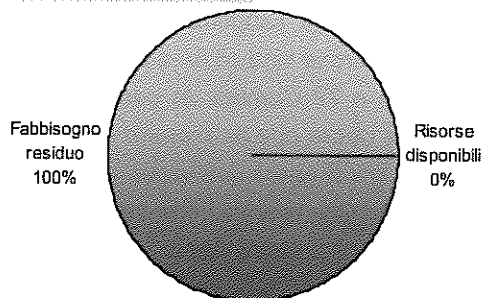


CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
Sistemi Stradali e Autostradali
 Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)
**PEDEMONTANA LOMBARDA: COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-
 VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE**
SCHEDA N. 6

Costo

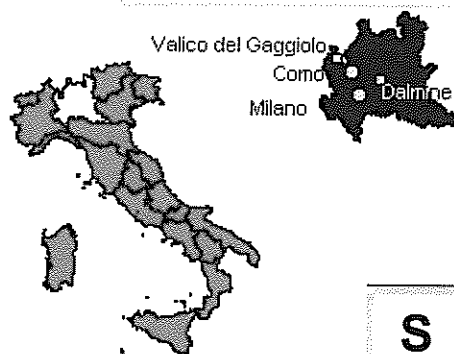
	Pag.7
Costo al 30 Novembre 2006	4.655,504 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+974,504 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+974,504 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziario



Pag.7

Localizzazione



Stato di attuazione

	Pag.8
PROGETTAZIONE	SDF PP PD PE
AFFIDAMENTO LAVORI	Opere in gara Opere con contratto
ESECUZIONE	In corso Concluse

Ultimazione lavori

2014	Pag.8
------	-------

DATI GENERALI

Dati identificativi

Tipologia	Sottointervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	02/16	No	No	No	No

Descrizione e dati storici

Il progetto preliminare riguarda la realizzazione di un collegamento autostradale (categoria A) dello sviluppo di circa 76,5 km, articolato nella Tangenziale di Varese, nella Tangenziale di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnano - A8 in provincia di Varese sino all'A4 a Osio Sotto/Brembate in provincia di Bergamo, e interessa il territorio di 4 Province e 77 Comuni. In particolare il progetto prevede, tra svincoli ed interconnessioni, la realizzazione di 24 opere che assicurano le relazioni con la fitta rete viaria statale e provinciale esistente, nonché oltre 48 km di opere connesse, generalmente con sezione tipo C1 ad una corsia per senso di marcia più banchina laterale, che consentono il pieno inserimento dell'asse autostradale nel cosiddetto Sistema viabilistico pedemontano.

Novembre 1986

In data 14 Novembre 1986 è stata costituita la Società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, partecipata da Autostrade per l'Italia Spa (50%) e Milano Serravalle-Milano Tangenziali (50%). L'oggetto sociale è provvedere alla costruzione e gestione, in regime di concessione, dell'autostrada Pedemontana Lombarda, collegamento autostradale tra Dalmine-Como-Varese-Valico del Giaggiolo con diramazioni per la tangenziale Est di Milano (Usmate) e per l'A8 (Castronno).

Maggio 1990

Il 29 Maggio 1990 viene stipulata la Convenzione tra l'ANAS e l'Autostrada Pedemontana Lombarda Spa.

Agosto 1990

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con il Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica, con Decreto emanato il 31 Agosto 1990 approva la Convenzione tra Anas e Autostrada Pedemontana Lombarda Spa.

Gennaio 1999

Il 26 Gennaio 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.

Dicembre 2001

La società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, il 13 Dicembre 2001, invia alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara per l'affidamento della "progettazione preliminare e studio di prefattibilità ambientale del collegamento autostradale Dalmine Como Varese Valico del Giaggiolo e delle opere connesse"

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 del 21 Dicembre l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-

Lombardo-Veneto)" del costo pari a 3.098,741 Meuro.

Maggio 2002

Il 15 Maggio 2002, la società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa aggiudica all'ATI formata da SPEA Spa (capogruppo), Pro Iter Srl, Alpina Spa, Geodata Spa, Pool Infrastrutture Srl, Erre.Vi.A. Srl e Centro Studi PIM, il contratto per la redazione della progettazione preliminare e dello studio di prefattibilità ambientale.

Aprile 2003

L'intervento "Sistema pedemontano e opere connesse" è compreso nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 Aprile 2003, alla voce "Interventi infrastrutturali - Corridoi autostradali e stradali".

Novembre 2003

Il progetto preliminare – predisposto dalla "Società Autostrada Pedemontana Lombarda Spa in qualità di concessionaria della progettazione, costruzione ed esercizio del collegamento autostradale - viene approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 6 Marzo e 7 Novembre 2003.

Febbraio 2004

La prima versione del progetto preliminare viene trasmessa, con foglio 2 Febbraio 2004 n. 789, dall'ANAS al MIT per l'avvio della procedura approvativa. L'avviso dell'avvio del procedimento viene pubblicato in data 4 Febbraio 2004 su un quotidiano nazionale e su quotidiani a diffusione regionale.

Maggio 2004

La Società concessionaria, in data 19 Maggio 2004, richiede la sospensione della procedura istruttoria al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per apportare al progetto preliminare le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale, come richiesto dalla Regione Lombardia.

La Regione Lombardia, con delibera 21 Maggio 2004 n. 7/17643, esprime parere favorevole in merito all'approvazione ed alla compatibilità ambientale del progetto, formulando numerose prescrizioni e richiedendo il completamento del percorso autostradale nel tratto Cermenate-Desio, con relativo "Studio di Impatto Ambientale".

Novembre 2004

Il nuovo progetto preliminare "Integrazioni e modifiche: tratta B1 (ex B) e tratta B2 nuova", viene approvato in linea tecnica dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 16 Novembre 2004. Le tratte B1 e B2 sostituiscono la tratta B precedente e interessano le province di Como e di Milano dalla interconnessione con la A9 a Lomazzo fino a Cesano Maderno/Desio, inizio della tratta C della autostrada Pedemontana, e coinvolgono 17 Comuni e due Parchi.

Dicembre 2004

Il progetto aggiornato viene trasmesso dall'ANAS al MIT ed alle altre Amministrazioni competenti, con foglio 2 Dicembre 2004 n. 476/PR/AD/Ib e pubblicato il 3 Dicembre 2004.

Febbraio 2005

La Regione Lombardia, con delibera 16 Febbraio 2005 n. VII/20902, esprime parere favorevole all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, formulando ulteriori prescrizioni.

Marzo 2005

Il CIPE, con delibera 18 Marzo 2005 n. 4, approva il piano decennale della viabilità 2003-2012 nel quale l'opera è inserita tra i "nuovi interventi autostradali in concessione", con l'importo di 3.784,800 Meuro.

Maggio 2005

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 6 Maggio 2005 n. GAB/2005/4149/B05,

trasmette il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni.

Il CIPE, con delibera 27 Maggio 2005 n. 72, approva il Contratto di programma ANAS relativo al 2003-2005 nel quale l'opera è inclusa con un costo pari a 3.784,800 Meuro.

Luglio 2005

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con foglio 25 Luglio 2005 n. 07.08.407/9533, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT, con nota 29 Luglio 2005 n. 360, trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse", proponendone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali.

Il CIPE, con delibera 29 Luglio 2005 n. 94, approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse" nella versione aggiornata con le integrazioni e modifiche necessarie per completare il percorso autostradale, come richiesto dalla Regione Lombardia. In sede di progettazione definitiva deve essere data priorità alla realizzazione delle Tangenziali di Como e di Varese. Il soggetto aggiudicatore indicato è Anas Spa.

Il CIPE ritirerà tale delibera a seguito dei rilievi formulati dalla Corte dei Conti a proposito della mancata presentazione del piano finanziario e dell'indicazione delle forme e delle fonti di finanziamento dell'opera. Nel DPEF 2006-2009 l'intervento "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) - Dalmine Valico del Gaggiolo opere varie" figura tra quelli in fase istruttoria del "Corridoio Plurimodale Padano", con un costo di 3.681 Meuro interamente da finanziare.

Dicembre 2005

L'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005 n. 266 autorizza un contributo annuo di 200 milioni di euro per quindici anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, riservando in particolare alla realizzazione delle opere di cui al "sistema pedemontano lombardo, tangenziale di Como e di Varese" una percentuale non inferiore al 2% delle "risorse disponibili".

Marzo 2006

Il Consiglio di amministrazione ANAS Spa, nella seduta del 16 Marzo 2006, approva l'aggiornamento del piano finanziario predisposto dalla "Pedemontana Lombarda Spa", che tiene conto del costo delle prescrizioni proposte dal MIT nella relazione istruttoria.

Il MIT, con nota 28 Marzo 2006 n. 233, trasmette al CIPE il foglio ANAS del 27 Marzo con il quale si comunica il piano finanziario aggiornato dell'opera.

Il CIPE, con delibera 29 Marzo 2006 n. 75, procede alla ricognizione delle risorse allocabili relative alla Legge n. 266/2005 e quantifica l'importo riservato al "sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", in termini di volume di investimento, in 36,912 Meuro cui corrisponde un onere annuo massimo di 3,300 Meuro.

