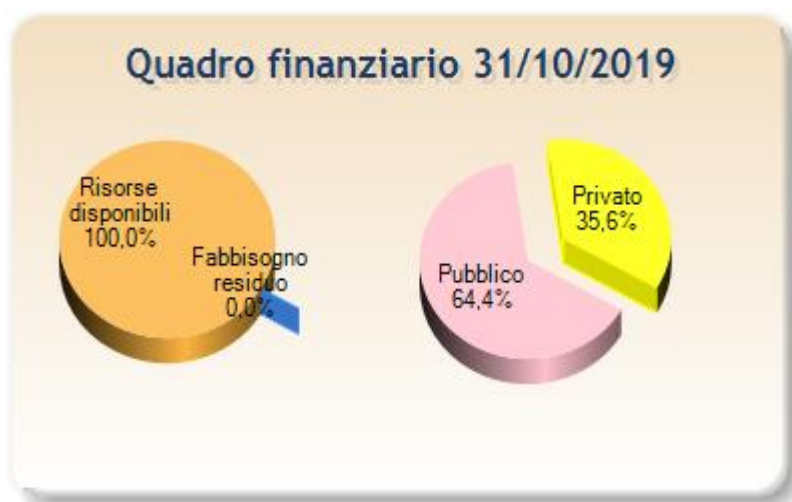
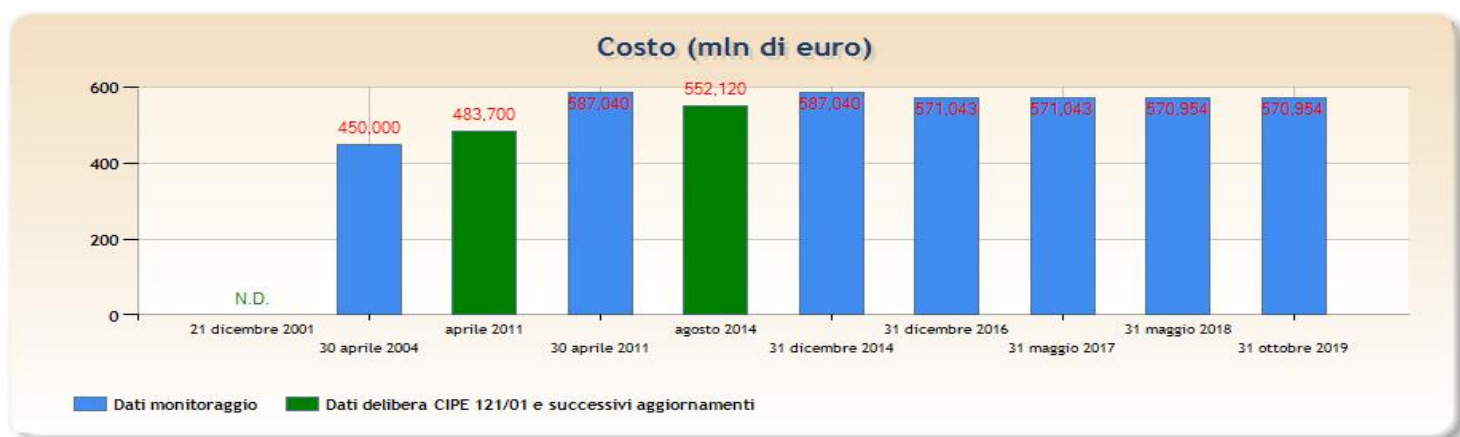


SISTEMI URBANI

Monza metropolitana

Nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola - Tratta Garibaldi-Bignami compresa variante Stazione Garibaldi F.S.

SCHEDA N. 95



LOCALIZZAZIONE



CUP:

B61E04000040003

SISTEMA INFRASTRUTTURALE:

Sistemi urbani

SOGGETTO TITOLARE:

Comune di Milano

DESCRIZIONE

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova linea tra la stazione Garibaldi e Via Bignami, lunga 5,6 km, di tipo leggero su rotaia ad automazione integrale, in galleria naturale e artificiale, con 9 stazioni e un deposito officina, nonché nell'acquisto di 10 veicoli. La realizzazione e gestione dell'opera è affidata in project financing. Nel 2008 viene modificato il progetto originario: le modifiche consistono nella diversa collocazione della stazione Garibaldi che viene spostata dalla originaria posizione (sotto piazzale Freud) accanto alla stazione del passante ferroviario, al fine di variare il tracciato planimetrico in modo da liberare la stazione Garibaldi M5 dalla posizione di attestamento sul fianco della stazione Garibaldi M2. A seguito della variante di tracciato la linea subisce un allungamento di circa 430 metri.

