 691.299.506,85

Servizio: Esterno

Importo a base gara: 5.771.431,44

Importo di aggiudicazione: 5.771.431,44

Nome aggiudicatario: Pedelombarda S.c.p.A.

Codice fiscale aggiudicatario: 06294710964

Data inizio: 19/02/2010

Data fine: 06/08/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: Autostrada Pedemontana Lombarda Spa

Modalità di selezione: Affidamento con bando

Procedura: Procedura ristretta

Sistema di realizzazione: Contraente generale

Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa

Fase progettuale a base di gara: Preliminare

Tempi di esecuzione:

Progettazione: 235 giorni

Lavori: 1155 giorni

Data bando: 17/07/2007

CIG/CUI: 0058244078

Data aggiudicazione: 13/06/2008

Tipo aggiudicatario: ATI

Nome aggiudicatario: Pedelombarda S.c.p.A.

Codice fiscale aggiudicatario: 06294710964

Data contratto:	26/08/2008
Quadro economico:	
Importo a base gara:	730.668.250,95
Importo oneri per la sicurezza:	50.573.560,69
Importo complessivo a base di gara:	781.241.811,64
Importo aggiudicazione:	629.664.723,77
Somme a disposizione:	206.486.798,64
Totale:	836.151.522,41
% Ribasso di aggiudicazione:	20,75
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	31/12/2013
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	19/02/2010
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	Secondo previsione
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:	
Totale giorni sospensione:	
Note:	

Varianti:

Numero totale:	3
Giorni proroga totali:	0
Motivi:	
Altri motivi:	art. 176, comma 5 D.Lgs. 163/2006
Importo:	846.260.639,42
Importo oneri sicurezza:	51.741.756,74
Somme a disposizione:	253.520.352,74
Totale:	1.151.522.748,90
Note:	

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004	
Previsione al 30/04/2005	
Previsione al 30/04/2007	
Previsione al 30/04/2009	2013
Previsione al 30/04/2010	2015
Previsione al 30/04/2011	2013

Tratte B1, B2, C, D, 2° lotto tangenziale di Como, 2° lotto tangenziale di Varese

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	Il progetto definitivo approvato dal CIPE comprende le sole tratte B1, B2, C, D. Il 2° lotto della tangenziale di Como e il 2° lotto della tangenziale di Varese sono tuttora in istruttoria da parte del CIPE.

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	1.794.011.973,67
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	35.150.000,00
Importo di aggiudicazione:	19.684.000,00
Nome aggiudicatario:	Consorzio Italiano per le Infrastrutture Lombarde
Codice fiscale aggiudicatario:	037882390235
Data inizio:	19/06/2008
Data fine:	29/12/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Autostrada Pedemontana Lombarda Spa
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Definitivo
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	180 giorni
Lavori:	1140 giorni
Data bando:	22/06/2010
CIG/CUI:	05015579EB
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara: 2.171.549.590,44

Importo oneri per la sicurezza: 128.450.409,56

Importo complessivo a base di gara: 2.300.000.000,00

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 2.300.000.000,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004

Previsione al 30/04/2005

Previsione al 30/04/2007

Previsione al 30/04/2009

Previsione al 30/04/2010

Previsione al 30/04/2011

2013

Oltre 2015

Oltre 2015

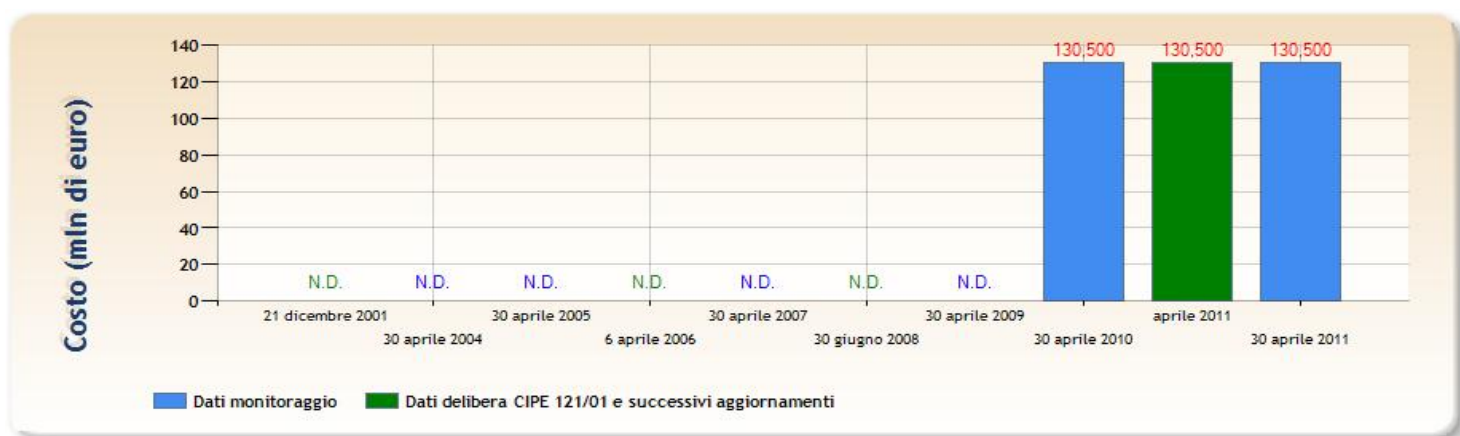
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.

Sistema pedemontano lombardo e opere complementari (compreso Bergamo-Lecco)

Collegamento Lecco-Bergamo: variante alla SS 639 nel territorio della provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte

SCHEDA N. 26



LOCALIZZAZIONE



CUP:

B81B03000220004

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Provincia di Lecco

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

DELIBERE CIPE

98/2009

73/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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'estensione di circa 4,6 km, dei quali 3,4 km in galleria. Il progetto complessivo dell'opera, suddiviso in due lotti funzionali denominati "San Gerolamo" e "Lavello", prevede la realizzazione di: 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" (di circa 1 km e che costituisce parte della variante di Calolziocorte), con i relativi impianti di ventilazione e di illuminazione e le opere connesse; una breve galleria di sicurezza che connette l'asta principale alla superficie, nel Comune di Vercurago; quattro rotatorie. Il progetto definitivo del lotto funzionale «San Gerolamo», da Chiuso di Lecco a via dei Sassi in Calolziocorte, riguarda un tratto di 2,7 km circa, di cui 2,4 km in galleria (sotto i centri abitati di Vercurago e Calolziocorte e sotto la falda del lago), galleria che sarà realizzata ad unico fornice e con carreggiata a doppio senso di marcia. Il resto dell'intervento sarà conforme alla categoria C, sottocategoria C1.

DATI STORICI

2001

Il 10 aprile 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.

Il Ministero delle finanze 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".

Il "Sistema Pedemontano e opere complementari (compreso Bergamo-Lecco)" figura nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano.

2002

La legge n. 166 autorizza la spesa di 2 Meuro per l'anno 2002 da assegnare alle province di Bergamo e Lecco per la progettazione delle varianti sulle ex S.S. 639 e 342, tratto Lecco-Bergamo.

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.

2003

L'intervento "Sistema pedemontano e opere connesse" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile.

Il 16 settembre viene sottoscritto un protocollo di intesa tra il MIT e la Provincia di Lecco per il finanziamento della progettazione.

2004

Il 26 maggio la Giunta Provinciale di Lecco approva il progetto preliminare.

Il 9 giugno viene trasmessa al MIT la Delibera della Giunta con l'approvazione del progetto preliminare.

2005

La Provincia di Lecco, soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto preliminare dell'opera, corredato dal SIA, al MIT nonché agli altri Enti e Amministrazioni interessate.

La Regione Lombardia formula parere positivo, con prescrizioni, sul progetto e sulla VIA e manifesta avviso favorevole in merito alla localizzazione dell'opera.

2006

L'intervento, denominato "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)", figura nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

2008

L'opera non è compresa nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT.

La "Pedemontana Lombarda" figura nella delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS.

2009

Il 6 luglio la Soprintendenza per i beni Architettonici e paesaggistici di Milano esprime il proprio parere.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole, con una prescrizione.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici 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 inserisce la "variante di Vercurago alla SS 369" tra le opere ritenute prioritarie e ipotizza uno stanziamento, a proprio carico, di 22 Meuro.

La Provincia di Lecco prende atto che il costo dell'intervento risulta pari a 130,5 Meuro, 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 93,7 Meuro; da Via dei Sassi in Calolziocorte alla località Sala di Calolziocorte, del costo stimato di 36,8 Meuro.

Il MIT trasmette al CIPE documentazione integrativa e chiarimenti.

Il CIPE, con delibera 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 71,7 Meuro a carico della quota del Fondo Infrastrutture destinata al Centro-Nord.

2010

Il Consiglio Provinciale di Lecco 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.

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 93,7 Meuro.

Il progetto definitivo viene trasmesso alle amministrazioni interessate e ai gestori delle opere interferenti.

Il 24 marzo la Provincia pubblica l'avviso di procedimento per dichiarazione di pubblica utilità.

Il 17 maggio ha inizio la CdS che si concluderà il 6 luglio.

La Regione Lombardia, con delibera del 9 giugno, esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il Comando logistico dell'Esercito (Ufficio movimenti e trasporti), con nota 14 giugno, esprime parere favorevole, con prescrizioni.

Il CIPE, con delibera n. 73 del 22 luglio, approva il progetto definitivo del lotto funzionale «San Gerolamo», da Chiuso di Lecco a via dei Sassi in Calolziocorte, del costo complessivo di 93,7 Meuro, finanziato per 71,7 Meuro con il Fondo Infrastrutture e per 22 Meuro a carico della Provincia di Lecco, mediante contrazione di un mutuo flessibile con la Cassa depositi e prestiti.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte." è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture

Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il 22 dicembre la Provincia di Lecco pubblica il bando di gara per la "Progettazione e realizzazione della variante alla S.S.639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte. Lotto 'San Gerolamo'.

2011

Il 28 febbraio si riunisce in prima seduta la Commissione giudicatrice per valutare le nove offerte relative alla procedura aperta per la progettazione esecutiva e la realizzazione della variante alla SS 639 (Lecco – Bergamo) nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte, lotto San Gerolamo. Il 6 maggio si concludono i lavori della Commissione giudicatrice e l'appalto integrato viene aggiudicato in via provvisoria all'ATI con capogruppo la ditta Ing. Claudio Salini Grandi Lavori Spa di Roma, che ha offerto un ribasso sul prezzo a base d'asta pari ad 65,7 Meuro, pari al 15,34%, pertanto con un importo contrattuale di 55,6 Meuro, con una riduzione del 30% dei tempi di progettazione (da 180 a 126 giorni) e di esecuzione (da 1.320 a 924 giorni).

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 sono riportati gli interventi "Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte l°stralcio" e "Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte completamento" nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio, risultano in gara i lavori relativi al 1° lotto funzionale - da Chiuso di Lecco a Via dei Sassi in Calolziocorte - mentre per il 2° lotto funzionale - da Via dei Sassi in Calolziocorte alla località Sala - risulta completata la progettazione preliminare.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	N.D. Fonte:
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2010	130,500 Fonte: Delibera CIPE 98/2009
Costo ad aprile 2011	130,500 Fonte: DFP 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	130,500 Fonte: Delibera CIPE 73/2010

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	98,860 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 93,670

Fondo Infrastrutture
Provincia di Lecco

71,670 **Fonte:** Delibera CIPE 73/2010
22,000 **Fonte:** Delibera CIPE 73/2010

Fabbisogno residuo: 36,830

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva

Conferenza di servizi:

Note:

N.B. L'INTERVENTO SI COMPONE DI DUE LOTTI: LOTTO 1 (S.GEROLAMO: DA CHIUSO DI LECCO A VIA DEI SASSI IN CALOLZIOCORTE) - PROGETTAZIONE DEFINITIVA - E LOTTO 2 (LAVELLO: DA VIA DEI SASSI IN CALOLZIOCORTE ALLA LOCALITA' SALA) - PROGETTAZIONE PRELIMINARE -. VEDI RISPETTIVE SCHEDE.

Progettazione definitiva

CIPE:

Si

Importo lavori:

130.500.000,00

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale:

0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Accordo di Programma Provincia di Lecco e Comuni di Lecco, Calolziocorte, Vercurago del 10 Aprile 2001
Verbale Ministero delle finanze - Agenzia del demanio del 26 Settembre 2001
Protocollo d'intesa fra le Amministrazioni provinciali di Bergamo e Lecco del 3 Ottobre 2002
Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Protocollo di intesa MIT e Provincia di Lecco del 16 Settembre 2003
Delibera Giunta Provinciale di Lecco del 26 Maggio 2004
Delibera Regione Lombardia n. VIII/539 del 4 Agosto 2005
Delibera Provincia di Lecco n. 273 del 27 Ottobre 2009
Delibera Provincia di Lecco n. 277 del 29 Ottobre 2009
Delibera CIPE 98/2009 del 6 Novembre 2009
Delibera CIPE 73/2010 del 22 Luglio 2010
Bando di gara di lavori della Provincia di Lecco del 22 Dicembre 2010

1 lotto funzionale - da Chiuso di Lecco a Via dei Sassi in Calolziocorte

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	SETTORE VIABILITA' E PROTEZIONE CIVILE
Progettazione definitiva	
CIPE:	Si
Importo lavori:	93.670.000,00
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	
Data inizio:	01/11/2009
Data fine:	22/03/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Provincia di Lecco
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura aperta
Sistema di realizzazione:	Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Esecutiva
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	180 giorni
Lavori:	1320 giorni
Data bando:	22/12/2010
CIG/CUI:	0641907668
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	65.677.971,66
Importo oneri per la sicurezza:	1.494.401,17
Importo complessivo a base di gara:	67.172.372,83
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	26.497.627,17
Totale:	93.670.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	

Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009
Previsione al 30/04/2010 2014
Previsione al 30/04/2011 2015

2 lotto funzionale - da Via dei Sassi in Calolziocorte alla località Sala

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:	
Note:	DELIBERA CIPE DEL 6.11.2009 APPROVAZIONE DEL PRELIMINARE
Progettazione preliminare	
CIPE:	Si
Importo lavori:	36.830.000,00
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	
Data inizio:	03/10/2002
Data fine:	25/05/2004

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	

Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007
Previsione al 30/04/2009
Previsione al 30/04/2010 Oltre 2015
Previsione al 30/04/2011 Oltre 2015

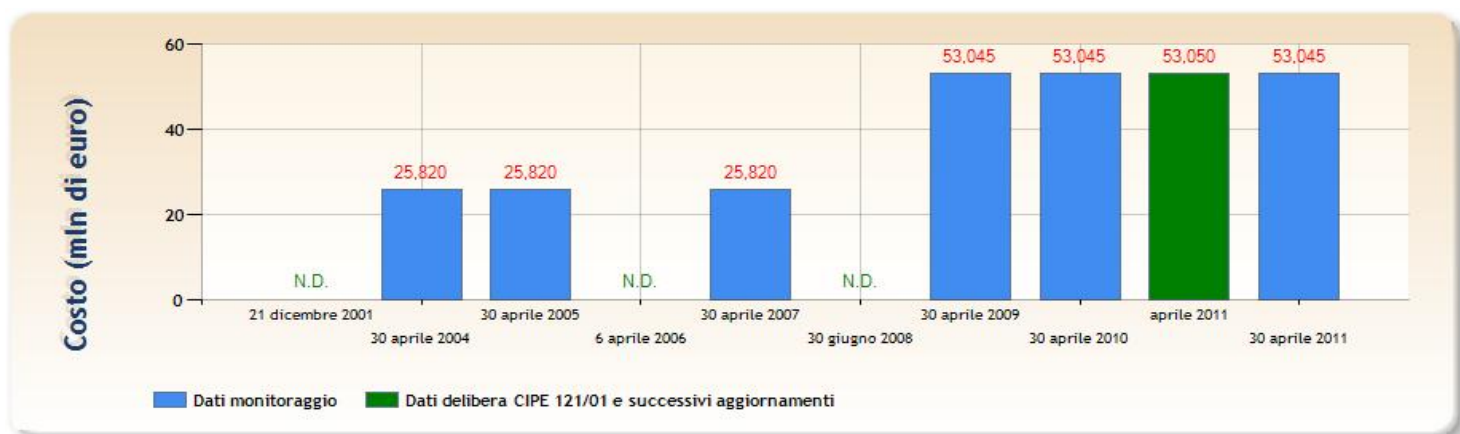
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.

Sistema pedemontano lombardo e opere complementari (compreso Bergamo-Lecco)

Collegamento Lecco-Bergamo: Variante di Cisano Bergamasco

SCHEDA N. 27



LOCALIZZAZIONE



CUP:

E71B04000030001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Provincia di Bergamo

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

89/2006

53/2008

68/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

2015

DESCRIZIONE

L'intervento, di 3,224 km, costituisce una variante all'itinerario della SS 639 e della SS 342, in attraversamento dell'abitato di Cisano Bergamasco. Le principali opere sono rappresentate da un ponte e da un viadotto sul torrente Sonna e da una galleria artificiale.

DATI STORICI

2001

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano".

2003

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile.

La Giunta Provinciale di Bergamo approva il progetto preliminare, predisposto dai tecnici della Provincia

2004

La Provincia di Bergamo, soggetto aggiudicatore, invia a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare dell'intervento, corredato dal SIA, evidenziando che l'intervento è soggetto a VIA da parte della Regione Lombardia.

La Provincia di Bergamo comunica l'avvio del procedimento tramite avviso pubblicato sulla stampa.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole alla realizzazione della "Variante di Cisano Bergamasco-ex SS 639 dei laghi di Pusiano e Garlate", condizionato al recepimento delle prescrizioni relative sia alla valutazione tecnica del progetto che alla VIA, mentre manifesta parere positivo in merito alla localizzazione dell'opera.

2006

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT trasmette la relazione istruttoria dell'intervento "Lecco-Bergamo. Sistema Pedemontano e Opere complementari-Variante di Cisano Bergamasco ex SS 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, approva il progetto preliminare dell'intervento.

Il costo complessivo dell'intervento, pari a 25,8 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.

L'opera compare nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione PIS.

L'intervento non è compreso nel Rapporto "Infrastrutture Prioritarie" del MIT.

2007

La Provincia di Bergamo affida direttamente (in house providing) alla società Abimmedue 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.

Abimmedue pubblica il bando di gara per la progettazione definitiva della variante. Le risorse per la progettazione definitiva derivano dal bilancio 2007-2008 della Provincia.