Il CIPE, con delibera 29 Marzo 2006 n. 77, prende atto del nuovo piano finanziario predisposto dalla "Pedemontana Lombarda Spa" e del fatto che è in corso la revisione della convenzione con ANAS e approva il progetto preliminare dell'opera del costo di 4.655,453 Meuro. Per quanto riguarda la copertura finanziaria, nel nuovo piano si presuppone un contributo pubblico a fondo perduto di 2.750 Meuro, pari al 60,31% del costo dell'opera e desunto in termini differenziali tra il fabbisogno complessivo, il capitale di debito reperibile dal progetto e l'ammontare di equity versato dai soci al fine di garantire al progetto e agli azionisti un adeguato rendimento del capitale investito. Lo stesso documento fa presente che è stata sviluppata anche una versione di piano finanziario limitata al solo lotto funzionale "tratta autostradale A9-

Cesano Maderno-A51 e prime parti delle tangenziali di Varese e Como", del costo complessivo di 2.326,535 Meuro (costo che tiene conto di un presumibile ribasso d'asta dell'11% relativa all'elemento "lavori") cui corrisponde una previsione di contributo pubblico a fondo perduto di 1.205 Meuro, pari al 51,79% del fabbisogno finanziario complessivo. Nel cronoprogramma attuativo, da definire nella fase di progettazione definitiva, dovrà comunque essere data priorità, rispetto all'asse autostradale principale est-ovest, alla ulteriore fase di progettazione ed alla realizzazione del completamento del Sistema Tangenziale di Varese e della Tangenziale di Como. La quantificazione e l'erogazione del contributo potrà avvenire solo dopo la definizione della nuova convenzione, che dovrà essere sottoscritta entro 6 mesi dalla pubblicazione della delibera CIPE di sola approvazione tecnica nella Gazzetta Ufficiale.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Pedemontana Lombarda: Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere varie connesse" rientra tra le opere stradali incluse nell'Al. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 4.665,50 Meuro interamente autofinanziati.

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, sottolinea che la concessione è assegnata alla Soc. Pedemontana Lombarda S.p.a. L'opera dovrà essere realizzata nella sua interezza. Le priorità di realizzazione del tracciato prevedono il 1° lotto della tangenziale di Como e il 1° lotto della tangenziale di Varese e il tratto dalla A8 alla A51 con collegamento alla A4, per permettere la connessione con l'aeroporto di Malpensa. L'opera, inserita nella legge obiettivo, è stata approvata in linea tecnica dal CIPE nella seduta del 29 marzo 2006. Il costo previsto per l'intera opera è di circa 4.666 Meuro. Per la sua realizzazione, la copertura finanziaria è assicurata in parte dalla concessionaria e in parte dalla quota pubblica. In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la gronda ferroviaria merci Seregno – Bergamo, in quanto territorialmente affiancata alla autostrada. Nel rapporto viene inoltre ricordato che nella Legge Finanziaria 2007 verrà proposto, per la Pedemontana Lombarda, un contributo quindicennale in grado di attivare, in termini di investimento, 111,855 Meuro a decorrere dal 2007, di 355,566 Meuro a decorrere dal 2008 e di 447,422 Meuro a decorrere dal 2009.

Dicembre 2006

Si segnala che, successivamente alla data di redazione del presente documento, è stata approvata la legge finanziaria 2007 (legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296) che ha autorizzato, all'art. 1, comma 979, tre contributi quindicennali per complessivi 80 milioni di euro (10 milioni a decorrere dall'anno 2007, 30 milioni dal 2008 e 40 milioni a decorrere dal 2009), per assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana Lombarda. Lo stesso comma ha disposto, a tal fine, che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, nonché dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle tangenziali esterne di Milano, siano trasferite da ANAS Spa medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS Spa e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

Codice Unico di Progetto

N.D.

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

ANAS/Pedemontana Lombarda Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Convenzione ANAS-Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 29 Maggio 1990
Decreto Interministeriale del 31 Agosto 1990
Protocollo di Intesa tra la Regione Lombardia, le Province interessate, i Comuni di Como e di Varese, l'ANAS e l'Autostrada Pedemontana Lombarda Spa del 26 Gennaio 1999
Bando di gara di progettazione Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, Dicembre 2001
Legge 21 Dicembre 2001, n.443
Delibera CIPE 121/2001
Avviso di aggiudicazione di progettazione Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, Maggio 2002
Legge 166/2002
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
Intesa Generale Quadro tra il governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003
Nota Società Autostrada Pedemontana Lombarda" Spa del 19 Maggio 2004
Delibera Regione Lombardia 21 Maggio 2004 n. 7/17643
Delibera Regione Lombardia 16 Febbraio 2005, n. VII/20902
Delibera CIPE n. 4/2005
Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
Delibera CIPE n.72/2005
Nota MIT 29 Luglio 2005, n. 360
DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
Delibera CIPE n. 94/2005
Legge 23 Dicembre 2005, n. 266
Nota MIT 28 Marzo 2006, n. 233,
Delibera CIPE n. 75/2006
Delibera CIPE n. 77/2006
DPEF 2007-2011– Luglio 2006
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006
Legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296 (art. 1, comma 979)

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	3.681,000	Fonte: ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	3.681,000	Fonte: ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	4.665,504	Fonte: Del. CIPE n.77/2006
<i>Note</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	0,000	Fonte: Del. CIPE 29 marzo 2006 n.77
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	0.000	
<i>Fabbisogno residuo</i>	4.665,504	

Note: la Delibera CIPE del 29 Marzo 2006 n. 77 in merito al finanziamento dell'opera fa presente che il piano finanziario predisposto dalla "Pedemontana Lombarda Spa" nel Marzo 2006, che costituisce l'aggiornamento del piano finanziario redatto nel 2004 e tiene conto anche del costo di attuazione delle prescrizioni proposte dal MIT nella relazione sottoposta al CIPE nella seduta del 29 luglio 2005, presuppone un contributo pubblico a fondo perduto di 2.750 Meuro, ma rimanda alla convenzione tra ANAS e Pedemontana Lombarda Spa (la cui revisione deve essere completata entro 6 mesi dalla pubblicazione della delibera CIPE in oggetto nella Gazzetta Ufficiale) per la definizione degli impegni reciproci delle parti anche sotto l'aspetto finanziario.

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF

PP

PD

PE

Note: Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

Data bando

Forma contrattuale Concessione

Tempi di esecuzione

Data aggiudicazione Decreto del Ministro dei LLPP di concerto con il Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica e con il Ministro del Tesoro n° 1524 del 31-08-1990.Registrazione della Corte dei Conti in data 28-12-1990

Soggetto aggiudicatore ANAS Spa

Aggiudicatario Pedemontana Lombarda Spa (Autostrade per l'Italia Spa 50% e Milano Serravalle-Milano Tangenziali Spa 50%)

Note:

Esecuzione

In corso

Concluse

Stato di avanzamento (%):

Note

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004

N.D.

Fonte:

Previsione al 30 Aprile 2005

2012

Fonte: Pedemontana Lombarda Spa

Previsione al 30 Novembre 2006

2014

Fonte: Del. CIPE n. 77/2006

Note:

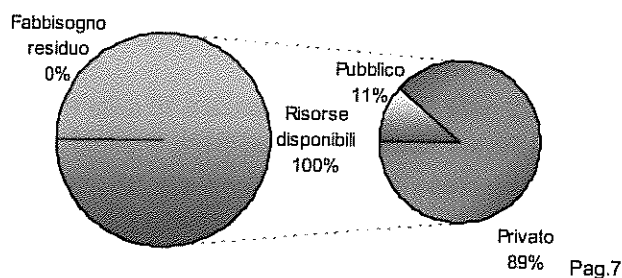
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
Sistemi Stradali ed Autostradali
 Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)
SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA
SCHEDA N. 7

Costo

Pag.7

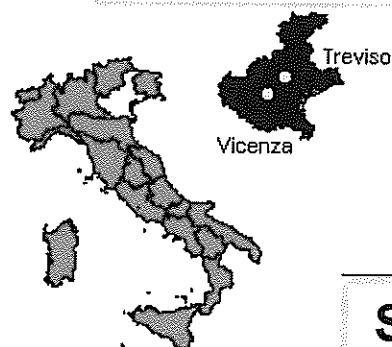
Costo al 30 Novembre 2006	2.155,048 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+ 205,048 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+ 655,048 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziario



Pag.7

Localizzazione



S

Stato di attuazione

Pag.8

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.8

2013

DATI GENERALI**Dati identificativi**

Tipologia	Intervento				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
Codici di identificazione	2/16	No	No	No	No

Descrizione e dati storici

La "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" è inserita nel contesto del Corridoio europeo n. 5, e 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 Castelvomberto, 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 e prevede uno sviluppo complessivo di 94,90 km suddiviso in due tratti: il primo tra l'A4 (Montecchio Maggiore) e l'A31 (Villaverla) di 30,75 km (compreso il tratto di variante alla SP 246 in fase di realizzazione da parte dell'ANAS); il secondo tra l'A31 (Villaverla) e l'A27 (Spresiano) di 64,15 km. L'asse presenta 3 interconnessioni: con la A4 Torino/Trieste al nuovo casello di Montecchio Maggiore (Vicenza) in fase di progettazione da parte di Autostrada Brescia-Padova S.p.A.; con la A31 Valdastico a Villaverla (Vicenza); con la A27 Mestre Belluno a Spresiano (Treviso).

Per la sezione stradale del tracciato principale è stata adottata la configurazione a carreggiate separate, conforme alle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade vicinali di cui al decreto del MIT del 5 novembre 2001 e classificata come "B – extraurbana principale", con velocità di progetto VP = 70-120 km/h, mentre per la viabilità di accesso alla superstrada, della lunghezza complessiva pari a 26,500 km, è stata adottata la configurazione di tipo C1 con dimensioni trasversali pari a 10,50 m.