DELIBERE CIPE E/O ORDINANZE ATTUATIVE

56/2004

67/2007

21/2008

106/2008

DATI STORICI

1999

E' firmato un Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Cinisello Balsamo, Milano, Monza e Sesto S. Giovanni in cui si prevede la nuova infrastruttura.

2001

Il primo lotto funzionale Garibaldi-Zara viene finanziato, con delibera CIPE n. 76 del 3/5/2001, per un importo di 81,7 Meuro a carico della Legge n. 211 /1992. Il costo è coperto, per ulteriori 54,2 Meuro dai fondi del Comune di Milano. La voce "Monza metropolitana" è inclusa nella delibera CIPE n. 121 nell'ambito dei "Sistemi Urbani" cui sono riconducibili gli interventi su M1 e M5, per un costo complessivo di 376,5 Meuro.

2002

Il Sindaco di Milano, Commissario per l'emergenza del traffico, rende noto che è stata depositata una proposta per la realizzazione e la gestione della linea M5 e stabilisce il 7 settembre 2002 quale termine per la presentazione di ulteriori proposte .

2003

Il promotore ATI (composto da Astaldi – mandataria - e Ansaldo Breda, Ansaldo Trasporti, Alstom e Torno Internazionale) presenta una proposta di project financing.

Astaldi Spa, in qualità di mandataria dell'ATI, sottoscrive un "Atto d'obbligo" nei confronti del Comune.

La Regione Lombardia esprime parere favorevole sul progetto, che è escluso dalla VIA, ferme restando le prescrizioni.

2004

Con delibera del 26 marzo, la giunta regionale ribadisce il parere favorevole sul progetto.

Il MIT trasmette una relazione istruttoria specifica per la "linea metropolitana M5" e una proposta cumulativa per le linee M1 e M5 concernente l'approvazione, con prescrizioni, dei progetti preliminari delle opere – dell'importo globale di circa 670 Meuro – e l'assegnazione di finanziamenti per un importo complessivo di circa 229,7 Meuro, di cui parte da reperire su altri interventi del Programma relativi alla Regione Lombardia.

Il CIPE, con delibera n. 56, prende atto dei pareri favorevoli con prescrizioni espressi dalla Regione Lombardia e dalla Commissione Interministeriale e dell'istruttoria del MIT, da cui risulta che l'opera verrà realizzata in finanza di progetto e che i tempi di realizzazione sono stimati in 6 anni. Il costo complessivo è quantificato in 495,2 Meuro. La quota di investimento dei privati è pari a 183,6 Meuro, a fronte di un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera. L'UTFP riconosce la sostenibilità dell'operazione. Il CIPE approva quindi il progetto preliminare e concede un contributo di 175,7 Meuro a valere sull' art.13 della legge n. 166/2002 a decorrere dal 2006.

2005

Il 14 aprile il Comune di Milano emette il bando di gara per la “progettazione definitiva ed esecutiva della costruzione e gestione della linea 5 della Metropolitana di Milano (M5)”, per un costo complessivo di 503 Meuro.

2006

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

Il Comune di Milano aggiudica la concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione della tratta all'A.T.I. Astaldi Spa mandataria ed altri, che ha costituito la società di progetto “Metro Spa”.

La Società “Metro Spa stipula, il 14 giugno, apposita convenzione con il Comune di Milano.

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011, l'intervento “Nuova metropolitana M5 da p.zza Garibaldi a Monza Bettola tratta Bignami-Garibaldi” viene classificato tra le opere metropolitane “in gara”, per un costo di 495,2 Meuro di cui 183,6 a carico del promotore.

Il Comune di Milano delibera l'approvazione del progetto definitivo della linea 5, tratta Garibaldi-Bignami, per un costo aggiornato pari a 502,2 Meuro.

Il Comune di Milano, soggetto aggiudicatore, trasmette al MIT il progetto definitivo, con l'attestazione di rispondenza del progetto stesso al progetto preliminare e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione.

2007

Il Ministero dell'ambiente comunica al MIT che la competenza a svolgere le attività di verifica sull'ottemperanza alle prescrizioni di carattere ambientale è della Regione Lombardia.