2008

La Provincia di Bergamo trasmette al MIT la documentazione riguardante l'analisi del traffico relativo alla Variante di Cisano, espletata in ottemperanza a quanto prescritto dalla delibera n. 89/2006. Tale analisi conferma il flusso del traffico in attraversamento dell'abitato di Cisano Bergamasco su circa 28.000 veicoli/giorno.

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa alla "Variante di Cisano-Bergamasco" ed inoltra documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera n. 53, assegna 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.

Il CIPE, con la delibera n. 68, che sostituisce la delibera n. 53, 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. Il progetto definitivo dovrà tener conto delle "prescrizioni di carattere archeologico-architettonico e paesaggistico" e preciserà le fonti di copertura del relativo costo.

Abiemmedue aggiudica 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 SS 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 452,6 Meuro, IVA e C.P. escluse, la cui offerta è risultata essere quella economicamente più vantaggiosa.

Con contratto del 2 luglio, la società Pro Iter-progetto Infrastrutture Territorio Srl di Milano viene incaricata della progettazione definitiva da parte della società Abiemmedue.

In data 8 agosto, la Società incaricata consegna il progetto definitivo.

Il progetto definitivo viene approvato in linea tecnica dalla Giunta Provinciale 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 Meuro.

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.

L'intervento "Bergamo-Lecco sistema pedemontano e opere complementari: variante Cisano Bergamasco ex SS 639 dei laghi di Pusiano e Garlate" è compreso nella delibera CIPE n. 10.

In data 31 marzo si tiene la CdS sul progetto definitivo della variante di Cisano Bergamasco che si conclude il 20 aprile.

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che il progetto definitivo approvato dalla Provincia non è ancora stato inviato al CIPE.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	25,820 Fonte: IGQ Regione Lombardia
Previsione di costo al 30 aprile 2005	25,820 Fonte: Corte dei Conti
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	25,820 Fonte: Delibera CIPE 89/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	53,045 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	53,045 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Costo ad aprile 2011	53,050 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	53,045 Fonte: Delibera CIPE 10/2009

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	25,820 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	25,820
Fondi Legge Obiettivo	25,820 Fonte: Delibera CIPE 68/2008

Fabbisogno residuo: **27,225**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	La data di fine progettazione preliminare fa riferimento all'approvazione da parte della Giunta Provinciale (n. 675/11.12.2003). Lo sviluppo della progettazione è terminato in data 21.07.2003. Delibera CIPE n. 89/2006/15.12.2006 La data di fine progettazione definitiva fa riferimento all'effettiva approvazione del progetto definitivo con la quale sarà attestata la copertura finanziaria dell'intervento e saranno indicate le modalità d'appalto. In data 29.08.2008 con delibera n. 421 la Giunta Provinciale ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo per il successivo invio al Ministero delle Infrastrutture ed al CIPE. Alla data del 30.05.2011 il progetto non è ancora stato inviato al CIPE.

Progettazione preliminare

CIPE:	Si
Importo lavori:	25.820.000,00
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	264.955,28
Data inizio:	02/01/2003
Data fine:	11/12/2003

Progettazione definitiva

CIPE:	No
Importo lavori:	53.045.000,00

Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: PRO IETR - Progetto Infrastrutture Territorio S.r.l. - Milano
Codice fiscale aggiudicatario: 12688370159
Data inizio: 02/07/2008
Data fine: 30/09/2012

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera di Giunta della Regione Lombardia n. 19111 del 22 Ottobre 2004
Delibera CIPE 89/2006 del 29 Marzo 2006
Bando di gara di progettazione Abimmedue Spa del Novembre 2007
Delibera CIPE 53/2008 del 27 Marzo 2008
Delibera CIPE 68/2008 del 2 Aprile 2008
Avviso di aggiudicazione di progettazione Abimmedue Spa del Maggio 2008
Delibera Giunta Provinciale n. 421 del 29 Agosto 2008

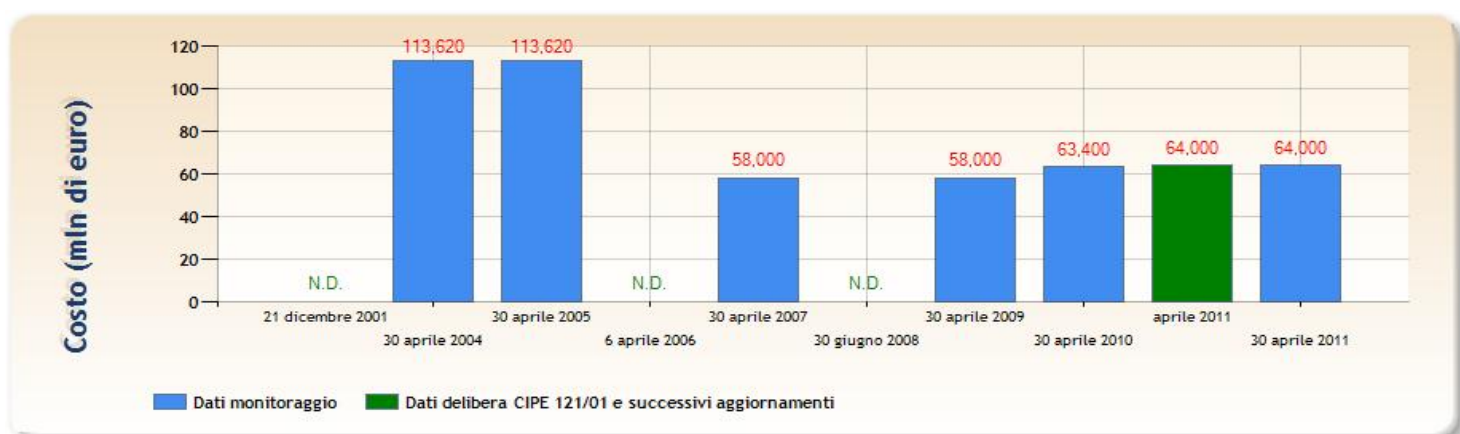
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B.

Sistema pedemontano lombardo e opere complementari (compreso Bergamo-Lecco)

Collegamento Lecco-Bergamo: Calusco d'Adda-Terno d'Isola

SCHEDA N. 28



LOCALIZZAZIONE



CUP:

TIPOLOGIA OPERA:

SOGGETTO TITOLARE:

Rete stradale

Provincia di Bergamo

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

126/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

2015

DESCRIZIONE

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.

DATI STORICI

2001

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano".

2003

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 aprile.

La provincia di Bergamo approva il progetto preliminare.

2004

La Provincia di Bergamo, soggetto aggiudicatore, invia a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati il progetto preliminare, corredato del SIA, evidenziando che l'intervento è soggetto a VIA da parte della Regione Lombardia. La Provincia di Bergamo comunica l'avvio del procedimento tramite avviso pubblicato sulla stampa.

La Regione Lombardia 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 VIA e alle indicazioni sulla localizzazione.

2005

Abiemmedue Spa firma una Convenzione di servizi con la Provincia di Bergamo per la progettazione.

2006

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT 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, approva il progetto preliminare dell'intervento. Il costo complessivo dell'intervento, pari a 58 Meuro, viene imputato integralmente a carico delle risorse della Legge Obiettivo, ma l'assegnazione del finanziamento viene rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo.

L'intervento figura nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

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

2007

La Provincia di Bergamo approva la Convenzione per la definizione delle attività "in Service" a supporto della realizzazione di opere pubbliche nel campo delle infrastrutture viabilistiche.

2008

La provincia approva l'atto aggiuntivo e modificativo della Convenzione in data 24 gennaio.

L'intervento "Bergamo-Lecco sistema pedemontano e opere complementari-collegamento Calusco d'Adda-Terno d'Isola" è compreso nella delibera CIPE n. 10.

2009

Con delibera n. 430 del 4.6.2009 la Giunta Provinciale approva in linea tecnica il progetto definitivo.

Il 5 agosto Abiemmedue, 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.

Nel mese di ottobre la Regione Lombardia esprime parere favorevole al progetto definitivo per la tratta da Calusco a Terno d'Isola.

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che il progetto è stato inviato al MIT ma non ancora inviato al CIPE.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	113,620 Fonte: IGQ Regione Lombardia
Previsione di costo al 30 aprile 2005	113,620 Fonte: Corte dei Conti
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	58,000 Fonte: Delibera CIPE 126/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	58,000 Fonte: Delibera CIPE 126/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2010	63,400 Fonte: Provincia di Bergamo
Costo ad aprile 2011	64,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	64,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	N.D. Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	0,000
	N.D. Fonte: Delibera CIPE 126/2006

Fabbisogno residuo:	64,000
----------------------------	---------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Per la progettazione preliminare la data di fine fa riferimento alla data di approvazione da parte della Giunta Provinciale (delibera n. 676/11.12.2003). Lo sviluppo della progettazione preliminare è terminato il 30.11.2003.
Delibera CIPE n. 126/2006 - 29.03.2006
Per la progettazione definitiva la data fine fa riferimento alla approvazione conclusiva da parte della Giunta Provinciale con conseguente attestazione di avvenuto finanziamento dell'intervento ed indicazione delle modalità d'appalto.
Con delibera n. 430 del 4.6.2009 la Giunta Provinciale ha approvato in linea tecnica il progetto che è stato successivamente inviato al Ministero delle Infrastrutture per il seguito di competenza.
Alla data del 30.05.2011 il progetto non è ancora stato inviato al CIPE.

Progettazione preliminare

CIPE: Sì
Importo lavori: 58.000.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 398.433,38
Data inizio: 02/01/2003
Data fine: 11/12/2003

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 63.400.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: ati BONIFICA S.p.A..
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 03/10/2008
Data fine: 30/09/2012

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera di Giunta Provincia di Bergamo n. 676 del 11 Novembre 2003

Delibera di Giunta della Regione Lombardia n. 19110 del 22 Ottobre 2004

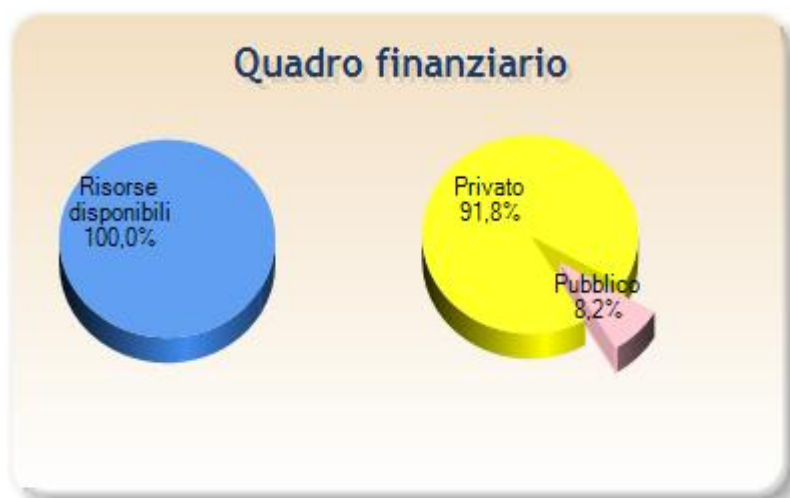
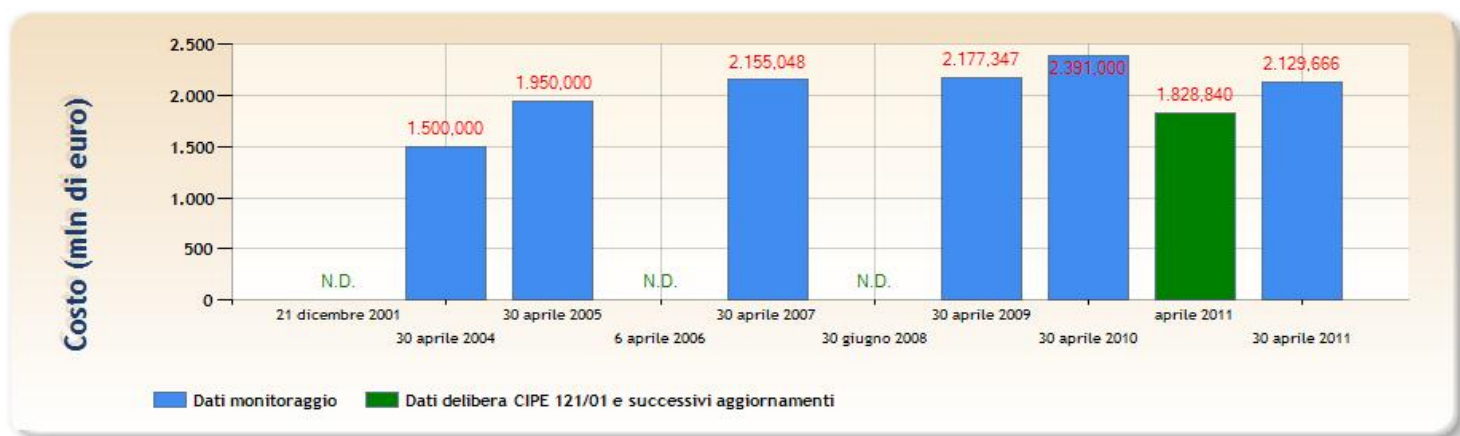
Delibera CIPE 126/2006 del 29 Marzo 2006

Delibera del Consiglio Provinciale di Bergamo n. 1 del 24 Gennaio 2008

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto), collegamento progetti prioritari 1 e 6 (A31) e collegamento Lecco-Bergamo tratta Vercurago-Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte-Cisano B. Pedemontana Veneta - Montecchio Maggiore (Vi) - Spresiano (TV)

SCHEDA N. 29



LOCALIZZAZIONE



CUP:

H51B03000050009

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

96/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

2016

DESCRIZIONE

La "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" è inserita nel 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 Castelgomberto) 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.

DATI STORICI

1990

L'asse viario della Pedemontana Veneta è inserito nel Piano Regionale dei Trasporti.

1997

L'opera è inclusa nell'Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto sottoscritto il 1° agosto.

1998

All'autostrada "Pedemontana Veneta" è riservato uno specifico contributo previsto dalla legge n. 448/1998 (art. 50, comma 1, lett. g).

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.

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano".

Ai sensi della citata legge n. 448/2001 viene assegnato alla Regione Veneto un contributo di 22,855 Meuro per la realizzazione dell'autostrada "Pedemontana Veneta".

2002

La Regione Veneto, ai sensi della Legge Regionale n. 2, assegna un contributo di circa 18 Meuro.

Il MIT, in attuazione della citata legge n. 448, dispone a favore della Regione Veneto l'impegno di 20,6 Meuro per la Pedemontana Veneta e, per il periodo 2003-2016, l'impegno della complessiva somma di 289,2 Meuro per la

medesima finalità.

La Regione Veneto manda in gara la proposta, presentata dalla società Pedemontana Veneta, per la realizzazione della 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.

2003

Nel mese di luglio il TAR annulla la procedura di gara avviata nel mese di dicembre 2002.

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 ottobre.

La Regione Veneto riceve una nuova proposta dalla società Pedemontana Veneta per la realizzazione della Pedemontana Veneta dell'estesa di 95 Km, da Spresiano a Montecchio Maggiore.

2004

La Regione Veneto comunica di aver ricevuto una nuova proposta dalla società Pedemontana Veneta ed invita i soggetti interessati a presentare proposte alternative.

La Regione riconosce il pubblico interesse della proposta presentata dalla società Pedemontana Veneta che, ottiene la qualifica di promotore.

2005

La Regione Veneto chiede al promotore di redigere il SIA e trasmette il progetto al MIT e, corredato dal SIA, anche ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali, nonché alle Province interessate.

La Regione esprime parere positivo in merito alla compatibilità ambientale che viene trasmesso al Ministero per l'ambiente al fine dell'espressione della VIA.

La Regione predispose il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA".

2006

La Regione Veneto trasmette al Ministero per l'ambiente e al MIT il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA-dicembre 2005".

La Regione, in merito alla localizzazione urbanistica, esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero dell'ambiente invia parere positivo sul progetto, con riferimento al parere espresso dalla Commissione di VIA in data 13 febbraio 2006, contenente alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere positivo, formulando alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Il MIT trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare, proponendone l'approvazione in linea tecnica e con prescrizioni e con successiva nota trasmette la documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera n. 96, approva con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del costo complessivo di 1.989,7 Meuro. Il soggetto aggiudicatore è individuato nella Regione Veneto che provvederà all'affidamento dell'opera in concessione, mediante gara da esperire sulla base del progetto preliminare e relativo piano economico finanziario.

L'opera figura nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione PIS nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano.

La Regione Veneto invia alla G.U della UE il bando di gara di project financing per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione dell'opera per un importo dell'investimento pari a 2.155 Meuro, IVA esclusa, come indicato dal promotore Pedemontana Veneta Spa.

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 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 presenta ricorso al TAR Veneto dall'impresa seconda classificata". Il TAR Veneto, si esprime con la sentenza n. 3592 / 2008 con cui accoglie i motivi aggiunti al ricorso incidentale presentato dall'A.T.I. Impregilo S.p.A. e per l'effetto annulla l'ammissione alla licitazione privata della ricorrente principale A.T.I. S.I.S. Scpa Itinere S.A. e dichiara 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".

2009

L'opera compare nella delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS Il 31 marzo il Consiglio di Stato si esprime in merito al ricorso della ditta seconda classificata. Il 17 giugno viene depositata la sentenza del Consiglio di Stato, che riconosce la validità del ricorso. La Regione Veneto, con deliberazione della Giunta regionale n. 1934 del 30 giugno 2009, aggiudica, in via definitiva, la concessione per la progettazione, realizzazione e gestione della Pedemontana Veneta all'Associazione Temporanea di imprese composta da Consorzio Stabile SIS Società Consortile per Azioni (capogruppo) e Itinere Infraestructuras S.A. (mandante), sulla base delle risultanze della gara esperita. Con DPCM del 31 luglio viene dichiarato lo stato d'emergenza nel settore del traffico nel territorio delle province di Treviso e Vicenza e con OPCM n. 3802 del 15 agosto l'ingegner Silvano Vernizzi viene nominato Commissario Delegato per l'emergenza. Viene sottoscritta la Convenzione di concessione di progettazione, costruzione e gestione. In base alla concessione, il costo totale della Pedemontana Veneta risulta essere di 2 miliardi e 391 Meuro, mentre il costo della sola opera viaria di 1 miliardo e 400 Meuro. L'affidamento è avvenuto in project financing: il soggetto proponente assume l'onere della realizzazione e della gestione dell'opera in cambio degli utili che deriveranno dai pedaggio. I lavori dovrebbero concludersi entro 56 mesi dall'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 173,7 Meuro e un eventuale contributo pubblico in conto esercizio di 7,3 Meuro, a scadenza semestrale, per 30 anni dal momento dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, qualora i volumi traffico di risultino inferiori alle attese.