Tra le principali opere d'arte sono incluse gallerie (naturali e artificiali), ponti e viadotti, nonché 14 svincoli che presentano una distanza media di 6,8 km.

Febbraio 1990

L'asse viario della Pedemontana Veneta è inserito nel Piano Regionale dei Trasporti approvato a Febbraio 1990.

Agosto 1997

L'opera è inclusa nell'Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto sottoscritto il primo Agosto 1997.

Dicembre 1998

All'autostrada "Pedemontana Veneta" è riservato lo specifico contributo previsto dall'art. 50, comma 1, lett. g) della legge 23 Dicembre 1998, n. 448, e poi assegnato alla Regione ai sensi dell'art. 73, comma 2, della legge 28 Dicembre 2001, n. 448.

Agosto 2001

In data 9 Agosto 2001 viene siglato un nuovo Accordo Stato Regione con il quale viene assegnata la competenza della Strada Pedemontana Veneta alla Regione Veneto.

Dicembre 2001

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 del 21 Dicembre l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi stradali e autostradali "Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)" del costo pari a 3.098,741 Meuro.

Ai sensi dell'art. 73, comma 2, della legge 28 Dicembre 2001 n. 448 viene assegnato alla Regione Veneto il contributo previsto dall'art. 50, comma 1, lett. g) della legge 23 Dicembre 1998 finalizzato alla realizzazione dell'autostrada "Pedemontana Veneta", pari a 225.854.962 euro.

Gennaio 2002

La Regione Veneto, ai sensi della Legge Regionale n. 2 del 17 Gennaio 2002, assegna un contributo di 17.895.038 euro all'opera.

Settembre 2002

Il MIT, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali, con decreto n. 3720/SEGR del 20 Settembre 2002, in attuazione delle disposizioni di cui all'art. 73, comma 2, della legge 28 Dicembre 2001 n. 448, dispone a favore della Regione Veneto l'impegno, in conto competenza 2002, della somma di 20.658.275 euro finalizzata alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana Veneta e, per il periodo 2003-2016, l'impegno della complessiva somma di 289.215.850 euro per la medesima finalità.

Dicembre 2002

Nel mese di Dicembre 2002 la Regione Veneto manda in gara la proposta, presentata ai sensi dell'art. 37 bis della Legge 109/94 dalla società Pedemontana Veneta Spa, composta da Autostrade per l'Italia, Autostrada Brescia-Padova, Autovie Venete, Banca Antonveneta, Unicredit e San Paolo, per la realizzazione della superstrada a pagamento Pedemontana Veneta, dalla A31, all'altezza del casello Dueville (Vi), alla A27, all'altezza del casello Treviso Nord, lungo un percorso di circa 64 Km.

Luglio 2003

Nel mese di Luglio 2003 il TAR annulla la procedura di gara avviata nel mese di Dicembre 2002.

Ottobre 2003

Nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto, sottoscritta il 24 Ottobre 2003, l'opera è compresa nell'ambito dei "Corridoi di viabilità".

Dicembre 2003

In data 31 Dicembre la Regione Veneto riceve una nuova proposta dalla società Pedemontana Veneta Spa per la realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta dell'estesa di 95 Km, da Spresiano a Montebelluna Maggiore.

Febbraio 2004

Nei primi giorni di Febbraio 2004 la Regione Veneto comunica di aver ricevuto in data 31 Dicembre 2003 una nuova proposta dalla società Pedemontana Veneta Spa ed invita tutti i soggetti interessati a presentare proposte alternative entro il 28 Aprile 2004.

Dicembre 2004

La Regione Veneto, con delibera di Giunta 3 Dicembre 2004, n. 3858, ha riconosciuto il pubblico interesse della proposta presentata, ai sensi dell'art. 37 bis della legge 11 febbraio 1994, n. 109, nonché della legge regionale n. 15/2002, dalla società Pedemontana Veneta Spa, che ha quindi ottenuto la qualifica di promotore.

Gennaio 2005

Nel mese di Gennaio 2005, la Regione Veneto ha chiesto al promotore di redigere lo studio di impatto ambientale.

Agosto 2005

La Regione Veneto, in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 12 Agosto 2005 prot. n. 576472, ha trasmesso il progetto al MIT. Lo stesso giorno, con nota n. 577318, ha trasmesso il progetto corredato dello studio di impatto ambientale (SIA) al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali ed alle Province interessate. La comunicazione al pubblico dell'avvio della procedura di VIA è avvenuta tramite pubblicazione di apposito avviso su quotidiani.

Novembre 2005

La Regione Veneto, con delibera di Giunta Regionale 2 Novembre 2005 n. 3250, ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale. Tale parere, ai sensi della legge regionale n. 10/1999, è stato trasmesso al Ministero per l'ambiente e la tutela del territorio al fine dell'espressione della VIA.

Dicembre 2005

La Regione Veneto nel mese di Dicembre 2005 ha predisposto il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA".

Gennaio 2006

In data 4 Gennaio 2006 il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA-Dicembre 2005" è stato trasmesso dalla Regione al Ministero per l'ambiente e la tutela del territorio.

Febbraio 2006

La Regione Veneto in merito alla localizzazione urbanistica, sentite le Province di Treviso e Vicenza ed i Comuni territorialmente interessati, in data 18 Febbraio 2006, come risulta dalla nota del Presidente della Regione 20 Febbraio 2006, n. 112918/45.00, ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, formulate tenendo conto del citato documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA – Dicembre 2005".

La Regione, con nota del 20 Febbraio 2006 n. 110198, ha inviato al MIT il documento "Integrazioni per la Commissione Speciale VIA – Dicembre 2005".

Marzo 2006

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 14 Marzo 2006 n. GAB/2006/2305/B05, ha inviato parere positivo sul progetto, con riferimento al parere espresso dalla Commissione Speciale di VIA in data 13 Febbraio 2006, contenente alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 15 Marzo 2006 n. BAP/S02/34.19.04/5249/2006, ha espresso parere positivo, formulando alcune prescrizioni e raccomandazioni.

Il MIT, con nota 21 Marzo 2006 n. 218, ha trasmesso la relazione istruttoria sul progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta", proponendone l'approvazione in linea tecnica e con prescrizioni e con successiva nota del 28 Marzo 2006 n. 234, ha trasmesso documentazione integrativa.

Il CIPE, con delibera 29 Marzo 2006 n.96, ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" del costo complessivo di 1.989,688 Meuro. Il soggetto aggiudicatore è individuato nella Regione Veneto che provvederà all'affidamento dell'opera in concessione, ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo n. 190/2002, mediante gara da esperire sulla base del progetto preliminare e relativo piano economico finanziario.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Superstrada Pedemontana Veneta" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei

lavori, per un costo di 1.989,69 Meuro interamente finanziati. E' inoltre presente nello stesso documento tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All.8).

Ottobre 2006

La Regione Veneto, Giunta Regionale Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità – Direzione Infrastrutture, in data 24 Ottobre 2006 invia alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara di Project Financing per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta per un importo dell'investimento pari a 2.155.048.000,00 euro IVA esclusa come indicato dal promotore Pedemontana Veneta Spa (Autostrade per l'Italia Spa, Autostrada Brescia Padova, Autovie Venete, Banca Antonveneta, Unicredit e San Paolo).

Novembre 2006

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, si sottolinea che il progetto non riguarda solo la realizzazione di una superstrada, ma ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord – Est. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di Meuro 1.989,69 con risorse interamente assegnate. Sono in corso le procedure di gara.

Codice Unico di Progetto

H51B03000050009

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

Regione Veneto

Normativa e documentazione di riferimento

Piano Regionale dei Trasporti – Febbraio 1990
 Accordo Quadro tra il Governo e la Regione Veneto - Agosto 1997
 Legge 23 Dicembre 1998 n. 448
 Legge 28 Dicembre 2001 n. 448
 Accordo Stato Regione del 9 Agosto 2001
 Legge 21 Dicembre 2001, n. 443
 Delibera CIPE n. 121/2001
 Legge Regionale n. 2 del 17 Gennaio 2002
 Legge 166/2002
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
 Decreto MIT n. 3720/SEGR del 20 Settembre 2002
 Bando di gara Regione Veneto - Dicembre 2002
 Sentenza TAR - Luglio 2003
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24 Ottobre 2003
 Avviso indicativo di Project Financing Regione Veneto – Febbraio 2004
 Delibera di Giunta Regione Veneto del 3 Dicembre 2004, n. 3858
 Nota Regione Veneto del 12 Agosto 2005 n. 576472
 Nota Regione Veneto del 12 Agosto 2005 n. 577318
 Delibera di Giunta Regione Veneto del 2 Novembre 2005 n. 3250
 Nota del Presidente della Regione Veneto del 20 Febbraio 2006, n. 112918/45.00,
 Nota Regione Veneto del 20 Febbraio 2006 n. 110198
 Nota MIT del 21 Marzo 2006 n. 218
 Nota MIT del 28 Marzo 2006 n. 234
 Delibera CIPE n.96/2006
 DPEF 2007-2011– Luglio 2006
 Bando di gara Regione Veneto - GUCE 2006/S 205-218224, 26 Ottobre 2006
 Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

Costo al 21 Dicembre 2001	N.D.	Fonte:
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
Previsione di costo al 30 Novembre 2006	2.155,048	Fonte: Bando di gara Regione Veneto*

Note

* importo totale dell'investimento IVA esclusa

Quadro finanziario

Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001	N.D.	Fonte:
Risorse disponibili al 30 Novembre 2006	2.155,048	Fonte: Bando di gara Regione Veneto, Del. CIPE n.96/2006

Fabbisogno residuo	0,000
--------------------	-------

Note: la Delibera CIPE n. 96 del 29 Marzo 2006 indica un costo complessivo del progetto pari a 1.989.688.000,00 euro, di cui 1.136.000.000,00 per lavori e 853.688.000 per somme a disposizione, finanziato per 17.895.038 euro con risorse Regionali, per 225.854.692 euro con risorse Statali e per 1.745.938.000 dal concessionario con risorse proprie.

