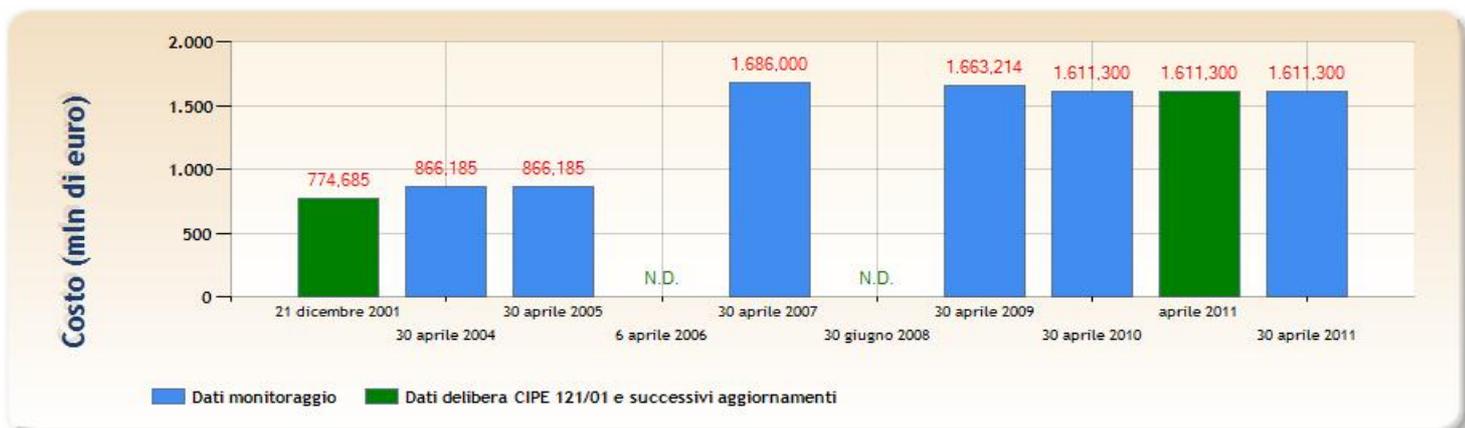


CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

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 Lisgate", 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