2010

Viene 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.

Con nota del Commissario delegato, al fine di poter acquisire le proposte e le osservazioni dei soggetti interessati al progetto definitivo, viene indetta una CdS alla quale vengono invitati i soggetti interessati.

Con decreto commissariale n. 10 del 20 settembre, il Commissario approva il progetto definitivo. La prima fase operativa prevede la bonifica bellica, le procedure per la sistemazione dei sottoservizi e quelle di esproprio.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Superstrada pedemontana Veneta" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel mese di dicembre iniziano le procedure per l'esproprio dei terreni in provincia di Vicenza: gli espropri sono previsti per lotti e la procedura dovrebbe concludersi entro due anni.

2011

Con riferimento al ricorso presentato da alcuni espropriati, il TAR del Lazio, con ordinanza presidenziale 1740/2011, chiede al Commissario di presentare, entro trenta giorni, il progetto completo, che non risulta pubblicato.

Ad aprile, a Mason-Villarasp, iniziano i lavori per la creazione di un "cantiere" a supporto della futura Autostrada Pedemontana Veneta.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Superstrada pedemontana Veneta" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta disponibile la progettazione definitiva. L'avvio dei lavori è previsto per il 20 giugno 2011 e la conclusione per il 24 maggio 2016.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	1.500,000 Fonte: Fondazione Nord Est
Previsione di costo al 30 aprile 2005	1.950,000 Fonte: Fondazione Nord Est
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	2.155,048 Fonte: Bando di gara Regione Veneto
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	2.177,347 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	2.391,000 Fonte: Fondazione Nord Est
Costo ad aprile 2011	1.828,840 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	2.129,666 Fonte: Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	1.989,690 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	2.129,666
Fondi Pubblici	173,672 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Fondi Privati	1.955,994 Fonte: Delibera CIPE 10/2009

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	1) L'intervento è previsto tramite l'istituto della finanza di progetto ed è stato aggiudicato tramite gara di concessione ai sensi del D.Lgs n. 163/2006 e s.m.i. L'oggetto della gara prevedeva la concessione per progettazione definitiva ed esecutiva, realizzazione e gestione della superstrada; 2) il progetto preliminare è stato approvato con Delibera CIPE n. 96/2006, mentre il progetto definitivo tramite Decreto commissariale n. 10/2010; 3) le date di "inizio" e "fine" sono riferite ai tempi di consegna del progetto definitivo da parte del concessionario alla struttura commissariale.

Progettazione definitiva

CIPE:	No
Importo lavori:	1.554.659.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	1.554.659.000,00
Importo di aggiudicazione:	1.554.659.000,00
Nome aggiudicatario:	ATI SIS Scpa e Itinere Infraestructuras
Codice fiscale aggiudicatario:	08679430010
Data inizio:	04/09/2009
Data fine:	30/06/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Preliminare
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	540 giorni
Lavori:	1800 giorni
Data bando:	26/10/2006
CIG/CUI:	0411155FD2
Data aggiudicazione:	30/06/2009
Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	SIS Scpa e Itinere Infraestructuras s.a.
Codice fiscale aggiudicatario:	08679430010
Data contratto:	21/10/2009
Quadro economico:	
Importo a base gara:	1.508.019.230,00
Importo oneri per la sicurezza:	46.639.770,00
Importo complessivo a base di gara:	1.554.659.000,00
Importo aggiudicazione:	1.554.659.000,00
Somme a disposizione:	496.549.986,00
Totale:	2.051.208.986,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

A) Con riferimento al Soggetto aggiudicatore si precisa che la Regione Veneto ha aggiudicato la concessione con delibera di Giunta n. 1934 del 30/6/2009. In data 15/8/2009 è stato poi nominato il Commissario Delegato con OPCM n. 3802/09 che ha assunto il ruolo di stazione appaltante;

B) Con riferimento alla stipula del contratto si precisa che con ordine di servizio in data 4/9/2009 il Commissario Delegato ha dato avvio alla progettazione definitiva nelle more della stipula della convenzione di concessione.

C) L'importo di aggiudicazione indicato è riferito all'importo dei lavori oggetto della concessione, comprensivo degli oneri di sicurezza. Il riferimento al ribasso di aggiudicazione non è pertinente, essendo il ribasso di gara riferito unicamente alla quota di contributo pubblico in conto costruzione, ed eventuale in conto esercizio, nell'ambito delle procedure di finanza di progetto. A fronte di un contributo pubblico in conto costruzione previsto nel bando di gara pari ad € 243.750.000,00, la convenzione di concessione prevede un importo pari ad € 173.671.875,00. Inoltre, il bando prevedeva un contributo, eventuale, in conto esercizio pari ad € 10.199.000,00 che, a seguito del ribasso offerto, è previsto in convenzione, sempre eventuale, in ragione dei volumi di traffico che saranno effettivamente riscontrati, pari ad € 7.266.787,50 semestrali per 30 anni;

D) Nel quadro finanziario l'importo totale è riferito all'importo del Piano Economico Finanziario (PEF) del concessionario, comprensivo quindi, oltre che del costo di costruzione, anche degli altri oneri, compresi quelli finanziari.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	20/06/2011
Data presunta fine lavori:	

Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti: 24/05/2016
Tempi realizzazione: Secondo previsione
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Piano Regionale dei Trasporti del Febbraio 1990
Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del Agosto 1997
Legge n. 448 del 23 Dicembre 1998
Accordo Stato Regione del 9 Agosto 2001
Decreto MIT n. 3720/SEGR del 20 Settembre 2002
Bando di gara Regione Veneto del Dicembre 2002
Sentenza TAR del Luglio 2003
IGQ tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003
Avviso indicativo di Project Financing Regione Veneto del Febbraio 2004
Delibera di Giunta Regione Veneto n. 3858 del 3 Dicembre 2004
Delibera di Giunta Regione Veneto n. 3250 del 2 Novembre 2005
Delibera CIPE 96/2006 del 29 Marzo 2006
Bando di gara Regione Veneto del Ottobre 2006
Avviso di Aggiudicazione Regione Veneto del Gennaio 2008

Delibera di Giunta Regione Veneto n. 1934 (aggiudicazione definitiva) del 30 Giugno 2009

DPCM, Dichiarazione stato d'emergenza nel settore del traffico nel territorio delle province di Treviso e Vicenza del 31 Luglio 2009

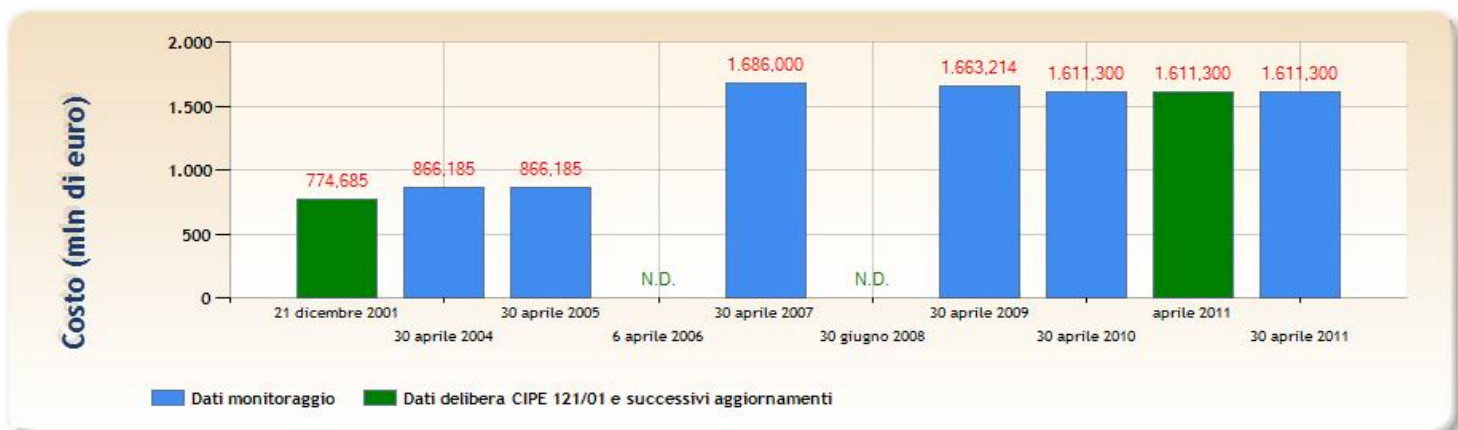
OPCM n. 3802, Nomina Commissario Delegato per l'emergenza del 15 Agosto 2009

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

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (BreBeMi)

SCHEMA N. 30



LOCALIZZAZIONE



CUP:

E31B05000390007

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Concessioni Autostradali Lombarde
Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

93/2005
142/2005
109/2007
42/2009
72/2010
Seduta del 05/05/2011

ULTIMAZIONE LAVORI

2013

DESCRIZIONE

Il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (cd. Brebemi) prende avvio dalla attuale tangenziale sud di Brescia e termina 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). 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.).

DATI STORICI

2001

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 che ottiene la qualifica di promotore.

L'opera figura tra le opere della delibera CIPE n. 121.

2003

L'opera è inclusa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 aprile.

L'ANAS aggiudica la concessione in via provvisoria all'Ati guidato dalla Brebemi.

L'ANAS aggiudica, in via definitiva, la concessione alla Ati Brebemi Spa.

Viene stipulata la convenzione di concessione tra l'Ati e l'ANAS che diviene efficace il 18 ottobre 2004

2004

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.

Nel mese di maggio prende il via l'iter di approvazione del progetto preliminare

L'ANAS trasmette il progetto preliminare al MIT, alla Regione Lombardia, al Ministero dell'ambiente e a quello per i beni culturali.

La Regione Lombardia esprime il parere positivo di competenza, subordinato a prescrizioni e condizioni.

La Corte dei Conti effettua la registrazione della convenzione stipulata tra Brebemi e ANAS nel 2003 che viene approvata con decreto del MIT di concerto con il MEF.

2005

La Commissione VIA, integrata dal Commissario della Regione Lombardia, esprime parere favorevole subordinato ad alcune prescrizioni per garantire un migliore inserimento ambientale dell'opera.

L'ANAS trasmette una documentazione integrativa che, tenuto conto degli oneri connessi all'affiancamento alla linea

ferroviaria AV/AC Milano-Verona, delle richieste/prescrizioni della Commissione VIA e della Regione Lombardia, comporta un aumento del costo complessivo dell'opera di circa 714 Meuro. Conseguentemente il costo complessivo dell'intervento sale a circa 1.580 Meuro.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE, con delibera n. 93, approva con le prescrizioni proposte dal MIT, il progetto preliminare.

Il CIPE approva, nella seduta del 2 dicembre, il piano finanziario per la copertura dei maggiori costi di realizzazione dell'autostrada.

2006

L'ANAS approva il finanziamento delle maggiorazioni dei costi per realizzare l'asse stradale, che vede la Società delle Strade accollarsi gli aumenti di spesa.

L'opera è compresa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione PIS.

La legge n. 296/2006 (art. 1, comma 979) dispone che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, nonché dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS 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 e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

2007

Si costituisce 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), per accelerare la realizzazione delle tre grandi opere strategiche: Pedemontana, direttissima Milano-Brescia (Brebemi) e Tangenziale est esterna di Milano (Tem).

Viene sottoscritta la convenzione tra la CAL e la società di progetto incaricata della realizzazione della Brebemi.

La Giunta regionale della Lombardia presenta il progetto di legge per accelerare la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie/ferroviarie di preminente interesse nazionale delle quali è già stato riconosciuto il "concorrente" interesse regionale (legge regionale n. 15/2008).

Viene sottoscritto l'Accordo di Programma, tra: MIT, Regione Lombardia, società concedente CAL, concessionario Brebemi, gli altri soggetti interessati, per la realizzazione del collegamento autostradale. 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 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.

CAL e BreBeMi sottoscrivono lo schema di convenzione unica.

Il CIPE, con delibera n. 109, valuta favorevolmente lo schema di convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde e Bre,Be.Mi: la scadenza della concessione è fissata al 30 giugno 2032.

La Commissione UE avvia una procedura di infrazione verso la convenzione unica.

Viene sottoscritto il Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi, tra MIT, Regione Lombardia, CAL, RFI, APL, BreBeMi e Province interessate, avente ad oggetto la ripartizione degli oneri di realizzazione e finanziamento delle opere interferite integrate tra RFI e BreBeMi.

2008

La convenzione unica tra CAL e Brebemi viene approvata con decreto del MIT.

Il 5 maggio viene consegnato il progetto definitivo dell'opera a CAL.

La Commissione UE delibera la chiusura del procedimento di infrazione, con esito positivo.

A decorrere dall'11 dicembre diventa efficace la "convenzione unica": la scadenza è fissata in 19,5 anni dall'ultimazione dei lavori.

Il 12 dicembre CAL approva il progetto definitivo

2009

Il progetto definitivo viene consegnato al MIT il 27 gennaio e trasmesso a tutti i soggetti interessati. Nel Tavolo Lombardia è approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015 e l'intervento "Bre.Be.Mi." risulta inserito tra le opere connesse. L'intervento compare nella delibera del CIPE n. 10 di ricognizione dello stato di attuazione del PIS. La Regione Lombardia si esprime favorevolmente sul progetto definitivo, con prescrizioni e raccomandazioni. Il 26 aprile si tiene la CdS, nel corso della quale vengono acquisiti i pareri dei vari Enti interessati. La Commissione VIA si esprime favorevolmente, con prescrizioni, anche sulla compatibilità ambientale delle nuove opere, con eccezione della cava BG 2 del "Piano Cave". Il soggetto aggiudicatore trasmette al MIT il Programma di risoluzione delle interferenze. Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole sul progetto definitivo, con prescrizioni e raccomandazioni. 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 MIT trasmette al CIPE la stesura aggiornata della relazione istruttoria, foglio condizioni e foglio disamina pareri Enti. L'Unità tecnica-finanza di progetto esprime le proprie valutazioni. Il CIPE, con delibera n. 42, 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 1.488 Meuro, 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 Meuro. CAL 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. Viene sottoscritto l'atto aggiuntivo alla Convenzione unica di concessione tra CAL e Brebemi. Il 16 ottobre la Brebemi sottoscrive 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 Meuro lavori diretti, 293 per lavori da affidare tramite gara, mentre i restanti per espropri e progettazione

2010

IL CIPE, con delibera n. 72, invita il MIT ad acquisire l'attestazione da parte di CAL Spa e del concessionario circa l'invarianza del costo del debito, nel caso sia già intervenuta la sottoscrizione del contratto di finanziamento da parte del concessionario stesso, ovvero l'attestazione circa il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione ai sensi e per gli effetti dell'art. 143 del Codice dei contratti pubblici, in linea con i valori del piano economico-finanziario già esaminato dall'UTFP nel rispetto dei valori massimi di cui al punto 2.1. della delibera CIPE 42/2009 di approvazione del progetto definitivo. Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19" è riportata nelle tabelle: "1: Aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche luglio 2010"; "3: Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE". Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture. Il 22 dicembre BreBeMi e il concedente CAL sottoscrivono il secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica che recepisce un nuovo piano economico e finanziario di riequilibrio, dopo il venir meno dell'esigenza e della praticabilità dell'emissione della garanzia relativa al Fondo per le opere pubbliche (FGOP). Il 30 dicembre viene completata la consegna del progetto esecutivo per stralci. La conclusione dei lavori è prevista per il mese di maggio 2013. L'avanzamento dei lavori, iniziati per la sola quota di lavori in esecuzione diretta, risulta pari a circa 60 Meuro; la percentuale di avanzamento, rispetto al totale delle opere in esecuzione diretta, è pari al 6,45%. L'avanzamento dei tre Viadotti principali, i cui lavori sono iniziati nel luglio 2009, sono rispettivamente pari a: Viadotto Oglio 44,40%; Viadotto Serio 4,92%; Viadotto Adda 16,25%.

2011

Il 15 aprile la società Brebemi pubblica un ulteriore avviso di avvio di procedimento di dichiarazione di pubblica utilità per la risoluzione di interferenze tecnologiche, modifiche e adeguamenti.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km.

61,5 collegamento SP19" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Il CIPE, nella seduta del 5 maggio, esprime parere positivo sul secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra CAL e la BreBeMi, sottoscritto in data 22 dicembre 2010, consentendo lo sblocco del finanziamento che vedrà la partecipazione di Cassa depositi e prestiti.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'avanzamento lavori è pari all'8,82%.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	774,685 Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	866,185 Fonte: Anas Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	866,185 Fonte: DPEF 2005-2008
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	1.686,000 Fonte: Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.663,214 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	1.611,300 Fonte: Delibera CIPE 42/2009
Costo ad aprile 2011	1.611,300 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	1.611,300 Fonte: Delibera CIPE 42/2009

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	1.611,300 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	1.611,300
Brebemi Spa	1.611,300 Fonte: Delibera CIPE 42/2009

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	Progettazione eseguita dal Concessionario - SdP Brebemi SpA, C.F. e P.IVA 02508160989 - ai sensi della Convenzione Unica di Concessione del 1 agosto 2007. L'importo di € 1.321.900.000 costituisce l'importo lordo dei lavori del Progetto Definitivo approvato dal CIPE e mantenuto nel successivo Progetto Esecutivo. Tale importo al netto dei ribassi è pari a € 1.029.549.647,74.

Progettazione esecutiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	1.321.900.000,00
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	
Importo di aggiudicazione:	
Nome aggiudicatario:	Società di Progetto Brebemi S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario:	02508160989
Data inizio:	01/08/2007
Data fine:	30/12/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Concessioni Autostradali Lombarde Spa
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Altro
Sistema di realizzazione:	Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Preliminare
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	11 mesi
Lavori:	34 mesi
Data bando:	21/12/2001
CIG/CUI:	22701456E9
Data aggiudicazione:	10/06/2003
Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	Società di Progetto Brebemi S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario:	02508160989
Data contratto:	01/08/2007

Quadro economico:

Importo a base gara:	1.041.470.000,00
Importo oneri per la sicurezza:	9.774.000,00
Importo complessivo a base di gara:	1.051.244.000,00
Importo aggiudicazione:	835.365.000,00
Somme a disposizione:	378.962.000,00
Totale:	1.214.327.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:	20,70
% Rialzo di aggiudicazione:	

Note:

La procedura di gara è stata bandita da ANAS ai sensi dell'art. 21 comma 2 lett. b) e dell'art. 37 bis e seguenti della legge n. 109/94, ad esito della quale è stata sottoscritta l'originaria Convenzione di Concessione in data 24/07/2003.