Il bando di gara della Regione Veneto, inviato alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 24 Ottobre 2006, invece indica un importo totale dell'investimento pari a 2.155.048.000 IVA esclusa, di cui 1.554.659.000 per lavori, finanziato con contributo della Regione Veneto di euro 243.750.000 (ammontare complessivo contributo pubblico indicato nella delibera CIPE 96/2006).

Entrambi i documenti inoltre segnalano la possibile erogazione di un contributo semestrale per 30 anni in conto esercizio, da parte della Regione Veneto, di 10.199.000 euro per sostenere il servizio del debito annuo del previsto "finanziamento junior" a 30 anni che, nell'ipotesi di incrementi considerevoli del traffico, può anche annullarsi.

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF

PP

PD

PE

Note: nel DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

Data bando 26.10.2006

Forma contrattuale Concessione-art 37-quater L.109/94, come sostituito dall'art. 155 del D.Lgs n. 163/06

Tempi di esecuzione 7 anni e 6 mesi

Data aggiudicazione

Soggetto aggiudicatore Regione Veneto

Aggiudicatario

Note: il bando di gara ha per oggetto il Project Financing per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta per un importo dell'investimento pari a 2.155.048.000 euro IVA esclusa come indicato dal promotore Pedemontana Veneta Spa (Autostrade per l'Italia Spa, Autostrada Brescia Padova, Autovie Venete, Banca Antonveneta, Unicredit e San Paolo).

Esecuzione

In corso

Concluse

Stato di avanzamento (%):

Note:

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004 2011 **Fonte:** Fondazione Nord Est

Previsione al 30 Aprile 2005 2011 **Fonte:** Fondazione Nord Est

Previsione al 30 Novembre 2006 2013 **Fonte:** Stima Cresme

Note: la Delibera CIPE n. 96 del 29 Marzo 2006, in merito ai tempi di ultimazione dei lavori, fa presente che "l'entrata in esercizio dell'arteria è prevista per lotti funzionali tra il 2011 e il 2012".

Il punto 9 del disciplinare di gara, allegato al bando di gara inviato alla GUCE il 24 Ottobre 2006, prevede 7 anni e 6 mesi quale termine per la progettazione e l'esecuzione dei lavori indicato dal promotore.

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
Sistemi Stradali e Autostradali
 Asse autostradale medio padano Brescia - Milano - Passante di Mestre
**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DI CONNESSIONE TRA LE CITTA'
 DI MILANO E BRESCIA**
SCHEDA N. 8

Costo

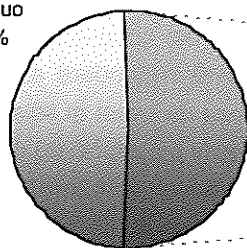
Pag.8

Costo al 30 Novembre 2006	1.686,000* Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+819,815 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+819,815 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	+911,315 Meuro

* costo al lordo dei presumibili ribassi d'asta indicato da ANAS Spa nella seduta del CdA del 18 Novembre 2005

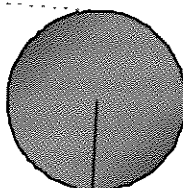
Quadro finanziario

Fabbisogno
residuo
49%



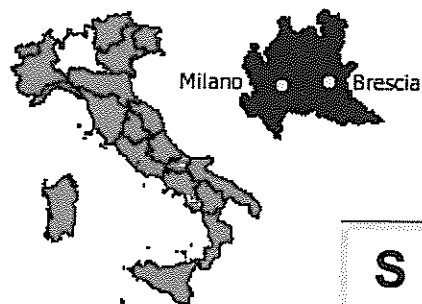
Risorse
disponibili
51%

Privato
100%



Pubblico
0%

Localizzazione



Pag.8

Stato di attuazione

Pag.9

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.9

2011

DATI GENERALI**Dati identificativi**

<i>Tipologia</i>	<i>Intervento</i>				
	Delibera 121/2001	DPEF 2003-2006	DPEF 2004-2007	DPEF 2005-2008	DPEF 2006-2009
<i>Codici di identificazione</i>	2/17	5/b	8	8	No

Descrizione e dati storici

Il collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (cd. Brebemi) contribuisce a ridurre il traffico della congestionata A4 poiché fornisce una parziale risposta al problema degli spostamenti tra le città di Brescia e Milano, interagendo con il collegamento autostradale Ospitaletto - Montichiari, la linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona e la Tangenziale Est esterna di Milano. Questi progetti vanno complessivamente a delineare l'adeguamento infrastrutturale del quadrante ovest della regione Lombardia. In particolare il nuovo collegamento autostradale, dovrà rispondere alle notevoli pressioni dei volumi di traffico provenienti sia dal traffico di lunga percorrenza da ovest di Milano diretto verso il Nord-Est d'Italia, sia dai bacini di utenza locali che insistono sui sistemi metropolitani di Milano e di Brescia. L'opera prende avvio dal raccordo autostradale Ospitaletto - Montichiari (la futura tangenziale sud esterna di Brescia) e termina in Provincia di Milano all'altezza di Melzo dopo un percorso di 49,772 km, dei quali 27,150 in rilevato, 16,860 in trincea, 4,475 in viadotto, 1,280 in galleria artificiale. Il tracciato sarà a doppia corsia per senso di marcia più corsia di emergenza (con predisposizione per la terza) da Travagliato a Caravaggio, a tre corsie da Caravaggio fino a Melzo. L'autostrada sarà dotata di due barriere di pedaggio (Castrezzato e Liscate), di sei caselli (Chiari, Calcio - Antegnate, Fara Olivana - Romano di Lombardia, Bariano, Treviglio Est - Caravaggio, Treviglio Ovest - Casirate d'Adda) e di quattro aree di servizio (2 a Chiari e 2 a Caravaggio) che assicurano le relazioni con la fitta rete viaria statale e provinciale, nonché la realizzazione di opere connesse di viabilità ordinaria per circa 50 Km complessivi, di cui 26 km di adeguamento in sede e circa 24 km di nuove varianti. La nuova autostrada sarà completamente illuminata e avrà sistemi di rilevazione in fibre ottiche in grado di garantire in tempo reale il controllo del traffico.

Giugno 2001

Il 28 Giugno 2001, a seguito dell'avviso per la selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis della L.109/94 e s.m.i pubblicato da parte dell'ANAS, la società Bre.Be.Mi. Spa ha presentato la proposta per la costruzione della nuova autostrada. Alla scadenza prevista non sono pervenute altre proposte e quindi è stata riconosciuta di pubblico interesse la proposta della società Bre.Be.Mi. Spa, che ha ottenuto la qualifica di promotore.

Dicembre 2001

Il 21 Dicembre 2001 l'ANAS manda in gara la proposta, presentata ai sensi dell'art. 37 bis della Legge 109/94 dalla società Bre.Be.Mi Spa, per la "Progettazione definitiva, esecutiva, costruzione e gestione del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano". L'importo complessivo della concessione indicato nel bando di gara è pari a 1.307.279.000 euro, determinato dal costo

dell'investimento (756.000.000 euro) e dai costi della gestione operativa previsti per l'intera durata della concessione (551.279.000 euro).

Lo stesso giorno il CIPE delibera l'inserimento del progetto nel programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo tra le opere del "Corridoio plurimodale padano, sistemi stradali ed autostradali, asse autostradale medio padano Brescia-Milano – Passante di Mestre" del costo complessivo di 2.737,222 Meuro. L'opera è indicata anche nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i Corridoi autostradali e stradali della regione Lombardia.

Aprile 2003

L'11 Aprile 2003 viene sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia e tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale a carattere interregionale" risulta incluso l'"Asse autostradale medio padano Milano - Brescia".

Il 18 Aprile 2003 l'Anas ha aggiudicato la concessione in via provvisoria all'Ati guidato dalla società Brebemi Spa insieme a Consorzio Cooperative Costruzioni, Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, Autostrade Centro Padane Spa, Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade Spa, Società per Azioni autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Società per Azioni per l'Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, SPEA Ingegneria Europa Spa, ABM Azienda Bergamasca Multiservizi Spa, Aprica Studi Srl, Idroesse Ingegneria Srl, SIPIT Sistemi Integrati di Progettazione di Infrastrutture nel Territorio Srl, Synthesis Progetti Srl, Technital Spa.

Giugno 2003

Il 10 Giugno 2003, con disposizione del Presidente dell'Anas n. 100, è aggiudicata in via definitiva la concessione alla Brebemi Spa.

Luglio 2003

La convenzione di concessione tra l'Ati guidato da Brebemi Spa e l'ANAS Spa è stata stipulata il 24 Luglio 2003, approvata con decreto interministeriale del 16 Ottobre 2003, e diviene efficace in data 18 Ottobre 2004.

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

Marzo 2004

Il 10 Marzo 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 e con la seguente compagine sociale: Autostrade Lombarde Spa, Autostrade per l'Italia, Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Milano Serravalle-Milano Tangenziali Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, Consorzio Cooperative Costruzioni, Grandi Lavori Fincosit, SPEA Ingegneria Europea Spa, ABM Azienda Bergamasca Multiservizi Spa, Aprica Studi Srl, Idroesse Infrastrutture Spa, Synthesis Progetti Srl, SIPIT Sistemi Integrati Srl, Technital Spa.

Autostrade Lombarde, società che controlla Brebemi, è detenuta al 35,5 per cento da Autostrade per l'Italia, al 12,7 dalla Serenissima, al 12,7 dalla Centropadane, al 10 dalla Milano-Mare e al 3,8 da Banca Intesa. Il restante 25,3 per cento è suddiviso tra enti territoriali e non. Per Bergamo ci sono la Provincia, la Camera di Commercio, l'Abm e l'Unione Industriali, ma anche la Bpu, il Credito Bergamasco, i Comuni di Treviglio e Caravaggio e la Cassa Rurale e Artigiana di Treviglio.

Maggio 2004

Nel mese di Maggio 2004 prende il via l'iter di approvazione del progetto preliminare con le procedure previste per le opere inserite nel programma Legge Obiettivo. Infatti, l'ANAS con nota del 3 Maggio 2004 ha trasmesso il progetto preliminare al MIT, alla Regione Lombardia, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e a quello per i Beni Culturali.

Luglio 2004

Il DPEF 2005-2008 ripropone l'opera, la colloca tra le opere del Corridoio n° 5 - Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste e indica come anno di ultimazione lavori il 2007.

Agosto 2004

Il 5 Agosto 2004, con delibera n. VII/18656, la Giunta della Regione Lombardia esprime il parere positivo di competenza, subordinato alle prescrizioni e condizioni contenute negli Allegati A "Valutazione tecnica del progetto", B "Valutazione di impatto ambientale" dell'atto deliberativo e C "Relazione ai fini dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere".

Il 31 Agosto 2004 la Corte dei Conti effettua la registrazione della Convenzione stipulata tra Brebemi e ANAS il 24/07/2003.

Ottobre 2004

Il 16 Ottobre 2004 viene approvata la Convenzione con decreto Prot. 836/CD del MIT, di concerto con il MEF.

Marzo 2005

Il 1° Marzo 2005 la Commissione speciale V.I.A. del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, integrata dal Commissario della Regione Lombardia, esprime parere favorevole relativamente al progetto del raccordo autostradale. L'istruttoria ministeriale individua una serie di prescrizioni al fine di garantire un migliore inserimento ambientale dell'opera.

Maggio 2005

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 26 Maggio 2005 n. prot. GAB/2005/4715/B05, trasmette il parere positivo, condizionato all'ottemperanza di prescrizioni, della Commissione Speciale VIA.

Il 27 Maggio 2005 il CIPE esprime parere favorevole in merito al Contratto di programma con ANAS Spa relativo al triennio 2003-2005, che include l'opera per un importo di "progetto", al lordo cioè dei presumibili ribassi d'asta, di 866,185 Meuro.

Giugno 2005

L'ANAS, con nota 24 Giugno 2005 n. 5141, trasmette una documentazione integrativa che - tenuto conto degli oneri connessi all'affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, delle richieste/prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della Regione Lombardia, nonché dei maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dei costi dei materiali di costruzione - comporta un aumento del costo complessivo dell'opera di circa 714 Meuro. Conseguentemente il costo complessivo dell'intervento sale a circa 1.580 Meuro, dei quali 1.059 Meuro per lavori e 521 Meuro per somme a disposizione.

Luglio 2005

Il DPEF 2006-2009 include l'intervento tra le opere appaltate e cantierate al 30 Giugno 2006 con un costo aggiornato di 1.480 Meuro, che tiene conto di incrementi nel frattempo realizzatisi.

Il 22 Luglio 2005, con nota n. 348, il MIT trasmette la relazione istruttoria sul "Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano", al CIPE proponendone l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare.

Il 26 Luglio 2005, con nota n. DIP 07.08.407/9604, il Ministero per i beni e le attività culturali, recependo le osservazioni delle locali Soprintendenze esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Il 29 Luglio 2005, con delibera 93/2005, il CIPE approva, con le prescrizioni proposte dal MIT, il progetto preliminare per un costo di 1.580 Meuro che costituisce il limite di spesa stimato per l'intervento e

comprende i sovraccosti assunti prudenzialmente dal MIT pari a 714 Meuro e da ricondurre agli oneri connessi all'affiancamento dell'opera alla linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona, alle richieste/prescrizioni della Commissione Speciale VIA e della Regione Lombardia, nonché ai maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dai costi dei materiali di costruzione. Infine il CIPE chiede al MIT, entro il mese di Settembre 2005, una relazione istruttoria dettagliata in merito alle categorie di sovraccosti.

Ottobre 2005

Il MIT, con nota del 19 Ottobre 2005 n. 461, trasmette al CIPE la relazione prevista nella delibera 93/2005.

Novembre 2005

Il MIT, con nota del 21 Novembre 2005 n. 559, trasmette al CIPE la lettera con la quale l'ANAS Spa comunica che il proprio Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'approvazione della nuova impostazione operativa. Il costo dell'opera viene aggiornato a 1.686 Meuro, di cui 1.167 Meuro per lavori e 519 Meuro per somme a disposizione, mentre i sovraccosti passano da 714 Meuro a 844.

Dicembre 2005

Nella seduta del 2 Dicembre 2005 il CIPE approva il piano finanziario per la copertura dei maggiori costi di realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano. Nello specifico il piano finanziario prevede il reperimento della quota di spesa eccedente a carico dell'Anas Spa con il ricorso al mercato bancario a condizioni di mercato con copertura derivante da apposito incremento tariffario (+60%) fino alla scadenza del rapporto concessorio con la Brebemi Spa.

Febbraio 2006

L'Anas, nel corso della seduta del Consiglio di Amministrazione del 6 Febbraio 2006, individua una soluzione per finanziare i maggiori costi dell'opera che sarà direttamente sottoposta dalla Società delle Strade al CIPE che la porterà alla prossima riunione per l'approvazione. Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas approva così il finanziamento delle maggiorazioni dei costi per realizzare l'asse stradale BreBeMi, che vede la Società delle Strade accollarsi gli aumenti di spesa.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.580,18 Meuro di cui 866 finanziati dal concessionario e 714,18 da finanziare. È inoltre presente nello stesso documento sia tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8), che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All.9).

Novembre 2006

Il rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, conferma il costo di realizzazione dell'opera pari a 1.686 Meuro, importo comprensivo anche:

- del costo di tutte le opere di affiancamento ed interconnessione con la rete ferroviaria AV/AC Milano – Verona; il 50% del costo di queste opere (pari complessivamente a circa 350 Meuro), da porre a carico di RFI, ammonta a 175 Meuro;
- del costo delle opere di adeguamento della viabilità secondaria in adiacenza all'autostrada (pari complessivamente a 180 Meuro), di competenza dell'intervento autostradale;
- del costo per le opere di adeguamento alle norme tecniche (100 Meuro), all'accostamento con la linea della TAV (260 Meuro) ed all'aggiornamento dei costi (100 Meuro).

Nel documento si afferma che "la copertura della spesa è prevista in regime di finanza di progetto, sulla

base di un piano economico – finanziario, che tenga conto di un incremento delle tariffe e di un indennizzo da parte del subentrante al termine del periodo di durata della concessione (19,5 anni), nonché delle nuove disposizioni intervenute a seguito della conversione in legge del D.L.262/2006. La progettualità è in fase di definitivo”.

Dicembre 2006

Si segnala che, successivamente alla data di redazione del presente documento, è stata approvata la legge finanziaria 2007 (legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296) che ha previsto, all'art. 1, comma 979, che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa per la realizzazione dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano (oltre che delle tangenziali esterne di Milano e dell'autostrada Pedemontana Lombarda) sono trasferite da ANAS Spa medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS Spa e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

Codice Unico di Progetto

E31B05000390007

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

ANAS Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Legge 21 Dicembre 2001, n.443
Delibera CIPE 121/2001
Bando di gara internazionale ANAS, 27 Dicembre 2001
Legge 166/2002
D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190
Intesa Generale Quadro tra il governo e la Regione Lombardia 11 Aprile 2003
DPEF 2004-2007 – Luglio 2003
Avviso di aggiudicazione ANAS - Agosto 2003
DPEF 2005-2008– Luglio 2004
Delibera di Giunta della Regione Lombardia del 5 Agosto 2004 n. VII/18656
Decreto MIT Prot. 836/CD del 16 Ottobre 2004
Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
Delibera CIPE n.77/2005
Nota ANAS del 24 Giugno 2005 n. 5141
DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
Nota MIT del 22 Luglio 2005 n. 348
Delibera CIPE n.93/2005
Nota MIT del 19 Ottobre 2005 n. 461
Nota MIT del 21 Novembre 2005 n. 559
Delibera CIPE n.142/2005
DPEF 2007-2011– Luglio 2006
Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006
Legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296 (art. 1, comma 979)