CAL, subentrata ad ANAS ai sensi dell'art. 1, comma 979 della Legge del 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007), ha sottoscritto con il Concessionario la Convenzione Unica in data 01/08/2007.

Il Quadro Economico riportato si riferisce al Quadro Economico di cui alla medesima Convenzione Unica del 01/08/2007.

Il cronoprogramma, allegato L alla stessa Convenzione Unica, prevede un periodo di 45 mesi per la realizzazione del Collegamento Autostradale, comprensivo dei tempi della progettazione definitiva, della progettazione esecutiva, delle attività espropriative e degli affidamenti a terzi ai sensi della normativa vigente e delle attività di costruzione.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	In corso
---------------------------	----------

Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori: 09/06/2013
Stato avanzamento importo: 116.537.907,80
Stato avanzamento percentuale: 8,82
Data effettiva inizio lavori: 22/07/2009
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti: 09/06/2013
Tempi realizzazione: Secondo previsione
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note: L'importo e la percentuale di avanzamento lavori si riferiscono al SIL a tutto il mese di aprile 2011.

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale: 1
Giorni proroga totali: 0
Motivi: Art. 132 c. 1. lett. e) D.Lgs. 163/2006
Altri motivi:
Importo: 0,00
Importo oneri sicurezza: 0,00
Somme a disposizione: 0,00
Totale: 0,00
Note: La variante non ha comportato modifica al quadro economico del progetto.

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Bando di gara internazionale ANAS del 27 Dicembre 2001
IGQ tra il governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Avviso di aggiudicazione ANAS del Agosto 2003
Delibera di Giunta della Regione Lombardia n. VII/18656 del 5 Agosto 2004
Decreto MIT Prot. 836/CD del 16 Ottobre 2004
Delibera CIPE 93/2005 del 29 Luglio 2005
Delibera CIPE 142/2005 del 2 Dicembre 2005
Legge n. 296 (art. 1, comma 979) del 27 Dicembre 2006
Convenzione CAL Spa del 26 Marzo 2007
Delibera di Giunta della Regione Lombardia del 3 Aprile 2007
Accordo di Programma Regione Lombardia del 7 Maggio 2007
Delibera CIPE 109/2007 del 4 Ottobre 2007

Protocollo d'Intesa per la progettazione integrativa e la realizzazione delle opere connesse alla Pedemontana e alla Brebemi del 5 Novembre 2007

Legge regionale n. 15 del 26 Maggio 2008

DPCM - Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 del 22 Ottobre 2008

Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009

Delibera di Giunta Regione Lombardia del 25 Marzo 2009

Delibera CIPE 42/2009 del 26 Giugno 2009

Atto aggiuntivo alla Convezione Unica di Concessione tra CAL e Brebemi del 8 Settembre 2009

DPCM - Modifiche agli allegati del dpcm del 22 ottobre 2008 sugli interventi necessari per la realizzazione dell'Expo Milano 2015
del 1 Marzo 2010

Delibera CIPE 72/2010 del 22 Luglio 2010

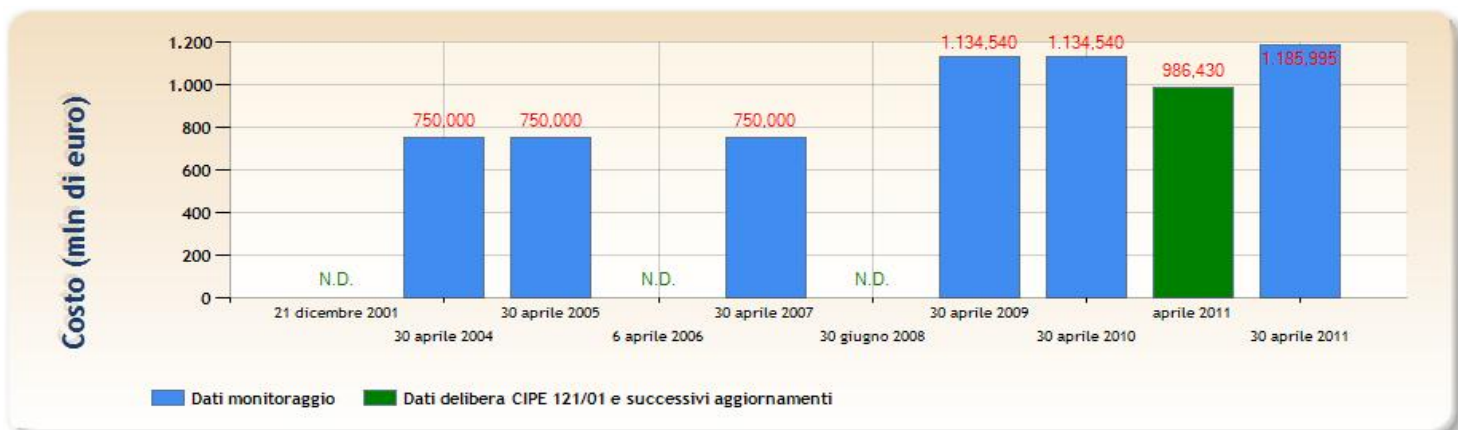
Secondo Atto aggiuntivo alla Convezione Unica di Concessione tra CAL e Brebemi del 22 Dicembre 2010

Seduta CIPE del 5 Maggio 2011

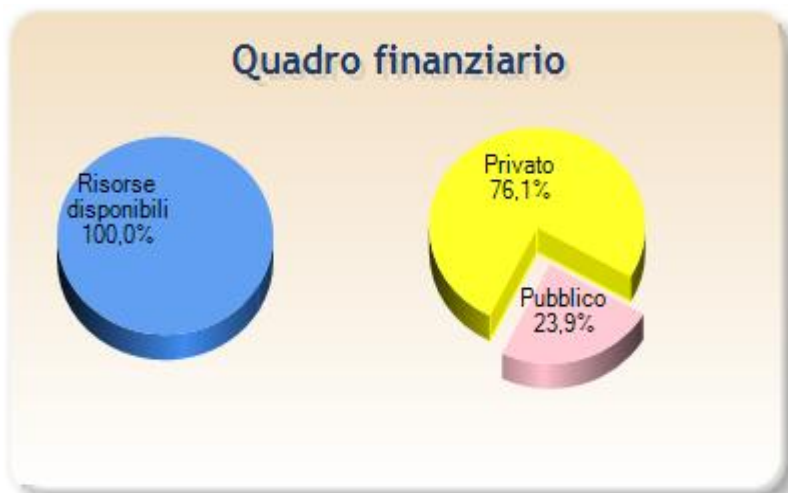
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre Passante di Mestre (autostrada A4 variante di Mestre) Passante esterno e opere complementari

SCHEMA N. 31



LOCALIZZAZIONE



CUP:

TIPOLOGIA OPERA:

SOGGETTO TITOLARE:

Rete stradale

Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale della viabilità di Mestre

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

92/2002
80/2003
6/2004
128/2006
3/2007
24/2008

ULTIMAZIONE LAVORI

2012

DESCRIZIONE

Il progetto consiste nella realizzazione del passante autostradale esterno di Mestre 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. Fa parte di un progetto integrato che oltre al passante esterno prevede la realizzazione di un tunnel autostradale.

DATI STORICI

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 predispose un primo progetto preliminare.

1999

L'ANAS estende la concessione, per il terzo di competenza, alla Società Autostrade

2001

In mancanza del parere favorevole degli Enti locali, viene stipulato un nuovo Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto.

Il progetto è inserito nella delibera CIPE n. 121 solo per le procedure.

2002

Le Società autostradali interessate comunicano al MIT l'intento di concorrere alla realizzazione del solo passante esterno.

Il CIPE stabilisce che la parte non autofinanziata dalle Società concessionarie verrà assunta dallo Stato e imputata alla Legge Obiettivo.

2003

L'ANAS si esprime positivamente sul progetto aggiornato predisposto dalle Società concessionarie.

Viene nominato il Commissario delegato per l'emergenza nel settore del traffico a Mestre, con il compito di provvedere alla realizzazione delle opere relative al Passante (OPCM n. 3273). Il Commissario trasmette al MIT il progetto preliminare corredato dal SIA.

Viene pubblicato il bando di gara per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva oltre alla realizzazione dell'Autostrada A4-Variante di Mestre-Passante autostradale.

L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto.

La Regione Veneto esprime parere favorevole con prescrizioni sul progetto aggiornato.

Il Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE approva il progetto preliminare: il soggetto aggiudicatore è l'ANAS, le cui funzioni sono esercitate pro tempore dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale di Mestre

2004

Il MIT propone la modifica della delibera n. 80/2003.

Il CIPE, con delibera n. 6, prende atto che il costo residuo sarà sostenuto dall'ANAS, mediante mutuo da stipulare con

Infrastrutture Spa e sarà recuperato con i pedaggi autostradali.

L'opera viene aggiudicata al Contraente Generale ATI per un prezzo di 530,1 Meuro.

La società Impregilo consegna al Commissario delegato la documentazione sul progetto definitivo.

La Società di Progetto Passante di MestreSpa subentra all'ATI.

Il 28 agosto viene siglato 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 che prevede la realizzazione di 44 km di opere complementari, di cui 21 di nuova costruzione. Si tratta di interventi richiesti dagli enti locali per mitigare l'impatto sul territorio del nuovo asse autostradale.

Il 3 settembre si svolge la CdS sul progetto definitivo di carattere istruttorio.

Il Comitato tecnico scientifico formula una serie di raccomandazioni utili a permettere alcune migliorie progettuali ed il 20 settembre il Commissario delegato firma il decreto che dà l'avvio ai lavori: Impregilo, società aggiudicataria, ha 1.320 giorni per ultimare l'opera.

2005

La Giunta Regionale del Veneto approva l'elenco delle opere prioritarie complementari al Passante che viene 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 per l'intero piano di opere complementari sono superiori a quelle disponibili, la Giunta concentra gli sforzi su una serie di interventi prioritari, che rientrano nella cd. fascia A. Tutte le altre opere complementari, inserite in fascia B, seppur accettate, debbono essere ancora definite sotto il profilo progettuale e finanziario.

La legge n. 266/2005 (art. 1, comma 78), autorizzando un contributo annuale di 200 Meuro per 15 anni a decorrere dal 2007 per interventi infrastrutturali, dispone specifiche assegnazioni per il potenziamento del Passante di Mestre, nonché la variante di Martellago e Mirano.

2006

Il CIPE, con delibera n. 128, autorizza "l'inserimento, negli 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, per mantenere inalterata l'invarianza dei ricavi. L'ANAS provvederà annualmente a definire con le concessionarie i conguagli sulla base degli introiti netti complessivi."

Nella seduta del 22 dicembre il CIPE dà avvio alle procedure per la revisione delle modalità di realizzazione e gestione dell'opera.

La legge n. 296/2006 (art. 1, commi 1045 e 1153) promuove un'intesa tra lo Stato e la Regione Veneto autorizzando un contributo quindicennale di 5 Meuro per ciascuna delle annualità decorrenti dal 2007, 2008 e 2009 e la spesa di 10 Meuro per il 2007 per la realizzazione di opere viarie del Veneto.

2007

Il CIPE, con delibera n. 3, 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 dovrà impegnarsi a destinare le risorse generate dalla gestione del "Passante" e delle tratte assentite in concessione alla AutoVePd, 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 dovrà effettuare una gestione separata del "Passante" e delle tratte assentite in concessione alla AutoVePd, a partire dal rientro delle tratte nella disponibilità dell'ANAS stessa (30 novembre 2009). Viene abrogata la delibera n. 128/2006 .

Il 2 aprile il MIT, l'ANAS 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.

Viene aperto il primo tratto di 7 chilometri da Quarto d'Altino a Mogliano.

Il Governo e Regione Veneto sottoscrivono un atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2003 nel

quale vengono finalizzate le risorse recate dalle disposizioni della legge n. 296/2006.

Con la legge n. 244/2007 (art. 2, comma 290) si dispone che la gestione, manutenzione del Passante di Mestre e della tratta autostradale Venezia-Padova siano trasferite, scaduta la concessione assentita a AutoVePd, ad una società per azioni costituita pariteticamente tra l'ANAS e la regione Veneto”.

2008

Viene costituita la società mista tra ANAS e Regione Veneto “Concessioni Autostradali Venete Spa” (CAV), in attuazione della citata legge n. 244/2007.

Il MIT trasmette al CIPE lo schema di disciplinare ed il piano economico finanziario e della documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera n. 24, esprime parere favorevole sullo schema di disciplinare tra il MIT ed ANAS Spa, subordinato alla verifica “del rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente”. Il disciplinare riguarda la realizzazione/gestione del Passante di Mestre di collegamento tra l'Autostrada A4-Tronco Padova - Mestre, l'Autostrada A27 Venezia-Belluno e l'Autostrada A4-Tronco Trieste-Venezia, per 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 piano finanziario è fissata al 31/12/2032. Il costo complessivo dell'investimento è attualmente quantificato in 986,4 Meuro, più oneri da capitalizzare.

Aiscat ('Associazione Italiana Società Concessionarie di Autostrade e Trafori) avvia una serie di procedure contro l'istituzione di CAV, presentando, tra l'altro anche un esposto-denuncia alla Commissione europea (oltre a un ricorso davanti al Tar del Lazio ed un'istanza urgente dinanzi al tribunale civile per richiedere la sospensione della validità della legge n. 244/2007) nel quale sostiene che la norma nazionale è in 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.

La Commissione europea dichiara di non essere in possesso di informazioni che costituiscano illecito riguardo l'assegnazione della gestione a CAV del Passante di Mestre e della tratta Venezia-Padova.

Il 20 novembre viene sottoscritta la Convenzione tra ANAS e CAV per regolamentare la concessione della gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria del Passante di Mestre, nonché delle tratte autostradali della AutoVePd, la cui concessione scadrà il 30 novembre 2009. La scadenza della convenzione CAV è fissata al 31 dicembre 2032.

2009

Nel mese di febbraio viene aperto al traffico il Passante di Mestre e il casello di Preganziol; il 24 maggio viene aperta l'interconnessione con l'Autostrada A27; il 15 luglio entra in funzione il casello di Spinea.

Iniziano i lavori del Passante verde per mitigare l'impatto ambientale e migliorare l'inserimento dell'autostrada nel contesto territoriale, di circa 30 km. La spesa preventivata è di 28 Meuro, oltre a 2 Meuro annui per la manutenzione. La progettazione esecutiva è coordinata da PDM Spa, realizzata dallo studio Metroplan con lo studio Dauria-Pisano e la società Giardini e Paesaggi.

2010

In data 23 marzo viene sottoscritta una convenzione fra ANAS Spa e CAV Spa, che prevede, fra l'altro, la copertura finanziaria per “la risoluzione dell'interferenza metanodotto SNAM su variante di Robegano alla SP Mestrina”.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Passante autostradale di Mestre" è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010”; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010”.

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Con DPCM del 26 novembre viene prorogato, fino al 30 giugno 2011, lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre.

In data 9 dicembre viene sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra il Commissario Delegato e CAV Spa, che riguarda la realizzazione dei caselli di Scorzè e di Martellago, per i quali sono disponibili 110 Meuro da parte di CAV. Sono resi disponibili anche 20 Meuro destinati alle opere di mitigazione, barriere fonoassorbenti e passante verde. Il casello di

Pianiga è ancora in fase di approfondimento, in quanto non previsto nel progetto iniziale, mentre le procedure per costruire i caselli del Passante di Cappella-Martellago e Dolo-Pianiga sono state divise.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Passante autostradale di Mestre" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)"; "6: Programma Infrastrutture Strategiche – Stato avanzamento lavori".

Con DPCM del 30 giugno 2011 è prorogato fino al 31 dicembre 2011 lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'asse autostradale del Passante è stato aperto al traffico l'8 febbraio 2009, 282 giorni dopo la data prevista nel contratto del 30 aprile 2004 e 295 giorni prima rispetto la data prevista dalla 1° perizia suppletiva e di variante. La 2° e 3° perizia suppletiva e di variante prevedono la realizzazione di opere di completamento dell'asse autostradale e di viabilità complementare tuttora in corso. Per tale motivo sono stati prorogati i tempi di esecuzione del Passante fino al 30 novembre 2012.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	750,000 Fonte: Delibera CIPE 80/2003
Previsione di costo al 30 aprile 2005	750,000 Fonte: Delibera CIPE 80/2003
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	750,000 Fonte: Delibera CIPE 80/2003
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.134,540 Fonte: Delibera CIPE 24/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	1.134,540 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	986,430 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	1.185,995 Fonte: Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale della viabilità di Mestre

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	986,430 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	1.185,995
Fondi Legge Obiettivo	113,440 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Fondi Pubblici	170,500 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
CAV Spa	902,055 Fonte: Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale della viabilità di Mestre; Delibera CIPE 10/2009

Fondi residui:	0,000
-----------------------	--------------

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	1) L'oggetto della gara prevedeva l'aggiudicazione a Contraente Generale della progettazione definitiva, esecutiva, esecuzione dei lavori e direzione dei lavori. 2) Il progetto preliminare è stato approvato con Delibera CIPE, mentre i progetti definitivo ed esecutivo tramite la struttura commissariale. 3) Le data di "inizio" e "fine" sono riferite ai tempi di consegna del progetto definitivo da parte dell'aggiudicatario

Progettazione esecutiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	530.100.983,71
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	596.656.718,00
Importo di aggiudicazione:	530.100.983,71
Nome aggiudicatario:	ATI IMPREGILO SPA-GRANDI LAVORI FINCOSIT SPA-CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI
Codice fiscale aggiudicatario:	00830660156
Data inizio:	03/05/2004
Data fine:	17/06/2004

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale della viabilità di Mestre
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura negoziata
Sistema di realizzazione:	Contraente generale
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Preliminare
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	45 giorni
Lavori:	2993 giorni
Data bando:	20/03/2003
CIG/CUI:	2443075942
Data aggiudicazione:	25/02/2004
Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	ATI IMPREGILO SPA-GRANDI LAVORI FINCOSIT SPA-CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI
Codice fiscale aggiudicatario:	00830660155
Data contratto:	30/04/2004
Quadro economico:	
Importo a base gara:	573.756.718,00
Importo oneri per la sicurezza:	22.900.000,00
Importo complessivo a base di gara:	596.656.718,00
Importo aggiudicazione:	530.100.938,71
Somme a disposizione:	219.899.061,29
Totale:	750.000.000,00
% Ribasso di aggiudicazione:	11,60
% Rialzo di aggiudicazione:	

Note:

- 1) I tempi di esecuzione delle "progettazioni" sono riferiti alla redazione del progetto definitivo.
- 2) I tempi di esecuzione dei "lavori" sono riferiti all'esecuzione dei lavori e delle relative progettazioni esecutive a partire dalla data di approvazione del progetto definitivo sino alla data contrattuale di fine lavori.
- 3) Gli importi del Quadro economico - "Importo a base di gara" e "Importo di aggiudicazione" sono comprensivi della progettazione.
- 4) Il Quadro economico aggiornato è di complessivi € 1.185.995.092,51, di cui € 771.358.408,12 per lavori e progettazione, € 33.696.796,21 per oneri per la sicurezza e € 380.939.888,18 per somme a disposizione.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: In corso
Data presunta inizio lavori: 20/09/2004
Data presunta fine lavori: 30/11/2012
Stato avanzamento importo: 692.468.724,90
Stato avanzamento percentuale: 86,02
Data effettiva inizio lavori: 20/09/2004
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti: 30/11/2012
Tempi realizzazione: Secondo previsione
Data collaudo statico: 15/10/2006
Data collaudo tecnico-amministrativo:

Note:

1) Il "collaudo statico" è stato redatto per parti d'opera dal 15/10/2006 ed ancora in corso. 2) Sono stati redatti i seguenti "collaudi tecnici amministrativi parziali": a) in data 09/06/08 "Tratto Passante raccordo dalla A4 alla A27, opere accessorie e viabilità complementare, da SP64 Zermanesa all'innesto su A27"; b) in data 10/03/10 "Asse principale del Passante". E' in corso di definizione il collaudo delle restanti opere.