DATI ECONOMICI (Meuro)**Costo**

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	774,685	Fonte: Del. CIPE n.121/2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	866,185	Fonte: ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	866,185	Fonte: DPEF 2005-2008
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	1.686,000	Fonte: ANAS Spa
<i>Note:</i> le delibere CIPE 93/2006 e 142/2006 indicano un costo complessivo dell'investimento pari a 1.580 Meuro, riferito al valore dell'opera al lordo dei ribassi d'asta ed al netto degli oneri imputati a TAV Spa (circa 106 Meuro).		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	866,185	Fonte: Del. CIPE n.93/2006
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	566,185	<i>Concessionario</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	819,815	
<i>Note:</i> per quanto attiene al fabbisogno residuo, dovuto al maggiore costo dell'intervento rispetto al piano economico-finanziario posto a base di gara che prevedeva la totale copertura dei costi di investimento a carico del concessionario, sarà coperto con finanziamenti pubblici sui quali si stanno definendo le modalità.		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

Note: Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

<i>Data bando</i>	27.12.2001
<i>Forma contrattuale</i>	PF art.37 quater
<i>Tempi di esecuzione</i>	6 anni
<i>Data aggiudicazione</i>	18.04.2003
<i>Soggetto aggiudicatore</i>	ANAS Spa
<i>Aggiudicatario</i>	Ati Brebemi Spa, Consorzio Cooperative Costruzioni, Grandi Lavori Fincosit Spa, Impresa Pizzarotti & C. Spa, Autostrade Centro Padane Spa, Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade Spa, Società per Azioni autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Società per Azioni per l'Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, SPEA Ingegneria Europa Spa, ABM Azienda Bergamasca Multiservizi Spa, Aprica Studi Srl, Idroesse Ingegneria Srl, SIPIT Sistemi Integrati di Progettazione di Infrastrutture nel Territorio Srl, Synthesis Progetti Srl, Technital Spa

Note: l'importo complessivo della concessione indicato nel bando di gara è pari a 1.307,279 Meuro comprensivo del costo della gestione operativa, per l'intera durata della concessione, pari a 551.279.000 euro, e del costo dell'investimento pari a 756.000.000 euro.

Esecuzione

In corso	Concluse
----------	----------

Stato di avanzamento (%):

Note:

Ultimazione lavori

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	2006	Fonte: DPEF 2003-2006
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2007	Fonte: DPEF 2005-2008
<i>Previsione al 30 Novembre 2006</i>	2011	Fonte: Stima Cresme

Note:

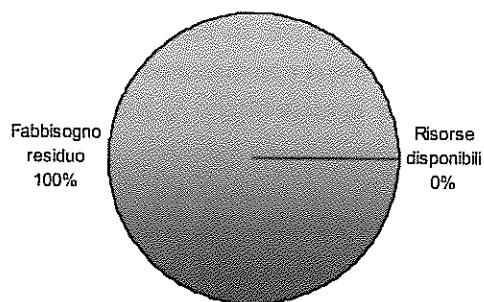
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO
Sistemi Stradali e Autostradali
TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO
SCHEDA N. 9

Costo

Pag.6

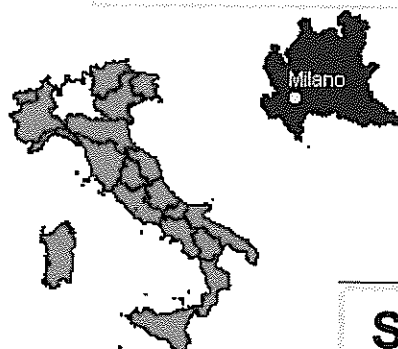
Costo al 30 Novembre 2006	1.742,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	+542,000 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+742,300 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	N.D.

Quadro finanziario



Pag.6

Localizzazione



S

Stato di attuazione

Pag.7

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara*

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

* Selezione di proposte

Ultimazione lavori

Pag.7

2011

DATI GENERALI**Dati identificativi**

<i>Tipologia</i>	<i>Intervento</i>				
	<i>Delibera 121/2001</i>	<i>DPEF 2003-2006</i>	<i>DPEF 2004-2007</i>	<i>DPEF 2005-2008</i>	<i>DPEF 2006-2009</i>
<i>Codici di identificazione</i>	2/999	No	No	No	No

Descrizione e dati storici

Il progetto riguarda la realizzazione di un asse autostradale (categoria stradale A in ambito extraurbano) dello sviluppo di circa 40 km che collega la A1 con la A4, interessando per circa 33 km il territorio provinciale di Milano e per i restanti 7 km il territorio provinciale di Lodi. In particolare è prevista la realizzazione di 12 svincoli di cui 8 con la principale viabilità extraurbana non autostradale e 4 con la rete autostradale esistente (A1 e A4) o in programma (direttissima Brescia-Milano e sistema viabilistico pedemontano).

Dicembre 2001

Nell'allegato 1 alla Delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano - Sistemi stradali e autostradali" come meglio specificato nell'allegato 2, interventi strategici articolati per regioni e per macrotipologie, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia alla voce "Tangenziale est esterna di Milano".

2002

L'Anas pubblica l'avviso per la selezione di proposte ai sensi dell'art. 37 bis della L. 109/94 e s.m.i..

Il 19 Febbraio 2002 viene costituita la società Tangenziali Esterne di Milano Spa (T.E.M. Spa), partecipata da Autostrade per l'Italia Spa (32%), Milano Serravalle-Milano Tangenziali (32%), Provincia di Milano (15%), Autostrada To-AI-Pc (8%), Autostrade Lombarde (8%) e Banca Intesa (5%). L'oggetto sociale è la promozione, progettazione, costruzione e gestione della nuova Tangenziale Est esterna di Milano e più in generale del nuovo anello esterno dell'attuale rete delle Tangenziali di Milano.

Febbraio 2003

L'ANAS Spa, con nota del 21 Febbraio 2003 n. 1156, comunica di aver approvato il progetto presentato dal promotore e di aver considerato l'intervento come "opera di pubblico interesse" ai sensi dell'art. 37 ter della legge n. 109/1994 e s.m.i.

Aprile 2003

L'intervento Tangenziale est esterna di Milano è ricompreso nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 Aprile 2003, alla voce "Interventi infrastrutturali – Corridoi autostradali e stradali".

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, in data 17 Aprile 2003, ha approvato una prima versione del progetto preliminare predisposto da "Tangenziali Esterne di Milano Spa" nella qualità di promotore, del costo pari a 999.701.107,93 euro di cui 735.824.239,79 euro per lavori e 263.876.868,14 euro per somme a disposizione.

Giugno 2003

L'ANAS, con foglio 12 Giugno 2003 n. 4361, trasmette il progetto preliminare al MIT, alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze, e in data 16 Giugno ha provveduto alla pubblicazione.

Settembre 2003

La Regione Lombardia, con delibera 30 Settembre 2003 n. VII/14404, esprime parere favorevole in merito all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto, formulando peraltro numerose prescrizioni.

Maggio 2004

La Commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio richiede, con nota 20 Maggio 2004 prot. CSVIA/2004/0000811, integrazioni ed approfondimenti in merito ad alcuni svincoli ed agli studi dei flussi di traffico.

Novembre 2004

Il giorno 16, il Consiglio di amministrazione dell'ANAS approva in linea tecnica il progetto preliminare aggiornato, che è stato definito anche effettuando un confronto tra il collegamento a nord, denominato "alternativa A", e l'interconnessione diretta al sistema viabilistico pedemontano, poi prevista nel progetto ripubblicato, denominata "alternativa B". In particolare, l'alternativa A prevede lo svincolo sulla A4 e l'attacco a est di Agrate sulla A51 (attuale Tangenziale est), con una bretella di tipo autostradale a due corsie per senso di marcia, a sud di Caponago con tracciato prossimo al sedime della variante alla SP13 della Cerca già programmata dalla Provincia di Milano, mentre l'alternativa B prevede lo svincolo sull'A4, l'interconnessione diretta con il sistema viabilistico pedemontano a est di Vimercate ed il collegamento alla A51 con la variante alla SP13 della Cerca, in questo caso a singola carreggiata (tipo C1).

Dicembre 2004

L'ANAS, con foglio 10 Dicembre 2004 n. 10250, trasmette il progetto preliminare aggiornato al MIT e alle altre Amministrazioni competenti, e in data 14 Dicembre ha provveduto alla pubblicazione.

Febbraio 2005

La Regione Lombardia, con delibera 16 Febbraio 2005, n. VII/20903, esprime parere favorevole in ordine all'approvazione, alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione del progetto preliminare aggiornato, con riferimento all'Alternativa B e con esclusione del tratto a nord dell'A4 fino all'Autostrada Pedemontana, formulando ulteriori prescrizioni.

Luglio 2005

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 20 Luglio 2005 n.GAB/2005/6624/B05, trasmette il parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato, condizionato all'ottemperanza di prescrizioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali, con foglio 26 Luglio 2005 n.07.08.407/9605, esprime parere favorevole con prescrizioni.

Il MIT, con la nota 29 Luglio 2005 n. 360, ha trasmesso al CIPE, tra l'altro, 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 29 Luglio 2005 n. 95, sulla base delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT approva il progetto preliminare aggiornato, nella configurazione di cui all'alternativa B e con l'esclusione del prolungamento a nord della A4 sino alla programmata autostrada pedemontana, del costo di 1.742.000.000 euro che costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare ed è inclusivo degli oneri per opere di mitigazione ambientale e degli oneri conseguenti all'accoglimento delle prescrizioni. Per

quanto riguarda la copertura finanziaria si rimanda al momento dell'approvazione del progetto definitivo. Il DPEF 2006-2009 include l'intervento "Asse autostradale medio padano Brescia-Milano – Passante di Mestre: Tangenziale Est esterna Milano" tra le opere in corso di istruttoria presso la struttura tecnica di missione, nell'ambito dei sistemi stradali e autostradali del corridoio plurimodale padano, con un costo arrotondato di 1.000 Meuro interamente disponibili.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'intervento "Tangenziale EST esterna di Milano" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 999,7 Meuro interamente autofinanziati. È inoltre presente nello stesso documento sia tra le "opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi" (All. 8) che tra quelle direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi realizzabili entro il 2011 (All. 9).