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale: 3
Giorni proroga totali: 1673
Motivi:
Altri motivi: art. 176, comma 5, lettera a); art. 4, comma 1 O.P.C.M 3273 del 19.03.2003
Importo: 771.358.408,12
Importo oneri sicurezza: 33.696.796,21
Somme a disposizione: 380.939.888,18
Totale: 1.185.995.092,51

Note:

1) L'asse autostradale del Passante è stato aperto al traffico l'8/02/2009, 282 giorni dopo la data prevista nel contratto del 30/04/2004 e 295 giorni prima rispetto la data prevista dalla 1° perizia suppletiva e di variante. La 2° e 3° perizia suppletiva e di variante prevedono la realizzazione di opere di completamento dell'asse autostradale e di viabilità complementare tuttora in corso. Per tale motivo sono stati prorogati i tempi di esecuzione del Passante sino al 30/11/2012.

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Accordo Quadro Regione Veneto del 1 Agosto 1997

Accordo Quadro Regione Veneto del 9 Agosto 2001

Ordinanza n. 3273 del 19 Marzo 2002

Delibera CIPE 92/2002 del 31 Ottobre 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 80/2003 del 7 Novembre 2003

Delibera CIPE 6/2004 del 3 Febbraio 2004

Delibera CIPE 128/2004 del 6 Aprile 2004

Avviso di aggiudicazione del 30 Aprile 2004

Legge n. 266 del 23 Dicembre 2005

Legge n. 296 del 27 Dicembre 2006

Delibera CIPE 3/2007 del 26 Gennaio 2007

1° Atto aggiuntivo IGQ Governo e Regione Veneto del 17 Dicembre 2007

Legge n. 244 del 24 Dicembre 2007

Delibera CIPE 24/2008 del 27 Marzo 2008

DPCM del 27 Novembre 2009

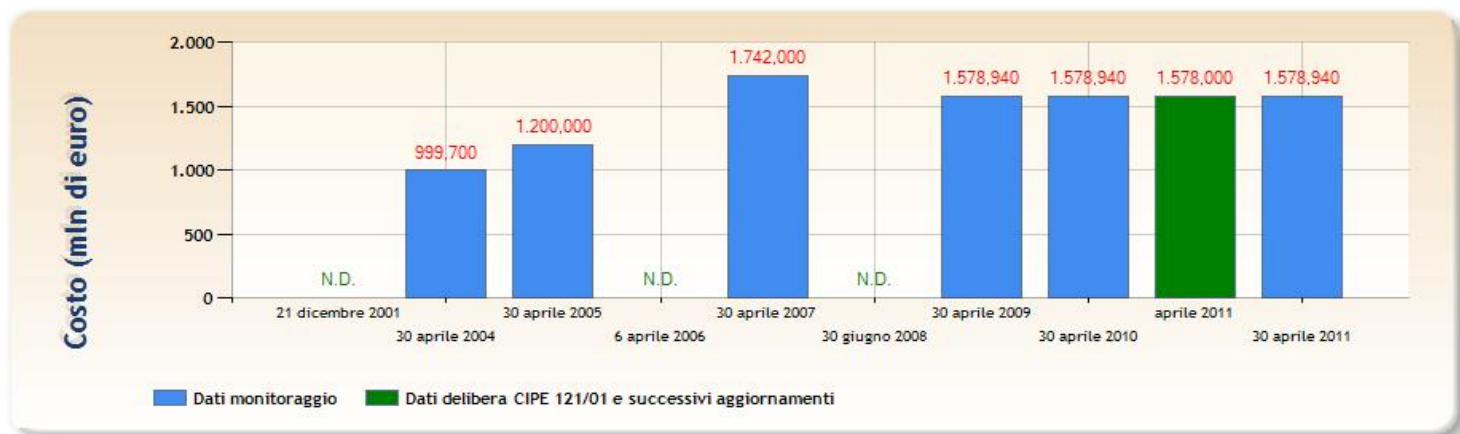
DPCM del 26 Novembre 2010

Protocollo d'Intesa tra il Commissario Delegato e CAV Spa del 9 Dicembre 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Asse autostradale medio padano Brescia-Milano - Passante di Mestre Tangenziale est esterna di Milano

SCHEMA N. 32



LOCALIZZAZIONE



CUP:

I21B05000290007

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Concessioni Autostradali Lombarde
Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Opere con esecutore individuato

DELIBERE CIPE

95/2005
109/2009

ULTIMAZIONE LAVORI

2015

DESCRIZIONE

Il progetto della Tangenziale Est Esterna prevede la realizzazione di un asse autostradale (categoria stradale A in ambito extraurbano) che collega l'autostrada A4 "Milano - Brescia" all'altezza di Agrate Brianza con l'autostrada A1 "Milano - Bologna" all'altezza di Melegnano, per uno sviluppo complessivo di circa 32 Km, oltre a circa 38 Km di opere connesse e compensative. Il tracciato principale interessa per 1,5 km il territorio della provincia di Monza e Brianza, per 23,8 km quello della provincia di Milano e per 7,2 km quello della Provincia di Lodi.

DATI STORICI

2002

L'ANAS pubblica l'avviso per la selezione di proposte.

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.

In data 26 giugno la Tangenziali Esterne di Milano, in qualità di proponente, presenta il progetto preliminare dell'opera.

2003

L'ANAS comunica di aver approvato il progetto presentato dal promotore e di aver considerato l'intervento come "opera di pubblico interesse".

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile.

L'ANAS approva una prima versione del progetto preliminare predisposto da "Tangenziali Esterne di Milano Spa" nella qualità di promotore, del costo di 999,7 Meuro.

L'ANAS trasmette il progetto preliminare al MIT, alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole in merito all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto, formulando numerose prescrizioni.

2004

La Commissione VIA richiede integrazioni ed approfondimenti su alcuni svincoli ed i flussi di traffico.

L'ANAS 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". 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).

L'ANAS trasmette il progetto preliminare aggiornato al MIT e alle altre Amministrazioni competenti.

2005

La Regione Lombardia 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.

Il Ministero dell'ambiente trasmette il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato

all'ottemperanza di prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT 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, 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 Meuro. 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.

2006

L'opera rientra nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

La legge n. 296/2006 (art. 1, comma 979) autorizza tre contributi quindicennali per complessivi 80 Meuro quale concorso dello Stato al completamento della realizzazione della Pedemontana Lombarda. Lo stesso comma dispone che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS per la realizzazione della Pedemontana, nonché dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS 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.

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 accelerare la realizzazione delle tre grandi opere per la viabilità stradale in Lombardia: Pedemontana, direttissima Milano-Brescia (Brebemi) e Tangenziale est esterna di Milano (Tem).

Il 3 aprile la Giunta regionale della Lombardia presenta il progetto di legge per la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie/ferroviarie di preminente interesse nazionale delle quali è stato riconosciuto il "concorrente" interesse regionale nell'intesa Regione/Stato dell'aprile 2003 (L.R. n. 15/2008), con l'obiettivo di ridurre i tempi delle procedure. Viene introdotta la "regionalizzazione" dell'istruttoria: la Regione cercherà un'ulteriore intesa con il Governo 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 MIT, la Regione Lombardia, le Province di Milano e Lodi, CAL, ANAS e la rappresentanza dei Comuni interessati sottoscrivono un Accordo di Programma per garantire la realizzazione della Tangenziale Est.

2008

Il 4 giugno Concessioni Autostradali Lombarde Spa pubblica sulla G.U.C.E la proposta, presentata da "Tangenziali Esterne di Milano Spa", per la progettazione, costruzione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano e delle opere ad essa connesse. L'importo complessivo della concessione indicato nel bando di gara è pari a 1.578,9 Meuro.

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. Nel Tavolo Lombardia del 23 febbraio è approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015 e 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.

La "Tangenziale Est di Milano" rientra tra gli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS, da realizzare con contributi privati.

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.

Il 24 luglio viene modificato lo schema di Convenzione unica al fine di recepire le osservazioni presentate dal MIT: il costo dell'opera è pari a 1.441 Meuro, 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 CdS si svolga entro il mese di aprile 2010.

Il CIPE, con delibera n.109 del 6 novembre 2009, valuta positivamente lo Schema di Convenzione unica, disponendo alcune prescrizioni.

2010

In data 29 luglio viene sottoscritta la Convenzione tra la concessionaria Tangenziale Esterna Spa e la concedente, CAL Spa.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Tangenziale EST di Milano" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella Seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il Progetto Definitivo, approvato dal CdA della Concessionaria in "linea tecnica", è stato consegnato a CAL il 21 dicembre 2010. L'inizio dei lavori è previsto nell'autunno 2011, con priorità all'"arco TEEM" per l'integrazione con la futura autostrada BreBeMi.

2011

Tangenziale Esterna Spa il 7 febbraio pubblica l'avviso di pronuncia di compatibilità ambientale e di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità. Nella stessa data CAL trasmette il Progetto Definitivo ai Ministeri competenti, alla Regione Lombardia, alle Province ed ai Comuni interessati oltre che agli Enti gestori delle interferenze. Il 13 aprile si svolge la Conferenza di Servizi.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Tangenziale EST di Milano" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che il progetto definitivo, completato in data 07/02/2011, è in attesa di approvazione da parte del CIPE.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	999,700 Fonte: Anas Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	1.200,000 Fonte: Rapporto 2005 - Unioncamere Lombardia
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	1.742,000 Fonte: Delibera CIPE 95/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.578,940 Fonte: Bando di gara
Previsione di costo al 30 aprile 2010	1.578,940 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	1.578,000 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	1.578,940 Fonte: Delibera CIPE 109/2009

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011 1.578,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **1.578,940**
Tangenziale Esterna Spa 1.578,940 **Fonte:** DPEF 2009-2013

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: In attesa approvazione CIPE
Progettazione definitiva
CIPE: No
Importo lavori: 1.659.901.085,95
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario: Tangenziale Esterna S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 06445740969
Data inizio: 08/10/2010
Data fine: 07/02/2011

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: Concessioni Autostradali Lombarde Spa
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta
Sistema di realizzazione: Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Preliminare
Tempi di esecuzione:
Progettazione: 360 giorni
Lavori: 1395 giorni
Data bando: 04/06/2008
CIG/CUI: 017107578C
Data aggiudicazione: 30/01/2009
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Tangenziale Esterna S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario: 06445740969
Data contratto: 29/07/2010
Quadro economico:
Importo a base gara: 964.174.520,64
Importo oneri per la sicurezza: 38.566.980,83
Importo complessivo a base di gara: 1.002.741.501,47
Importo aggiudicazione: 882.219.686,38
Somme a disposizione: 576.198.566,48

Totale: 1.458.418.252,86
% Ribasso di aggiudicazione: 12,50
% Rialzo di aggiudicazione:

Note: L'aggiudicazione è avvenuta a favore della Società TEM di Progetto S.p.A. successivamente denominata Tangenziale Esterna S.p.A.. La Convenzione Unica è stata sottoscritta in data 29/07/2010, a valle dell'iter approvativo di cui all'art. 2, comma 82 del D.L. n. 262/2006 convertito in Legge n. 286/2006, ed è stata approvata in data 08/10/2010. CAL è subentrata ad ANAS ai sensi dell'art.1, comma 979 della legge del 27 dicembre 2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007).

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori: 31/08/2011
Data presunta fine lavori: 25/06/2015
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

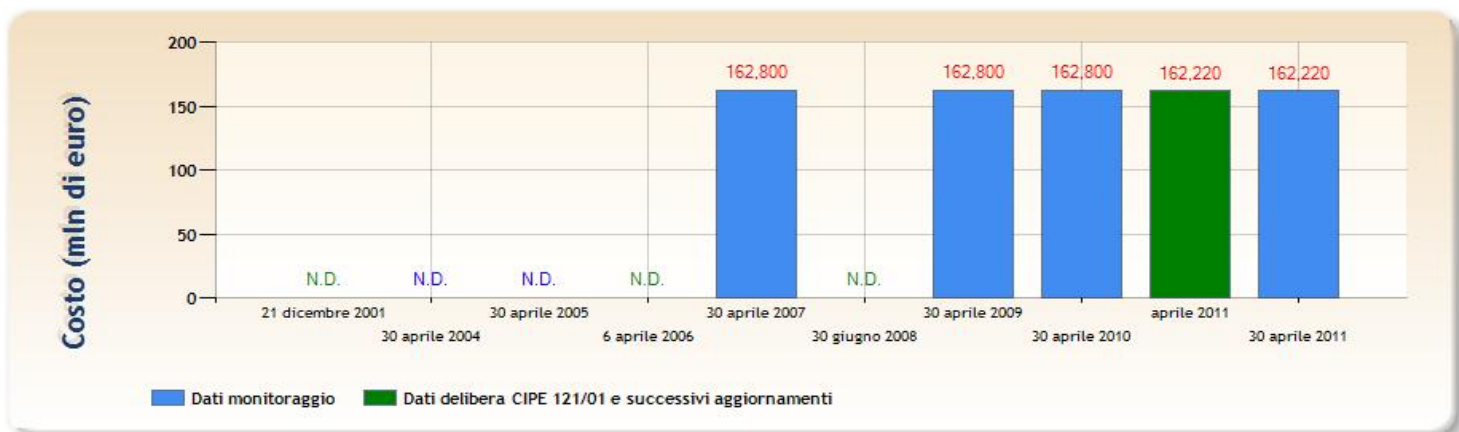
Avviso per la selezione di proposte ANAS del 2002
IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera Regione Lombardia n. VII/14404 del 30 Settembre 2003
Delibera Regione Lombardia n. VII/20903 del 16 Febbraio 2005
Delibera CIPE 95/2005 del 29 Luglio 2005
Delibera di Giunta della Regione Lombardia del 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 n. 15 del 26 Maggio 2008
Bando di gara CAL Spa del Giugno 2008
DPCM - Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015 del 22 Ottobre 2008
Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009
Avviso di aggiudicazione CAL Spa del Marzo 2009
Delibera CIPE 109/2009 del 6 Novembre 2009
DPCM - Modifiche agli allegati del dpcm del 22 ottobre 2008 sugli interventi necessari per la realizzazione dell'Expo Milano 2015 del 1 Marzo 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Riqualfica viabilità ex SS n° 415 Paullese

(P) Ammodernamento del tratto da Peschiera Borrono a Spino d'Adda (escluso ponte)

SCHEMA N. 33



LOCALIZZAZIONE



CUP:

TIPOLOGIA OPERA:

SOGGETTO TITOLARE:

Rete stradale

Provincia di Milano

STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

DELIBERE CIPE

149/2005
113/2006

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

L'intervento consiste nell'ammodernamento dell'attuale tracciato della strada "Paullese" con l'eliminazione degli incroci a raso e la realizzazione di 2 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

DATI STORICI

2001

La Provincia di Milano pubblica il bando di gara per la redazione del progetto definitivo e del SIA.

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano-Sistemi stradali e autostradali".

2002

La Provincia di Milano aggiudica la redazione del progetto definitivo e del SIA.

2003

La Provincia di Milano, soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto definitivo ed SIA al MIT e alle altre Amministrazioni competenti.

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 aprile.

Il MIT convoca la Conferenza di servizi, svoltasi il 9 maggio e il 28 luglio.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

La Provincia di Milano pubblica l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità e l'avviso di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale.

2005

La delibera regionale del 16 febbraio assicura la copertura finanziaria dell'intervento da parte della Regione stessa e della Provincia di Milano per l'importo di 131,3 Meuro.

Il Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

La Regione Lombardia e la Provincia di Milano, il 17 novembre, sottoscrivono una dichiarazione congiunta di assunzione a proprio carico dell'onere residuo di 31,5 Meuro.

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto definitivo, proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n.149, approva il progetto definitivo e prende atto che la copertura finanziaria è assicurata dalla Regione Lombardia e dalla Provincia di Milano.

2006

Il CIPE, con delibera 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.

L'opera è compresa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

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

2008

Il 22 marzo la Provincia di Milano pubblica sulla GUCE l'avviso di aggiudicazione dell'Appalto integrato concernente il progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori per la riqualifica e il potenziamento della ex strada 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 38,4 Meuro.

Il 15 dicembre iniziano 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", passando per i Comuni di Peschiera Borromeo, Mediglia, Pantigliate e Settala.

2009

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS.

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)"; "6: Programma Infrastrutture Strategiche – Stato avanzamento lavori".