Novembre 2006

Nel rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e aggiornato a Novembre 2006, viene confermato l'importo di 1.742 Meuro comprendente gli oneri relativi all'accoglimento delle prescrizioni raccolte nella fase istruttoria, svolte con le procedure del D.lgs n.190/2002. La realizzazione è prevista in regime di finanza di progetto con integrale copertura finanziaria. Viene inoltre ricordato che nella Legge Finanziaria 2007 verrà proposto che il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione della tangenziali esterne di Milano (nonché dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano e della Pedemontana lombarda), possa avvenire anche attraverso affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla Regione Lombardia.

Dicembre 2006

Si segnala che, successivamente alla data di redazione del presente documento, è stata approvata la legge finanziaria 2007 (legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296) che ha previsto, all'art. 1, comma 979, che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa per la realizzazione delle tangenziali esterne di Milano (oltre che dell'autostrada Pedemontana Lombarda e dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano) sono trasferite da ANAS Spa medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS Spa e dalla regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato.

Codice Unico di Progetto

N.D.

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

ANAS Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Legge 21 Dicembre 2001, n. 443

Delibera CIPE 121/2001

Avviso per la selezione di proposte ANAS, 2002

Legge 166/2002

D.Lgs. 20 Agosto 2002, n.190

Nota ANAS del 21 Febbraio 2003 n. 1156

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

Foglio ANAS del 12 Giugno 2003 n. 4361

Delibera Regione Lombardia del 30 Settembre 2003 n. VII/14404

Foglio ANAS del 10 Dicembre 2004 n. 10250

Delibera Regione Lombardia del 16 Febbraio 2005 n. VII/20903

Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)

Nota MIT del 29 Luglio 2005 n. 360

Delibera CIPE n.95/2005

DPEF 2006-2009 – Luglio 2005

DPEF 2007-2011– Luglio 2006

Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

Legge n. 27 Dicembre 2006, n. 296 (art. 1, comma 979)

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte: Del. CIPE n.121/2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	999,700	Fonte: ANAS Spa
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.200,000	Fonte: Unioncamere Lombardia (Rapporto 2005)
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	1.742,000	Fonte: Del. CIPE n.95/2005

Note: la delibera CIPE n. 95/2005 indica un costo del progetto aggiornato, approvato dall'ANAS in linea tecnica, al netto degli oneri connessi alle prescrizioni richieste nella fase istruttoria svoltasi presso il MIT, pari a 1.742.000.000 euro.

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	N.D.	Fonte:
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	0,000	Fonte: Del. CIPE n.95/2005
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	0,000	
Fabbisogno residuo	1.742,000	

Note: per quanto attiene alla copertura dei costi è previsto che l'intervento venga realizzato in regime di finanza di progetto e che la concessione di realizzazione e gestione dell'opera venga assegnata in base a procedura di gara. In occasione della approvazione del PD verrà affrontato il problema della relativa copertura finanziaria.

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

Note: Il DPEF 2007-2011 indica quale fase progettuale in corso quella definitiva.

Affidamento lavori

<i>Data bando</i>	2002 (avviso indicativo di selezione proposte)
<i>Forma contrattuale</i>	Selezione di proposte in PF
<i>Tempi di esecuzione</i>	
<i>Data aggiudicazione</i>	
<i>Soggetto aggiudicatore</i>	ANAS Spa
<i>Aggiudicatario</i>	

Note: La società T.E.M. Spa – Tangenziali Esterne di Milano Spa – è stata qualificata dall'ANAS soggetto promotore, ai sensi dell'art. 37 bis della L.109/94 e s.m.i., per la progettazione, realizzazione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano.

Esecuzione

In corso	Concluse
----------	----------

Stato di avanzamento (%):

Note:

Ultimazione lavori

<i>Previsione al 30 Aprile 2004</i>	N.D.	Fonte:
<i>Previsione al 30 Aprile 2005</i>	2009	Fonte: Unioncamere Lombardia (<i>Rapporto 2005</i>)
<i>Previsione al 30 Novembre 2006</i>	2011	Fonte: Del. CIPE n.95/2005

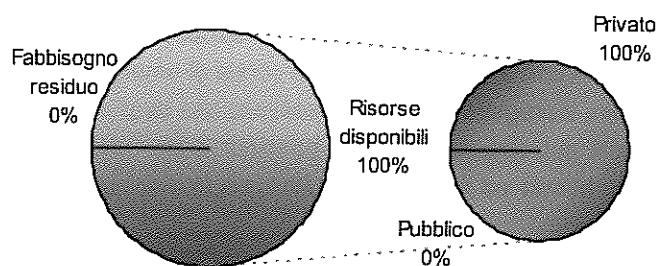
Note:

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO

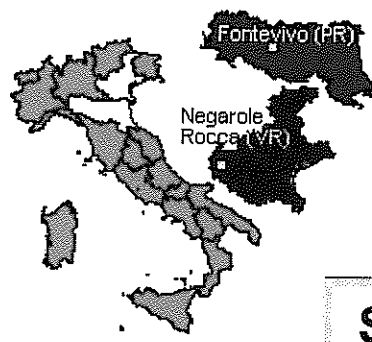
*Sistemi stradali ed autostradali***RACCORDO AUTOSTRADALE DELLA CISA A15 – AUTOSTRADA DEL BRENNERO****A22 FONTEVIVO (PR) – NOGAROLE ROCCA (VR)****SCHEDA N. 10****Costo**

Pag.6

Costo al 30 Novembre 2006	1.826,470 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2005	-6,249 Meuro
Variazioni rispetto al 30 Aprile 2004	+559,470 Meuro
Variazioni rispetto alla Del. 121/2001	+793,556 Meuro

Quadro finanziario

Pag.6

Localizzazione**Stato di attuazione**

Pag.7

PROGETTAZIONE

SDF

PP

PD

PE

AFFIDAMENTO LAVORI

Opere in gara

Opere con contratto

ESECUZIONE

In corso

Concluse

Ultimazione lavori

Pag.7

2014

DATI GENERALI

Dati identificativi

Tipologia	Opera				
	Delibera	DPEF	DPEF	DPEF	DPEF
	121/2001	2003-2006	2004-2007	2005-2008	2006-2009
Codici di identificazione	3/19	8	No	No	No

Descrizione e dati storici

L'intervento consiste nella realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A15 Parma - La Spezia (località Fontevivo) e l'autostrada A22 Brennero - Modena (località Nogarole Rocca), per uno sviluppo complessivo di circa km 84,350 (di cui km 2,886 di adeguamento dell'attuale tracciato dell'autostrada A15, a sud dell'intersezione con la A1, e km 81,464 di nuova realizzazione), che 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 3 corsie da 3,75m e corsia di emergenza di 3,00m per senso di marcia e con spartitraffico di 4,00m. Il progetto prevede la realizzazione degli svincoli di interconnessione con la A1 e la A22 e di 7 caselli autostradali. Le opere principali sono i ponti e i viadotti di attraversamento dei fiumi Taro, Po, Oglio, Mincio ed il viadotto di attraversamento dell'area industriale di Mozzecane.

Dicembre 1999

In data 7 Dicembre la Società Autocamionale della Cisa Spa stipula una convenzione con l'ente concedente ANAS.

Con decreto interministeriale 21 Dicembre, n.611/Segr. Dicoter, viene approvata la convenzione.

Dicembre 2001

La Delibera CIPE 121/2001 include la voce "Asse autostradale Brennero – Verona – Parma – La Spezia" tra i sistemi stradali ed autostradali del corridoio plurimodale Tirreno – Brennero, con un costo di 1.032,914 Meuro, una disponibilità di 516,457 Meuro e una previsione di spesa nel triennio di 98,130 Meuro. L'opera è riportata tra le infrastrutture di interesse delle Regioni Emilia Romagna, Lombardia e Veneto per le tratte di rispettiva competenza.

Luglio 2002

L'opera è individuata dal DPEF 2003-2006 tra gli interventi chiave.

Marzo 2003

Il progetto preliminare, corredato dallo studio di impatto ambientale, viene trasmesso in data 21 Marzo dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed è inoltrato alle altre Amministrazioni e alle Regioni interessate, nonché agli Enti interferiti.

Aprile 2003

L'intervento è compreso nelle Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia in data 11 Aprile 2003, tra gli "Interventi infrastrutturali – corridoi autostradali e stradali" alla voce "V/03 – Collegamento autostradale Brennero - Verona – Parma – La Spezia.

Giugno 2003

La Regione Lombardia, con Delibera n. VII/13323 del 13 Giugno esprime parere favorevole sul progetto, con prescrizioni di ordine tecnico e ambientale, nonché con prescrizioni in merito alla localizzazione dell'opera, tra cui una variante di tracciato interessante principalmente i Comuni di Tornata Calvatone e Bozzolo.

La Regione Veneto, con nota prot. n. 6208 del 25 Giugno evidenzia la necessità, emersa dal confronto con gli Enti locali, di perseguire una soluzione progettuale che preveda una alternativa di tracciato tra i Comuni di Valeggio sul Mincio e Nogarole Rocca.