Ad aprile vengono aperti alla viabilità alcuni tratti del Lotto Peschiera Borromeo-Paullo, la cui ultimazione è prevista per il 2012. L'inizio dei lavori del lotto Paullo-Spino d'Adda, previsto entro il 2010, viene rimandato per mancata disponibilità dei finanziamenti programmati.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che l'avanzamento lavori del Lotto Peschiera Borromeo-Paullo è pari al 57,38%.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	162,800 Fonte: Delibera CIPE 149/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	162,800 Fonte: Delibera CIPE 149/2005
Previsione di costo al 30 aprile 2010	162,800 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	162,220 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	162,220 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	162,800 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 162,800
Regione Lombardia 162,800 **Fonte:** Delibera CIPE 149/2005

Fondi residui: -0,580

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Bando di gara di progettazione della Provincia di Milano del Giugno 2001
Esito di gara di progettazione della Provincia di Milano del 2002
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003
Delibera Regione Lombardia n. VII/13822 del 25 Luglio 2003
Delibera di Giunta Regionale n. VII/20830 del 16 Febbraio 2005
Dichiarazione congiunta Regione Lombardia e Provincia di Milano del 17 Novembre 2005
Delibera CIPE 149/2005 del 2 Dicembre 2005
Delibera CIPE 113/2006 del 29 Marzo 2006
Bando di gara di lavori della Provincia di Milano (lotto 1) del 16 Giugno 2007
Avviso di aggiudicazione di lavori della Provincia di Milano (lotto 1) del 23 Marzo 2008

Lotto 1 - Peschiera Borromeo-Svincolo SP n. 39 "Cerca"

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione esecutiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: Trattasi di Appalto Integrato con cui l'aggiudicatario ha eseguito la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori. L'importo della progettazione non è soggetto a ribasso.

Progettazione esecutiva

CIPE: No
Importo lavori: 48.000.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 412.146,74
Importo di aggiudicazione: 412.146,74
Nome aggiudicatario: A.T.I. : CONSORZIO COOPERATIVO COSTRUZIONI C.C.C. (Mandatario) - PESSINA COSTRUZIONI S.P.A. - BETONVILLA S.P.A. (Mandante) - POLITECNICA INGEGNERIA E ARCHITETTURA (Mandante)
Codice fiscale aggiudicatario: 00281620377 - 00
Data inizio: 30/04/2008
Data fine: 29/07/2008

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore: Provincia di Milano
Modalità di selezione: Affidamento con bando
Procedura: Procedura ristretta
Sistema di realizzazione: Appalto integrato
Criterio di aggiudicazione: Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara: Definitivo

Tempi di esecuzione:
Progettazione: 90 giorni
Lavori: 994 giorni
Data bando: 13/06/2007
CIG/CUI: 0070685B18
Data aggiudicazione: 22/02/2008
Tipo aggiudicatario: ATI
Nome aggiudicatario: Consorzio Cooperativo Costruzioni C.C.C. (Mandatara), Pessina Costruzioni S.p.a., Beton Villa S.p.a. (Mandante), Politecnica Ingegneria e Architettura (Mandante).
Codice fiscale aggiudicatario: 00281620377 - 00
Data contratto: 10/04/2008
Quadro economico:
Importo a base gara: 47.017.146,74
Importo oneri per la sicurezza: 1.395.000,00
Importo complessivo a base di gara: 48.412.146,74
Importo aggiudicazione: 40.268.561,62
Somme a disposizione: 33.287.853,26
Totale: 73.556.414,88
% Ribasso di aggiudicazione: 17,47
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: In corso
Data presunta inizio lavori: 28/01/2009
Data presunta fine lavori: 20/10/2011
Stato avanzamento importo: 22.859.238,34
Stato avanzamento percentuale: 57,38
Data effettiva inizio lavori: 29/07/2009
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione: Secondo previsione
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2004
Previsione al 30/04/2005
Previsione al 30/04/2007 2011
Previsione al 30/04/2009 2011
Previsione al 30/04/2010 2012
Previsione al 30/04/2011 2011

Lotto 2 - Svincolo SP n. 39 "Cerca"-Spino d'Adda

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa
Note: L'importo a base di gara si riferisce alla progettazione definitiva per appalto integrato su importo presunto dell'opera ricalcolato sull'importo effettivo dell'opera.

Progettazione definitiva

CIPE: Si
Importo lavori: 48.220.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 377.081,08
Importo di aggiudicazione: 1.098.937,74
Nome aggiudicatario: A.T.I. : TECHNITAL S.P.A. (Mandataria) - T.E.C.N.I.C. S.P.A. - TERRA COMPANY S.R.L.
Codice fiscale aggiudicatario: 10993930154 - 00
Data inizio: 19/04/2001
Data fine: 26/02/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

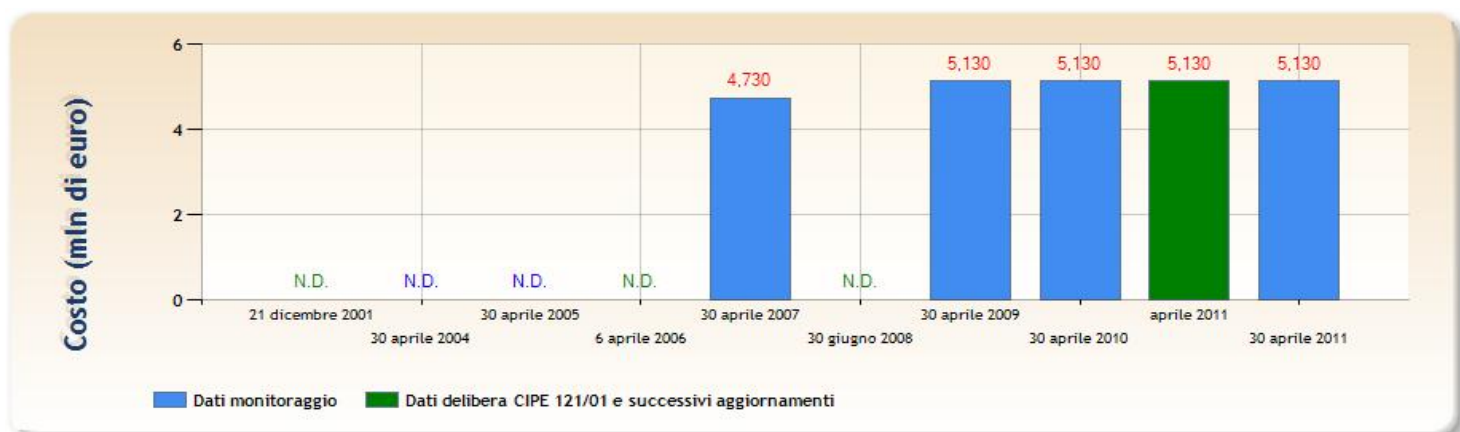
Previsione al 30/04/2004	
Previsione al 30/04/2005	
Previsione al 30/04/2007	2011
Previsione al 30/04/2009	Oltre 2015
Previsione al 30/04/2010	Oltre 2015
Previsione al 30/04/2011	Oltre 2015

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Riqualifica viabilità ex SS n° 415 Paullese

(P) Riqualifica Viabilità ex S.S. 415 " Paullese " - Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spino d'Adda - Lotto Ponte sull'Adda

SCHEDA N. 34



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J91B06000240012

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Provincia di Milano

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

113/2006
121/2007

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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. 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, per consentire l'inserimento anche di una pista ciclabile di 2 m.

DATI STORICI

2000

L'opera è inserita nell'Accordo di Programma Quadro per la "riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia" sottoscritto da: MIT, Ministero del tesoro, Regione Lombardia, ANAS, Province di Milano, Brescia, Cremona, Mantova e Pavia.

2001

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano-Sistemi stradali e autostradali".

2003

Con delibera della Giunta Provinciale di Milano del 18 febbraio viene approvato il progetto preliminare del ponte sull'Adda.

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.

L'intervento è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 aprile.

La Provincia di Milano pubblica la comunicazione di avvio del procedimento all'intervento di impatto ambientale relativa al progetto preliminare.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole in merito al progetto preliminare, condizionato al recepimento di prescrizioni.

Il Ministero per i beni culturali, con nota del 10 dicembre, esprime parere favorevole sull'opera, subordinato al recepimento di prescrizioni.

2005

La delibera di Giunta Regionale del 16 febbraio assicura la copertura finanziaria dell'intervento tramite utilizzo di risorse trasferite alla Regione ai sensi del decreto legislativo n. 112/1998.

Il Ministero dell'ambiente rilascia la VIA in data 5 agosto.

Il CIPE, con delibera n. 149, approva il progetto definitivo dell'intervento "Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paullese-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.

2006

Il MIT, con nota del 28 marzo, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera n. 113, esprime valutazione positiva sul progetto preliminare "Lotto ponte sull'Adda" per un costo dell'opera di 4,7 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, indicando le prescrizioni e le eventuali raccomandazioni cui condizionare l'approvazione e quantificando i costi conseguenti all'accoglimento delle prescrizioni.

L'opera è ricompresa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

2007

Il MIT, con nota 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.

Il CIPE, con delibera n. 121, approva il progetto preliminare: l'importo complessivo del progetto del nuovo ponte è pari a 4,7 Meuro, di cui 3,4 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 5,1 Meuro. L'opera non è soggetta a tariffazione. La copertura finanziaria dell'intervento è assicurata dalla Regione Lombardia.

2009

L'intervento figura nella delibera CIPE n. 10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS

2010

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda." è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta disponibile il solo progetto preliminare.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	4,730 Fonte: Delibera CIPE 113/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	5,130 Fonte: Delibera CIPE 121/2007
Previsione di costo al 30 aprile 2010	5,130 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	5,130 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	5,130 Fonte: Delibera CIPE 121/2007

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	5,130 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: **5,130**
Regione Lombardia **5,130** Fonte: Delibera CIPE 121/2007

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi:

Note: L'importo a base di gara si riferisce solo per il progetto Preliminare con opera di importo presunto, mentre l'importo corrisposto si riferisce alla progettazione preliminare/definitiva ricalcolata sull'importo effettivo dell'opera.

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori: 3.430.000,00
Servizio: Esterno
Importo a base gara: 104.499,08
Importo di aggiudicazione: 304.461,87
Nome aggiudicatario: A.T.I. : TECHNITAL S.P.A. (Mandataria) - T.E.C.N.I.C. S.P.A. - TERRA COMPANY S.R.L.
Codice fiscale aggiudicatario: 05139031008 - 00
Data inizio: 17/01/2002
Data fine: 22/04/2002

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Accordo di Programma Quadro per la "riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della Regione Lombardia" del 3 Aprile 2000

Delibera della Giunta Provinciale di Milano n.86/03 del 18 Febbraio 2003

IGQ tra il Governo e la Regione Lombardia del 11 Aprile 2003

Delibera Regione Lombardia n. VII/14095 del 8 Agosto 2003

Delibera di Giunta Regionale n. VII/20830 del 16 Febbraio 2005

Delibera CIPE 149/2005 del 2 Dicembre 2005

Delibera CIPE 113/2006 del 29 Marzo 2006

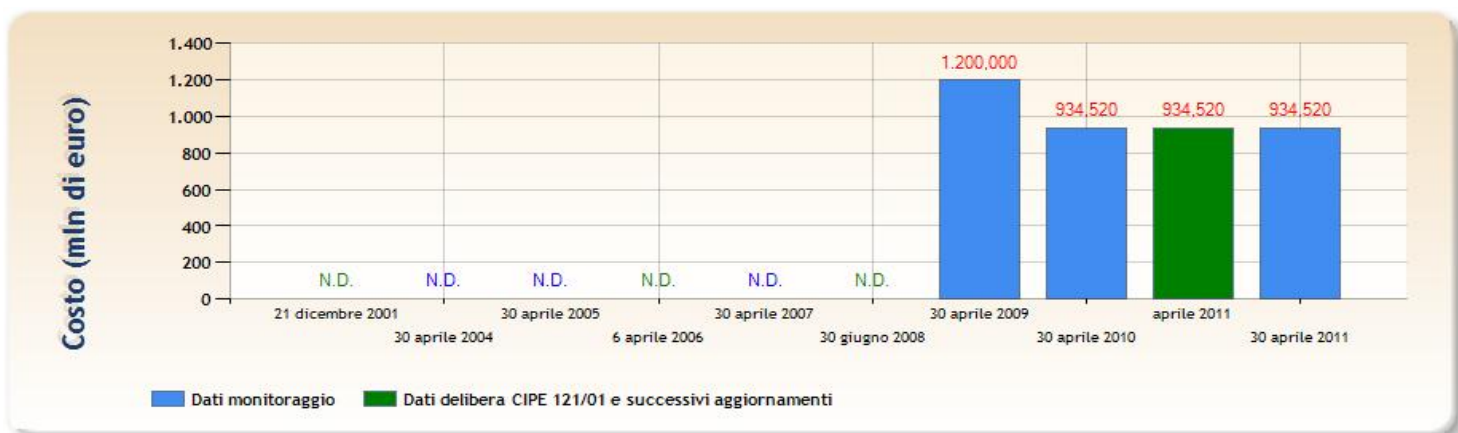
Delibera CIPE 45/2007 del 28 Giugno 2007

Delibera CIPE 121/2007 del 9 Novembre 2007

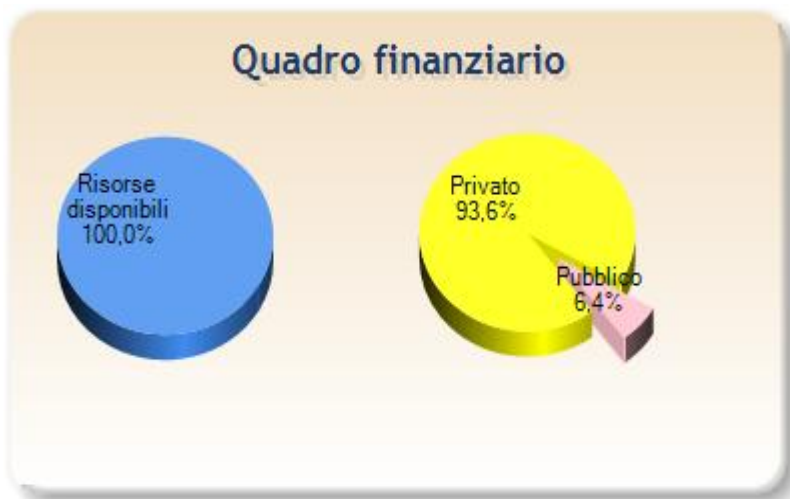
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

(P) Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)-Mare Adriatico

SCHEMA N. 35



LOCALIZZAZIONE



CUP:

H91B06000810009

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Regione Veneto

STATO DI ATTUAZIONE

Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase I

DELIBERE CIPE

1/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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" e si sovrappone alla statale S.S. 434 "Transpolesana" a sud di Legnago.

L'intervento prevede la riqualificazione autostradale della S.S. 434 "Transpolesana" da Legnago a Rovigo e la prosecuzione in nuova sede fino all'innesto sulla S.R. 495 e 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 2 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 previsto il ricorso al cd. "modello Passante", con la triplicazione del valore dei terreni agricoli, la compensazione dei danni diretti ed indiretti, la valutazione degli immobili come nuovo costruito e la liquidazione dell'80 per cento della somma concordata alla firma dell'accordo bonario. Per i residenti viene, infine, prevista la gratuità entro tratti di 15 km per i primi 15 anni di esercizio dell'autostrada.

DATI STORICI

2001

L'autostrada Nogara-Mare non risulta compresa nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato con DPR del 14 marzo.

La delibera CIPE n. 121 non comprende l'intervento Nogara-Mare.

2002

Il 10 aprile 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 .

La Legge regionale del Veneto n. 15 stabilisce norme per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionale.

2003

Il 24 ottobre 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.

Il 30 giugno la Società Confederazione Autostrade 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).

2004

Nel mese di settembre la Regione Veneto pubblica un avviso per la selezione di proposte concorrenti a quella ricevuta il 30 giugno per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Medio Padana Veneta a pedaggio.

2005

Nella seduta della Conferenza unificata del 24 novembre, in relazione alla Nogara-Mare, viene acquisito il parere della Conferenza unificata Stato-Regioni.

2006

L'art. 21 della legge regionale n. 2 autorizza uno stanziamento di complessivi 100 Meuro da erogare in 10 anni, per garantire l'attuazione di interventi da realizzarsi in finanza di progetto, con particolare riferimento alla realizzazione dell'Autostrada Nogara-Mare.

La Giunta Regionale del Veneto dichiara di pubblico interesse la proposta presentata dalla Confederazione Autostrade per la realizzazione dell'autostrada a pedaggio Nogara-Mare in regime di finanza di progetto. Per tale opera, la Regione richiede allo Stato un atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Governo-Regione Veneto, per

l'inserimento nella Legge Obiettivo.

L'opera non è riportata nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

2007

L'art. 2, comma 259, della legge n. 244/2007 (finanziaria 2008) prevede che l'autostrada Nogara-Mare, competenza della Regione Veneto, sia inserita, ai soli fini dell'approvazione, nelle procedure della Legge Obiettivo.

Il 17 dicembre viene sottoscritto l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione Veneto e l'Autostrada Nogara-Mare è compresa (solo per procedure) nell'ambito della Legge Obiettivo.

2008

Viene avviato l'iter della procedura di approvazione del progetto preliminare.

Il progetto preliminare dell'opera è presentato al pubblico a Rovigo e Novara il 19 e 20 marzo.

Nel marzo-maggio pervengono alla Regione oltre 300 osservazioni da parte di Enti, Associazioni, Comitati e singoli cittadini.

La Commissione Regionale VIA, in data 29 maggio, esprime parere favorevole sull'opera.

Il 17 giugno la Giunta Regionale esprime parere favorevole sulla VIA.

Il progetto preliminare dell'opera viene inviato al Ministero dell'ambiente per la procedura di VIA nazionale.

2009

La Commissione VIA, 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 alla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome per l'espressione del parere della Conferenza Unificata.

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 positivamente sulla nuova arteria, con alcune osservazioni. Sulla base delle risultanze e delle osservazioni emerse, vengono redatte alcune schede di dettaglio sulla localizzazione.

La Giunta del Veneto formalizza il parere favorevole sulla localizzazione urbanistica dell'autostrada Medio Padana Nogara-Mare.

Il 31 luglio il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota n. GAB-2009-18006, trasmette al MIT il parere favorevole, n. 294 dell'8 giugno 2009, espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS.

Il Ministero per i beni e le attività culturali in data 10 agosto, con nota n. DG/PBAAAC/34, trasmette al MIT parere favorevole in ordine alla localizzazione e alla compatibilità ambientale e paesaggistica del progetto Nogara - Mare Adriatico.

Il Segretario regionale alle infrastrutture e mobilità della regione Veneto, con decreto n. 8/45.00 del 29 ottobre 2009, approva in linea tecnico economica il progetto preliminare, aggiornato nell'agosto 2006, e da' atto che la quota di contributo pubblico a carico della regione, pari a 50 milioni oltre IVA, e' assicurata dai fondi di competenza regionale di cui all' art. 21 legge regionale n. 2/2006.

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 (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, il Governo si impegna a concludere i necessari accordi con Regione Veneto e l'ANAS prima dell'approvazione del progetto da parte del CIPE.

In data 23 novembre viene sottoscritto un protocollo d'intesa fra Regione e l'ANAS per l'utilizzo del tratto della SS434 "Transpolesana" come autostrada per il periodo della concessione.

Il MIT, con nota 16 dicembre 2009, n. 51157, trasmette al CIPE il parere dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto.

2010

Il MIT, con nota 7 gennaio, chiede l'iscrizione all'ordine del giorno del CIPE del progetto preliminare dell'autostrada Nogara - Mare Adriatico e con nota del 21 gennaio trasmette ulteriore documentazione.

Il CIPE, con delibera n.1 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 a carico della Regione Veneto e 874,52 reperiti con la finanza di progetto.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara(VR)-Mare Adriatico" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "(P) Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara(VR)-Mare Adriatico" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2005	N.D. Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	N.D. Fonte:
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.200,000 Fonte: Regione Veneto
Previsione di costo al 30 aprile 2010	934,520 Fonte: Delibera CIPE 1/2010
Costo ad aprile 2011	934,520 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	934,520 Fonte: Delibera CIPE 1/2010

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	934,520 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	934,520
Regione Veneto	60,000 Fonte: Delibera CIPE 1/2010
Fondi Privati	874,520 Fonte: Delibera CIPE 1/2010

Fabbisogno residuo: **0,000**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:

Note: 1) L'intervento è previsto tramite l'istituto della finanza di progetto e verrà aggiudicato tramite gara di concessione ai sensi del D.Lgs n. 163/2006 e s.m.i. La data di inizio progettazione è riferita alla data di avvio della stessa indicata dal promotore; la data di fine progettazione è riferita alla data di presentazione del progetto preliminare alla Regione Veneto.
2) L'importo si riferisce ai solo lavori, esclusi oneri per la sicurezza, progettazione, direzione lavori e somme in amministrazione

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori: 811.291.729,74
Servizio: Esterno
Importo a base gara:
Importo di aggiudicazione:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data inizio: 30/12/2003
Data fine: 30/06/2004

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

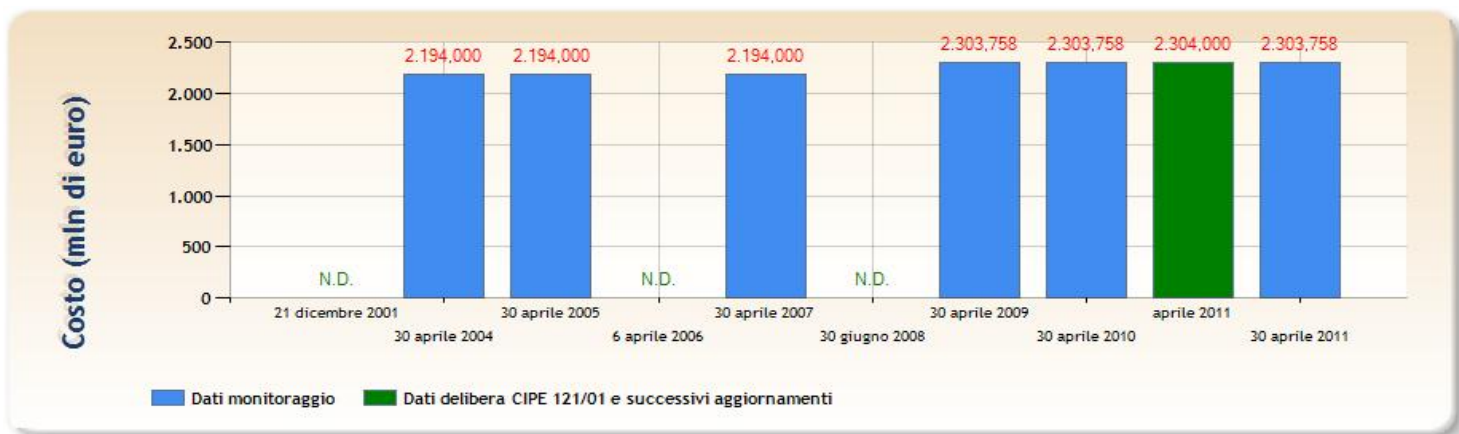
Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Legge regionale Regione Veneto n. 15 del 9 Agosto 2002
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto del 24 Ottobre 2003
Avviso indicativo di selezione di proposte Regione Veneto del Settembre 2004
Legge regionale n. 2 del 3 Febbraio 2006
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 all'Intesa Generale Quadro Regione Veneto del 6 Novembre 2009
Delibera CIPE 1/2010
del 22 Gennaio 2010

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia
Raddoppio Pontremolese: completamento

SCHEDA N. 36



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J81H02000000001

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

136/2007 (delibera ricusata dalla Corte dei Conti)
 19/2009

ULTIMAZIONE LAVORI

2021

DESCRIZIONE

Il progetto 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 con 3 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 individua quale lotto prioritario il Parma - Osteriazza, a sua volta suddiviso in 3 sub-lotti: Parma – Vicofertile Vicofertile-Collecchio, Collecchio – Osteriazza. Dei 3 sub-lotti vengono ritenuti prioritariamente funzionali i sub-lotti Parma-Vicofertile e Collecchio- Osteriazza

DATI STORICI

1980

La Comunità Europea include la Pontremolese nell'elenco delle strozzature da eliminare

1988

La legge n. 67 (art. 13) del 1988 indica tra le priorità l'integrale completamento della «Pontremolese».

1990

Il Piano Nazionale dei Trasporti prevede il collegamento verso nord del Corridoio tirrenico per mezzo della Pontremolese.

1994

Il 29 luglio viene sottoscritto un Accordo quadro che prevede l'inclusione nel successivo Contratto di programma delle Ferrovie del raddoppio della linea Pontremolese fra Solignano e Fornivo.

1996

Nel Contratto di programma FS 1994-2000 vengono finanziati alcuni interventi di potenziamento della linea e la legge finanziaria 1996 riserva «una quota non inferiore al 25% per l'ammodernamento ed il raddoppio delle trasversali nazionali».

2000

La legge n. 388/2000 (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.

2001

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero" e nel Contratto di programma 2001-2005.

L'intervento è compreso nell'IGQ tra Governo e Regione Toscana stipulata il 18 aprile.

2003

Italferr invia, per l'approvazione, al MIT il progetto preliminare 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.

Le regioni interessate (Liguria, Emilia R. e Toscana), gli enti locali, e tutti i soggetti che dovevano esprimersi si pronunciano a favore e avviano le procedure 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 approva le determinazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto presentato da Italferr. L'intervento "Linea RFI-La Spezia- Parma" è compreso nell'IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna, sottoscritta in data 19 dicembre.

2004

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.

2005

Il 26 luglio la commissione VIA del Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole all'opera.

2006

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 130/2006 di rivisitazione del PIS.

Nella legge finanziaria 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 Pontremolese, è autorizzata la spesa di 24 Meuro per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 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".

Il CIPE, con delibera n.136, approva il progetto preliminare del "Completamento della linea ferroviaria Parma-La Spezia" con un costo complessivo di 2.303,7 Meuro. Risultano già disponibili 6 Meuro assegnati a RFI dal decreto interministeriale del 30 dicembre 2004. Il CIPE assegna, per la progettazione dell'intera opera, 48 Meuro, a valere sulle risorse previste dalla legge finanziaria 2007. La copertura finanziaria dell'intero intervento è rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo. La conclusione dei lavori è prevista per il 2021.

2008

L'intervento è riportato nel Contratto di programma 2007-2011.

La Corte dei conti, nell'adunanza del 24 luglio, ricusa il visto alla delibera CIPE n. 136/2007, a seguito del parere negativo del Consiglio superiore dei lavori pubblici e 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 Contratto di programma ha validità fino al 2011 mentre il completamento dell'intervento è previsto per il 2021. Il Raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia viene confermato nell' Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia Romagna del 1° agosto.

Il 13 ottobre si riuniscono a Parma tutti gli Enti per ribadire la validità strategica dell'opera e la sua rilevanza nazionale e per chiedere che venga mantenuto il finanziamento per la progettazione del raddoppio della 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.

2009

Nel Protocollo di Intesa, sottoscritto 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 a utilizzare i Fondi Strutturali Europei 2007-2013 (FAS) specificamente dedicati ai progetti interregionali.

L'opera è compresa nella delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS.

Il CIPE, con delibera n.19, approva il progetto preliminare del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese nelle tratte comprese tra Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia, con una prima assegnazione di

234,6 Meuro. 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 Meuro, a sua volta suddiviso in tre sub-lotti (Parma–Vicofertile 234,6 Meuro; Vicofertile-Collecchio 93,8 Meuro; Collecchio-Osteriazza 398,2 Meuro). Dei tre sub-lotti vengono 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 di un contributo massimo di euro 21,5 Meuro per 15 anni, con decorrenza dal 2009. Con DPCM del 5 agosto l'ing. Paolo Besozzi viene nominato Commissario straordinario per l'opera.

2010

L'opera è compresa nell'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana, sottoscritto il 22 gennaio, con un costo complessivo previsto di 2.303 Meuro. Dal documento si rileva la volontà delle parti di procedere celermente alla progettazione definitiva dell'opera per la quale è assegnata la disponibilità di 54 Meuro di cui 6 con Decreto Ministeriale MIT-MEF del 30 dicembre 2005 (progettazioni LO) e 48 assegnati dall'art. 1 comma 965, delle legge 296/2006 (finanziaria 2007).

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, figurano gli interventi: "Potenziamento asse ferroviario Pontremolese (Fase Prioritaria: Progettazione raddoppio Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo, Realizzazione raddoppio Vicofertile-Parma, completamento raccordo Garfagnana e realizzazione raddoppio Solignano - Fornovo)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 851 Meuro, di cui 327 contabilizzati al 2009, una disponibilità al 2008 di 617 Meuro e risorse aggiuntive 2009 pari a 235 Meuro a valere sui fondi Legge obiettivo.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; 2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che la progettazione definitiva è disponibile solo per il sub lotto "Parma - Viocofertile".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	2.194,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	2.194,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	2.194,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	2.303,758 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	2.303,758 Fonte: Delibera CIPE 19/2009
Costo ad aprile 2011	2.304,000 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001 N.D. **Fonte:** Delibera CIPE 121/2001
 Risorse disponibili ad aprile 2011 294,240 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 288,600
 Fondi Legge obiettivo 6,000 **Fonte:** Delibera CIPE 19/2009
 Art. 1 comma 965 Legge 296/2007 48,000 **Fonte:** Delibera CIPE 19/2009
 Fondi Legge obiettivo 234,600 **Fonte:** Delibera CIPE 19/2009

Fabbisogno residuo: 2.015,158

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi:

Note:

La presente scheda si riferisce al progetto "Raddoppio Pontremolese: completamento" articolato nelle tratte di cui alle successive schede alle quali si rimanda per l'esame dello stato della progettazione

Progettazione preliminare

CIPE: Si

Importo lavori: 2.303.758.000,00

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

IGQ tra il Governo e la Regione Toscana del 18 Aprile 2003

Delibera di Giunta Regione Emilia Romagna n.1824 del 22 Settembre 2003

IGQ tra il Governo e la Regione Emilia Romagna

del 19 Dicembre 2003

Delibera CIPE 136/2007 (Ricusata dalla Corte dei Conti) del 21 Dicembre 2007

Delibera Corte dei Conti n. 11/2008/P del 24 Luglio 2008

Atto Aggiuntivo alla IGQ Regione Emilia Romagna del 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 del 10 Gennaio 2009

Delibera CIPE 19/2009 del 8 Maggio 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

Atto Aggiuntivo alla IGQ Regione Toscana del 22 Gennaio 2010

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

Raddoppio Parma-Fornovo

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva

Conferenza di servizi:

Note:

La presente scheda è realtiva alla tratta "Parma - Fornovo " articolata nei tre sub lotti di cui alle successive schede alle quali si rimanda.
Il Livello di P.D. raggiunto è relativo al solo sub lotto "Parma .- Viocofertile

Progettazione definitiva

CIPE: No

Importo lavori:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

Sub lotto - Parma-Vicofertile

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:
Note: Approvazione CIPE già CONSEGUITA SUL PROGETTO PRELIMINARE (DEL. n.19 in dat a08.05.2009)

Progettazione definitiva

CIPE: No
Importo lavori: 138.300.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 3.449.755,81
Data inizio: 11/11/2010
Data fine: 31/03/2011

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

Sub lotto - Vicofertile-Collecchio

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi:**Note:**

L'importo lavori indicato è relativo all'intero progetto "Raddoppio Pontremolese: completamento"-
Anche Il costo del servizio di progettazione è relativo al suddetto intero progetto

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori: 2.303.758.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 2.880.000,00
Data inizio: 06/03/2003
Data fine: 06/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

Sub lotto - Collecchio-Osteriazza

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare

Conferenza di servizi:

Note:

L'importo lavori indicato è relativo all'intero progetto "Raddoppio Pontremolese: completamento" - Anche il costo del servizio di progettazione è relativo al suddetto intero progetto

Progettazione preliminare

CIPE: Si

Importo lavori: 2.303.758.000,00

Servizio: Interno

Costo progettazione interno: 2.880.000,00

Data inizio: 06/03/2003
Data fine: 06/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

Raddoppio Chiesaccia-Pontremoli

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:
Note: L'importo lavori indicato è relativo all'intero intervento "Raddoppio Pontremolese: completamento"
Progettazione preliminare
CIPE: Si
Importo lavori: 2.303.758.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 2.880.000,00
Data inizio: 06/03/2003
Data fine: 06/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

Nuova galleria di valico Pontremoli-Berceto

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione preliminare
Conferenza di servizi:
Note: L'importo lavori indicato è relativo all'intero intervento "Raddoppio Pontremolese: completamento"

Progettazione preliminare

CIPE: Si
Importo lavori: 2.303.758.000,00
Servizio: Interno
Costo progettazione interno: 2.880.000,00
Data inizio: 06/03/2003
Data fine: 06/06/2003

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

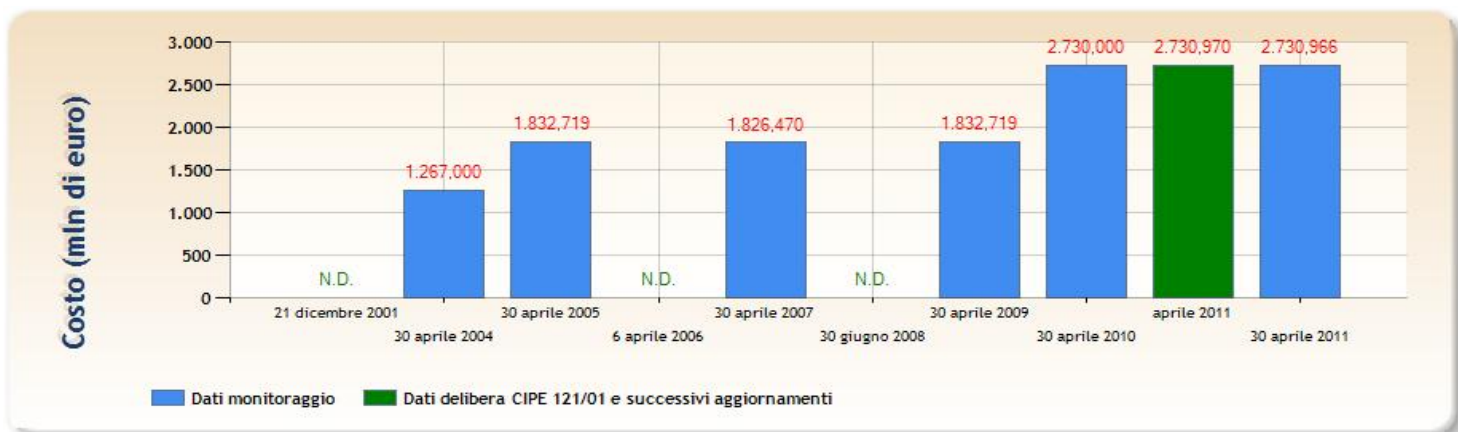
ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia
Raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22
Fontevivo (Pr) – Nogarole Rocca (Vr)

SCHEMA N. 37



LOCALIZZAZIONE



CUP:

G61B04000060008

TIPOLOGIA OPERA:

Rete stradale

SOGGETTO TITOLARE:

Autocamionale della Cisa Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione definitiva

DELIBERE CIPE

94/2004
 132 /2006
 2/2010

ULTIMAZIONE LAVORI

DESCRIZIONE

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.

L'opera verrà realizzata per lotti e quello considerato prioritario riguarda la tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca (VR). Tale lotto costituisce il primo tratto del Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero per una lunghezza di circa 12 km, ha inizio a circa 2,5 km a sud dell'intersezione tra la medesima Autostrada della Cisa e l'Autostrada A1 Milano - Napoli e termina al casello di Trecasali/Terre Verdiane. Fanno parte del primo lotto anche opere complementari (variante S.P. 10 all'abitato di Viarolo e raccordo autostazione Trecasali/Terre Verdiane – rotonda S.P. 10) nonché opere previste nel Protocollo di intesa con la Provincia di Parma siglato in data 11 luglio 2005.

DATI STORICI

1999

In data 7 dicembre la Società Autocamionale della Cisa Spa stipula una convenzione con l'ente concedente ANAS che viene approvata con decreto interministeriale del 21 dicembre.

2001

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 121 tra i sistemi stradali ed autostradali del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero.

2002

La Società Autocamionale della Cisa predispone il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale.

2003

Il 18 marzo ANAS approva il progetto preliminare che, corredato dal SIA, viene trasmesso al MIT ed alle altre Amministrazioni e alle Regioni interessate, nonché agli Enti interferiti.

L'intervento è compreso nelle Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile.

La Regione Lombardia 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 i Comuni di Tornata Calvatone e Bozzolo.