Luglio 2003

In data 28 Luglio 2003 viene trasmessa alle Amministrazioni, Regioni ed Enti interessati, l'edizione aggiornata del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale, che recepisce le varianti di tracciato prescritte dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto.

Settembre 2003

La Regione Emilia Romagna esprime parere favorevole, con prescrizioni, con Delibera 1824 del 22 Settembre.

Ottobre 2003

La Regione Veneto esprime parere favorevole con delibera 3136 del 23 Ottobre.

L'intervento è inserito, nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto in data 24 Ottobre 2003, tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale – corridoi plurimodali – viabilità" alla voce "Raccordo autostradale Cisa – Verona (Corridoio TI-BRE)", comprendente il nuovo ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR).

La Regione Lombardia, con Delibera n. VII/14839 del 31 Ottobre esprime parere contrario in merito alla variante di tracciato proposta dalla Regione Veneto, proponendo che in sede di progetto definitivo sia elaborata una soluzione planimetrica che consenta di mantenere nel tratto lombardo l'originaria configurazione localizzativa.

Dicembre 2003

L'intervento è compreso nelle Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna, in data 19 Dicembre 2003, tra i corridoi autostradali e stradali alla voce "corridoio Tirreno Brennero – Asse autostradale Brennero – Verona - La Spezia (TI-BRE): tratta emiliana La Spezia – Parma - Verona";

Marzo 2004

Con nota del 26 Marzo la Regione Lombardia chiarifica che il parere contrario espresso nella Delibera n. VII/14839 non è da intendersi in senso oppositivo al progetto in esame bensì quale osservazione propositiva riferita unicamente alla porzione del tracciato che interessa il territorio lombardo.

Maggio 2004

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, sulla base della valutazione effettuata dalla speciale Commissione VIA in data 27 Maggio esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

Luglio 2004

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in data 21 Luglio, si esprime favorevolmente con prescrizioni, tenendo conto delle osservazioni avanzate dalle Soprintendenze competenti.

Con nota n.462 del 22 Luglio il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmette la relazione istruttoria sul progetto preliminare del "Raccordo autostradale della Cisa A15 – Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR)", proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni.

Il DPEF 2005-2008 classifica l'opera tra gli interventi riproposti presenti solo nella delibera CIPE 121 e non nel DPEF 2004-2007.

Settembre 2004

Con la nota n.530 del 22 Settembre il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti trasmette la scheda prevista dalla Delibera 63/2003.

Dicembre 2004

La Delibera CIPE n. 94 del 20 Dicembre /2004 prende atto che il soggetto aggiudicatore è ANAS Spa e che la Società Autocamionale della Cisa Spa è concessionaria dell'Autostrada della Cisa A15 Parma - La Spezia, con prolungamento per Mantova (Nogarole Rocca) e che la stessa società intende affidare ad imprese controllate e collegate l'esecuzione delle opere previste, nei limiti del 60% stabiliti dalla normativa. Le gare saranno esperite a progetto definitivo approvato. L'importo complessivo dell'opera, nel progetto preliminare trasmesso in data 21 Marzo 2003 era di 1.530,081 Meuro; l'introduzione delle varianti richieste dalle Regioni Lombardia e Veneto porta il costo a 1.832,719 Meuro, al lordo del ribasso che si presume sia dell'ordine del 20%. La Autocamionale della Cisa Spa sosterrà parte della spesa in parziale autofinanziamento. Il CIPE quindi approva il progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni e rinvia l'assegnazione del contributo alla fase di approvazione del progetto definitivo, fermo restando che la quota assegnata non potrà superare – salva compensazione – quella indicata nella Delibera 121/2001.

Luglio 2005

Il MIT nell'ultimo elenco delle "opere approvate dal CIPE dal 31/10/2002 al 27/05/2005" indica un costo dell'opera pari a 1.550 Meuro ottenuto ipotizzando un ribasso del 20% sul costo complessivo indicato dal CIPE pari a 1.832,72 Meuro. Inoltre indica una disponibilità pari al 59% del costo dell'opera a carico della concessionaria.

Il DPEF 2006-2009 per l'opera "Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia Raccordo autostradale CISA: Fontevivo Brennero Nogarole Rocca (stima di copertura)" indica un costo pari a 1.550 Meuro di cui 917 assegnati, il 2012 quale anno di completamento lavori, e, in merito allo stato di avanzamento lavori, indica il progetto definitivo in corso.

Maggio 2006

Il CIPE, con delibera n. 132 del 9 Maggio 2006, valuta positivamente il progetto definitivo del raccordo autostradale "Fontevivo Parma-Nogarole Rocca, per un costo di 1.826,470 Meuro a totale carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa.

Luglio 2006

Nel DPEF 2007-2011 l'opera "Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR)" rientra tra le opere stradali incluse nell'All. 4 ("altre opere"), ovvero tra le opere per le quali non risulta avviata la fase di affidamento dei lavori, per un costo di 1.832 Meuro interamente autofinanziato. È inoltre presente nello stesso documento tra le opere a rete direttamente connesse alle possibili opere prioritarie sui nodi (All.8).

Novembre 2006

Dal rapporto "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture, aggiornato a Novembre 2006, si rileva che "il costo totale dell'opera, il cui progetto definitivo è stato approvato dal CIPE, ammonta a 1.826,47 Meuro. Non sono previsti costi a carico dello Stato, essendo la realizzazione interamente a carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa".

Codice Unico di Progetto

G61B04000060008

Soggetto titolare della realizzazione dei lavori

ANAS Spa - Autocamionale della Cisa Spa

Normativa e documentazione di riferimento

Convenzione ANAS Spa/ Società Autocamionale della Cisa Spa 7 Dicembre 1999
 Decreto interministeriale n.611/Segr. Dicoter /1999
 Legge 21 Dicembre 2001, n.443
 Delibera CIPE del 21 Dicembre 2001, n. 121
 DPEF 2003-2006 – Luglio 2002
 Legge 1 Agosto 2002, n.166
 D.Lgs. 20 Agosto 2002, n. 190
 Nota Autocamionale CISA Spa del 21 Marzo 2003
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia -11 Aprile 2003
 Regione Lombardia, con Delibera n. VII/13323/2003 del 13 Giugno 2003
 Regione Veneto nota prot. n.6208/2003 del 25 Giugno 2003
 Nota Autocamionale CISA Spa del 28 Luglio 2003
 Delibera Regione Emilia Romagna n.1824 del 22 Settembre 2003
 Regione Veneto Delibera n.3136/2003 del 23 Ottobre 2003
 Intesa Generale Quadro Governo/Regione Veneto (24 Ottobre 2003)
 Regione Lombardia Delibera n. VII/14839/2003 del 31 Ottobre 2003
 Regione Lombardia Delibera n. VII/14839/2003
 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia Romagna - 19 Dicembre 2003
 Nota Regione Lombardia del 26 Marzo 2004
 Nota Ministero Ambiente e Tutela del Territorio del 27 Maggio 2004
 Nota Ministero Beni e Attività Culturali del 21 Luglio 2004
 Nota n. 462 del 22 Luglio 2004 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
 Nota n. 530 del 22 Settembre 2004 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Nota n. COM/3001/1 del 5 Novembre 2004 Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza
 Delibera CIPE 94 del 20 Dicembre 2004
 Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione della Legge - Obiettivo (Marzo 2005)
 MIT - Elenco opere approvate dal CIPE dal 21/10/2002 al 27/5/2005
 DPEF 2006-2009 – Luglio 2005
 Delibera CIPE 132 del 9 Maggio 2006
 DPEF 2007-2011– Luglio 2006
 Rapporto MI, Infrastrutture Prioritarie, Novembre 2006

DATI ECONOMICI (Meuro)

Costo

<i>Costo al 21 Dicembre 2001</i>	1.032,914	Fonte: Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2004</i>	1.267,000	Fonte: CNEL – Aprile 2004
<i>Previsione di costo al 30 Aprile 2005</i>	1.832,719	Fonte: Del. CIPE 94 del 20.12.2004
<i>Previsione di costo al 30 Novembre 2006</i>	1.826,470	Fonte: Del. CIPE 132 del 9.05.2006
<i>Note:</i>		

Quadro finanziario

<i>Risorse disponibili al 21 Dicembre 2001</i>	516,457	Fonte: Del. CIPE 121 del 21.12.2001
<i>Risorse disponibili al 30 Novembre 2006</i>	1.826,470	Fonte: Del. CIPE 132 del 9.05.2006
<i>Di cui (importi e provenienza)</i>	1.826.470	<i>Società concessionaria Autocamionale della Cisa</i>
<i>Fabbisogno residuo</i>	0,000	
<i>Note:</i>		

STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione

SDF	PP	PD	PE
-----	----	----	----

Note: il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE in data 20.12.2004, mentre il progetto definitivo è stato valutato positivamente dallo stesso Comitato, con delibera n. 132 del 9 Maggio 2006.

Affidamento lavori

Data bando	
Forma contrattuale	
Tempi di esecuzione	
Data aggiudicazione	
Soggetto aggiudicatore	
Aggiudicatario	
<i>Note</i>	

Esecuzione

In corso	Concluse
Stato di avanzamento (%):	
<i>Note</i>	

Ultimazione lavori

Previsione al 30 Aprile 2004	2011	Fonte: Fondazione Nord - Est
Previsione al 30 Aprile 2005	2011	Fonte: Fondazione Nord - Est
Previsione al 30 Novembre 2006	2014	Fonte: Del. CIPE 132 del 9.05.2006