La Regione Veneto 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.

In data 28 luglio viene trasmessa alle Amministrazioni, Regioni ed Enti interessati, l'edizione aggiornata del progetto preliminare e del SIA, che recepisce le varianti di tracciato prescritte dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto.

La Regione Emilia Romagna esprime parere favorevole, con prescrizioni, con delibera del 22 settembre.

La Regione Veneto esprime parere favorevole con delibera del 23 ottobre.

L'intervento è inserito nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto del 24 ottobre.

La Regione Lombardia esprime parere contrario sulla variante di tracciato proposta dalla Regione Veneto, proponendo che in sede di progetto definitivo venga elaborata una soluzione planimetrica che consenta di mantenere nel tratto lombardo l'originaria configurazione localizzativa.

L'intervento è compreso nelle Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna del 19 dicembre.

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.

Il Ministero dell'Ambiente, sulla base della valutazione effettuata dalla Commissione VIA esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero per i Beni Culturali si esprime favorevolmente con prescrizioni.

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 MIT trasmette la scheda prevista dalla delibera n. 63/2003.

La delibera CIPE n. 94 prende atto che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS e che la Società Autocamionale della Cisa 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 Meuro; l'introduzione delle varianti richieste dalle Regioni Lombardia e Veneto fa salire il costo a 1.832,7 Meuro, al lordo del ribasso che si presume sia dell'ordine del 20%. La Autocamionale della Cisa 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 quella indicata nella delibera n. 121/2001.

2005

Si apre il 5 ottobre la CdS.

2006

In data 20 febbraio l'ANAS approva il Piano Finanziario Autocamionale della Cisa Spa (scadenza al 2056 con subentro al 2044).

Il 1 marzo viene sottoscritto il 1° Atto Aggiuntivo alla vigente Convenzione tra Autocamionale della Cisa ed ANAS.

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

Il CIPE, con delibera n. 132, valuta positivamente il progetto definitivo del raccordo autostradale "Fontevivo Parma-Nogarole Rocca, per un costo di 1.826,5 Meuro a totale carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa.

L'Autocamionale della Cisa riformula il progetto secondo le indicazioni del MIT: la realizzazione avverrà in due stralci dei quali il primo riguarda la tratta Fontevivo-Bozzolo.

2007

L'ANAS Spa e Autocamionale della Cisa sottoscrivono lo schema di convenzione unica che 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.

Il 9 luglio il MIT, ANAS e Autocamionale della Cisa sottoscrivono un nuovo schema di convenzione.

Il 5 dicembre le Commissioni parlamentari competenti di Camera e Senato formulano un parere favorevole con condizioni sullo Schema di convenzione unica autostradale tra l'ANAS e la Società Autocamionale della Cisa.

2008

Il Raccordo autostradale Cisa Fontevivo-Autostrada Brennero-Nogarole Rocca (detta Tibre) viene confermato nell'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia Romagna.

2009

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS

Il 9 ottobre la Commissione Europea archivia la procedura di infrazione che aveva provocato la sospensione dell'efficacia della Convenzione.

La Società Concessionaria Autocamionale della Cisa Spa invia ad ANAS il progetto definitivo.

Nel 2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto è compreso il "Raccordo autostradale Cisa – Verona (Corridoio TI – BRE), compreso nuovo ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR)".

2010

Il CIPE, con delibera n. 2 del 22 gennaio, approva il "piano stralcio" della CISA 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 altresì prende atto che il costo aggiornato dell'opera è di circa 2,7 miliardi di euro e che il 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).

Dall'audizione del Presidente dell'ANAS presso l'VIII Commissione della Camera dei Deputati del 3 febbraio, 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.

In data 3 marzo l'ANAS e la Società Autostradale Autocamionabile della Cisa sottoscrivono il nuovo schema di Convenzione unica, sostitutivo del precedente stipulato il 9 luglio 2007.

Il CIPE, con delibera n. 26 del 13 maggio, esprime parere con prescrizioni sullo schema di convenzione unica tra ANAS Spa e Società Autostradale Autocamionabile della Cisa. Lo schema presenta due ipotesi di piano economico-finanziario: la prima riferita, oltre che all'autostrada in esercizio, solo al 1° lotto da Parma a Trecasali /Terre Verdiane già approvato dal CIPE (con un investimento di 105,6 Meuro sulla tratta Parma - La Spezia e di 513,5 Meuro sulla tratta Parma – Nogarole Rocca, di cui 482,4 ancora da realizzare); la seconda relativa invece all'intera tratta di prosecuzione dell'autostrada fino a Nogarole – Rocca del costo di 2.730,9 Meuro e alle condizioni indicate nella «presa d'atto» della delibera n. 2/2010. Il CIPE limita la propria valutazione al piano economico-finanziario del primo lotto da Parma a Trecasali / Terre Verdine.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 è riportata l'opera " Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)" e il "1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdine prolungamento per Mantova – Nogarole Rocca (VR)" nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 "; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il 12 novembre viene sottoscritto l'atto di recepimento delle prescrizioni di cui alla Delibera Cipe 26/2010 e da tale data decorre l'efficacia della Convenzione unica del 3 marzo 2010.

In data 23 dicembre, la Società Autostradale Autocamionabile della Cisa presenta ad ANAS il progetto definitivo del 1° lotto aggiornato per l'approvazione. Terminata l'istruttoria della Concedente, la Concessionaria avvierà le procedure per l'affidamento dei lavori e delle attività connesse.

2011

Il 21 aprile ANAS approva il progetto definitivo del 1° lotto relativo al tratto Fontevivo-Trecasali e Terre Verdine.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 sono riportate l'opera " Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)" e il "1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdine prolungamento per Mantova – Nogarole Rocca (VR)" nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 " ;"5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)"; "6: Programma Infrastrutture Strategiche – Stato avanzamento lavori".

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	1.267,000 Fonte: CNEL
Previsione di costo al 30 aprile 2005	1.832,719 Fonte: Delibera CIPE 94/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	1.826,470 Fonte: Delibera CIPE 132/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.832,719 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	2.730,000 Fonte: Autocamionale della Cisa Spa
Costo ad aprile 2011	2.730,970 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	2.730,966 Fonte: Delibera CIPE 2/2010

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	1.832,000 Fonte: DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011:	1.832,000
Autocamionale della Cisa Spa	1.832,000 Fonte: Delibera CIPE 2/2010

Fabbisogno residuo: **898,966**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:	Progettazione definitiva
Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	<p>1) Il costo sostenuto è riferito alla sola progettazione definitiva e ricomprende il costo per gli studi geologici (€ 61200,00) affidati esternamente.</p> <p>2) I costi sostenuti per progettazione preliminare e Studio di Impatto Ambientale ammontano complessivamente ad € 1958847,65.</p> <p>3) Il CIPE con Delibera n° 132/2006 ha espresso valutazione positiva sul Progetto Definitivo, rinviando l'approvazione dello stesso al completamento dell'iter di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Autocisa ANAS.</p> <p>4) L'importo lavori indicato in progetto comprende gli oneri per la sicurezza ed un ipotetico ribasso d'asta del 20%. L'importo indicato è aggiornato a Novembre 2009 anche in base alla Delibera CIPE n° 132/2006. Dell'importo indicato ha preso atto la Delibera CIPE n° 2/2010.</p>

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	1.627.170.065,90
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	11.708.879,31
Data inizio:	20/12/2004
Data fine:	09/08/2005

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Decreto interministeriale n.611/Segr. Dicoter /1999 del 1999
Convenzione ANAS Spa/ Società Autocamionale della Cisa Spa del 7 Dicembre 1999
IGQ tra Governo e la Regione Lombardia del 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 del 24 Ottobre 2003
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/14839/2003 del 31 Ottobre 2003
IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna del 19 Dicembre 2003
Delibera CIPE 94/2004 del 20 Dicembre 2004
Delibera CIPE 132/2006 del 9 Maggio 2006
Atto Aggiuntivo alla IGQ Regione Emilia Romagna del 1 Agosto 2008
2° Atto aggiuntivo all'IGQ Regione del Veneto del 6 Novembre 2009
Delibera CIPE 2/2010 del 22 Gennaio 2010
Bilancio 2009 Gruppo SIAS – Società Iniziative Autostradali e Servizi Spa
del 23 Marzo 2010
Delibera CIPE 26/2010
del 13 Maggio 2010
Bilancio 2010 Autocamionale della Cisa Spa del 28 Marzo 2011

**1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova
- Nogarole Rocca (VR)**

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa

Note:

1) Il costo sostenuto è riferito all'aggiornamento dell'intero progetto alla Delibera CIPE n° 132/2006 e ricomprende il costo per l'aggiornamento degli studi geologici (€ 45.900,00) affidati esternamente. Il costo comprende anche l'importo per l'aggiornamento del progetto relativo al 1° lotto (€ 878.037,50) a seguito della Delibera CIPE n° 2/2010.

2) Il CIPE con Delibera n° 132/2006 ha espresso valutazione positiva sul Progetto Definitivo, rinviando l'approvazione dello stesso al completamento dell'iter di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Autocisa ANAS.

3) La Delibera CIPE n° 2/2010 del 22/01/2010, pur richiamando l'opera nella sua interezza e prendendo atto del costo complessivo della stessa (€ 2.730.965.654,50) ha approvato il 1° lotto.

4) L'importo lavori indicato in progetto comprende gli oneri per la sicurezza ed un ipotetico ribasso d'asta del 20%. L'importo indicato è aggiornato a novembre 2009 anche in base alla Delibera CIPE n° 132/2006. L'importo indicato è stato approvato con Delibera CIPE n° 2/2010.

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	302.788.160,40
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	8.634.619,34
Data inizio:	20/12/2004
Data fine:	09/11/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

2017

Completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: Conclusa

- Note:**
- 1) Il costo sostenuto è riferito all'aggiornamento dell'intero progetto alla Delibera CIPE n° 132/2006 e ricomprende il costo per l'aggiornamento degli studi geologici (€ 45.900,00) affidati esternamente.
 - 2) Il CIPE con Delibera n° 132/2006 ha espresso valutazione positiva sul Progetto Definitivo, rinviando l'approvazione dello stesso al completamento dell'iter di approvazione dell'atto aggiuntivo alla Convenzione Autocisa ANAS.
 - 3) La Delibera CIPE n° 2/2010 del 22/01/2010, pur richiamando l'opera nella sua interezza e prendendo atto del costo complessivo della stessa (€ 2.730.965.654,50) ha approvato il 1° lotto.
 - 4) L'importo lavori indicato in progetto comprende gli oneri per la sicurezza ed un ipotetico ribasso d'asta del 20%. L'importo indicato è aggiornato a novembre 2009 anche in base alla Delibera CIPE n° 132/2006. Dell'importo indicato ha preso atto la Delibera CIPE n° 2/2010.

Progettazione definitiva

CIPE:	Si
Importo lavori:	1.324.381.905,20
Servizio:	Interno
Costo progettazione interno:	7.756.581,84
Data inizio:	20/12/2004
Data fine:	09/11/2009

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	
Modalità di selezione:	
Procedura:	
Sistema di realizzazione:	
Criterio di aggiudicazione:	
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	
Codice fiscale aggiudicatario:	
Data contratto:	
Quadro economico:	
Importo a base gara:	
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	
Importo aggiudicazione:	
Somme a disposizione:	
Totale:	0,00
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	

Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

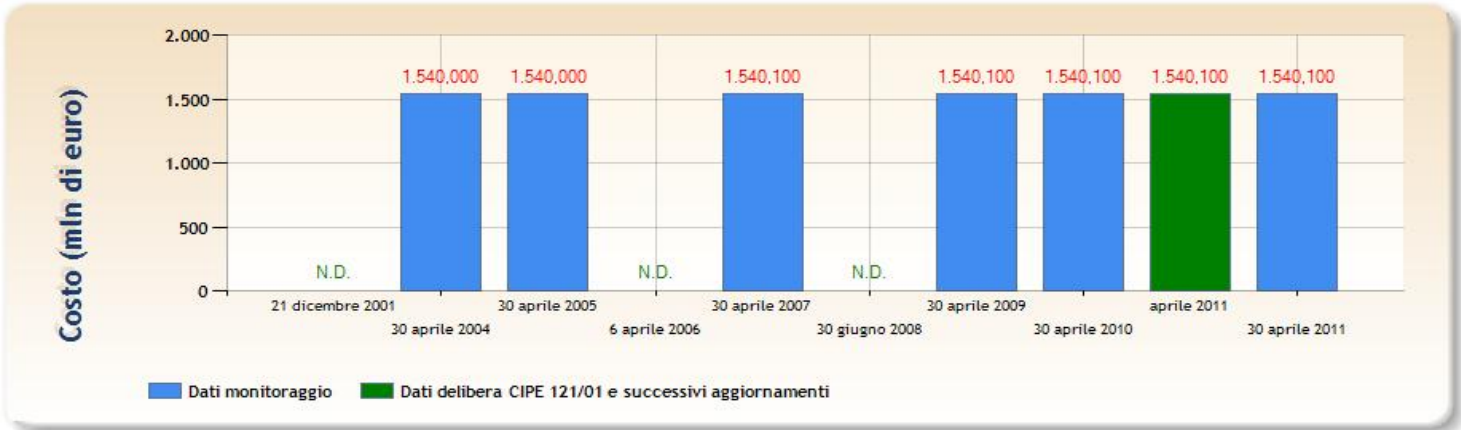
ULTIMAZIONE LAVORI

Previsione al 30/04/2011

Oltre 2015

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)
Ventimiglia-Genova
Tratta Andora - Finale Ligure

SCHEMA N. 38



LOCALIZZAZIONE



CUP:

J71J04000000008

TIPOLOGIA OPERA:

Rete ferroviaria

SOGGETTO TITOLARE:

RFI Spa

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione preliminare

DELIBERE CIPE

91/2005

ULTIMAZIONE LAVORI

Oltre 2015

DESCRIZIONE

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.

DATI STORICI

1996

L'attuale progetto preliminare è un aggiornamento del progetto del quale era stata riconosciuta la compatibilità ambientale con decreto interministeriale del 29 luglio.

1998

Il tracciato viene definito nell'Accordo di Programma del 19 gennaio per l'approvazione del raddoppio del tratto di ferrovia Finale Ligure Marina-S. Lorenzo al Mare, stipulato tra il MIT, le FS, la Regione Liguria, le Province di Imperia e di Savona ed i Comuni interessati.

2000

Il progetto è incluso tra i progetti di investimento relativi alla rete fondamentale del Contratti di programma 2001-2005.

2001

L'intervento è incluso nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa.

2002

Il "Raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia: tratta Finale Ligure-Andora" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Liguria del 6 marzo 2002.

2003

Il progetto preliminare viene trasmesso in data 10 marzo da RFI, soggetto aggiudicatore, alla Regione Liguria e alle Amministrazioni interessate.

La Regione Liguria esprime parere favorevole di massima, con prescrizioni, in merito alla localizzazione urbanistica dell'opera.

Il CIPE, con delibere nn. 78 e 79, approva i progetti preliminari – rispettivamente – della "linea Milano – Genova: terzo valico dei Giovi" e della "tratta Genova Voltri – Brignole".

2004

L'intervento è incluso nel Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI) di RFI approvato dal CIPE, con delibera n. 91.

2005

La Regione Liguria 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 in modo da mantenere la funzionalità della stazione ed escludere la demolizione di fabbricati e la deviazione del rio Candi.

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria della tratta ferroviaria Finale Ligure-Andora, proponendo l'approvazione del progetto preliminare.

Il CIPE, con delibera n. 91, approva il progetto preliminare con prescrizioni e prende atto che il progetto, del costo complessivo di 1.540,1 Meuro, comprensivo delle prescrizioni, trova copertura nel Contratto di programma 2001-2005. 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.

2006

L'opera figura all'interno della delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS.

2008

Nel Contratto di programma 2007-2011 l'intervento Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale (Progettazione) è compreso tra le opere in corso per la parte riguardante la progettazione (43 Meuro) e tra le altre opere da realizzare per la parte riguardante la realizzazione (1.497 Meuro).

2009

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 10 sullo stato di attuazione del PIS.

2010

Il CIPE, con delibera n. 27 del 13 maggio, esprime parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera " Raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora- Finale Ligure" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009, sottoscritto il 23 dicembre, sono compresi gli interventi: "Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale (Progettazione)" tra le opere in corso, tabella A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 43 Meuro, di cui 9 contabilizzati al 2009, interamente disponibili al 2008; "Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora-Finale (Realizzazione)" tra le opere programmatiche, A04-Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità, con un "Costo a Vita Intera" di 1.497 Meuro interamente da reperire a seguito del definanziamento, ai sensi della delibera n.10/2009 e per gli effetti del DPCM dell' 11/09/2008, delle risorse disponibili al 2008 pari a 577 Meuro.

2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera " Raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)".

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che la progettazione definitiva è stata conclusa in data 15/12/2010.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	1.540,000 Fonte: RFI Spa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	1.540,000 Fonte: RFI Spa
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	1.540,100 Fonte: Delibera CIPE 91/2005
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	1.540,100 Fonte: Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	1.540,100 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	1.540,100 Fonte: DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	1.540,100 Fonte: DEF 2012-2014

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
---	---

Risorse disponibili ad aprile 2011 43,000 **Fonte:** DEF 2012-2014

Disponibilità al 30 aprile 2011: 43,000
RFI Spa 43,000 **Fonte:** Delibera CIPE 91/2005

Fabbisogno residuo: 1.497,100

STATO DI ATTUAZIONE

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva

Conferenza di servizi:

Note:

Progettazione definitiva

CIPE: No

Importo lavori: 1.426.700.000,00

Servizio: Interno

Costo progettazione interno: 30.900.000,00

Data inizio: 19/01/2006

Data fine: 15/12/2010

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

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

CdP RFI 2001-2005 del 2 Maggio 2001

IGQ tra il Governo e la Regione Liguria del 6 Marzo 2002

Delibera di Giunta Regione Liguria n. 619 del 6 Giugno 2003

Delibera CIPE 78/2003 del 29 Settembre 2003

Delibera CIPE 79/2003 del 29 Settembre 2003

PPI RFI Spa del Aprile 2004

Delibera CIPE 91/2004 del 20 Dicembre 2004

Delibera Regione Liguria n. 217 del 15 Febbraio 2005

Delibera CIPE 79/2005 del 15 Luglio 2005

Delibera CIPE 91/2005 del 29 Luglio 2005

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2008 del 8 Giugno 2009

CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2009 del 23 Dicembre 2010