Il 7 maggio viene convocata, presso il MIT, la CdS sul progetto definitivo della nuova linea metropolitana M5 da Milano Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi-Bignami.

La Provincia di Milano si esprime positivamente sul progetto con delibera del 21 maggio.

La Regione Lombardia esprime il parere favorevole sul progetto, evidenziando la necessità di rendere passante la stazione Garibaldi, in modo da poter approntare la linea per i futuri prolungamenti in corso di programmazione.

Il MIT ribadisce la necessità espressa dalla Regione Lombardia, relativa alla stazione Garibaldi.

Il Comune trasmette al MIT e ai ministeri interessati la nuova versione progettuale che prevede la variante di tracciato per rendere passante la stazione Garibaldi

Il Comune comunica al MIT il maggiore costo indotto dalla variante, pari a 55,6 Meuro, dichiarando che verrà finanziato in parte a proprio carico e in parte a carico della finanza di progetto, con aggiornamento della convenzione con la concessionaria.

Il MIT trasmette, ai fini dell'acquisizione del parere dell'UTFP, il piano economico-finanziario relativo alla “Nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi-Bignami”, comprensivo della variante Garibaldi FS.

Il Comune di Milano approva la variante con delibera del 12 luglio.

Il MIT trasmette la relazione istruttoria relativa all'opera, chiedendo l'approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo e del piano di risoluzione delle interferenze, nonché l'introduzione di una variante relativa alla stazione Garibaldi.

Il Ministero per i beni culturali ribadisce il parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo (già espresso con nota del 31 maggio e formula parere favorevole in ordine alla variante.

La Regione Lombardia formula parere favorevole sulla variante progettuale, con la previsione di approfondimenti ambientali nella successiva fase di approvazione del relativo progetto definitivo.

Il CIPE, con delibera n. 67, approva con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo dell'opera “Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: da progressiva 430,586 binario sinistro a Bignami”, comprensivo della variante relativa alla stazione Garibaldi. Il maggiore costo indotto dalla variante, pari a 55,6 Meuro, fa salire il costo complessivo a 557,8 Meuro, interamente coperto.

I lavori per la realizzazione dell'opera sono iniziati ufficialmente il 16 luglio 2007.

Il Comune di Milano, con nota del 14 settembre, trasmette al MIT il progetto definitivo della variante “stazione Garibaldi F.S.”.

Il Comune di Milano comunica al MIT la trasmissione del progetto definitivo della variante “stazione Garibaldi F.S.” alle Amministrazioni interessate ed agli Enti gestori delle interferenze, e di aver provveduto alla pubblicazione degli avvisi

ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, in data 18 settembre.

Il 26 novembre è espletata dal MI la CdS istruttoria sulla variante "stazione Garibaldi F.S".

Il Ministero dei Trasporti trasmette al MIT il parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni, formulato dalla Commissione interministeriale prevista dalla legge n. 1042/1969 sulla variante.

La Regione Lombardia trasmette al MIT la delibera del 19 dicembre relativa al parere favorevole alla localizzazione della variante "stazione Garibaldi F.S".

2008

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo dell'opera variante "stazione Garibaldi F.S".

Il Ministero per i beni culturali trasmette il parere favorevole con prescrizioni, alla realizzazione della variante "stazione Garibaldi F.S".

Il CIPE, con delibera n. 16, approva, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT il progetto definitivo "Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola-variante Stazione Garibaldi F.S." per un costo complessivo di 557,8 Meuro pari a un incremento di 55,6 Meuro rispetto al progetto definitivo inizialmente presentato dal Comune di Milano (502,2 Meuro).

Il CIPE, con delibera n. 106, rettifica la delibera n. 16/2008. Nello specifico, viene così sostituito il punto 1.3 "E' approvato il programma di risoluzione delle interferenze che, come specificato nella "presa d'atto", è riportato negli elaborati del progetto definitivo da M5 A0 043 01 a M5 A0 004 01", e sono confermate tutte le altre disposizioni della delibera n. 16/2008.

Il 22 ottobre viene emanato il DPCM recante "Interventi necessari per la realizzazione dell'Expo Milano 2015" successivamente modificato dal DPCM 7 aprile 2009, integrato dal DPCM 1 marzo 2010 e sostituito dal DPCM 6 maggio 2013. Il decreto ha istituito gli organi che provvedono a porre in essere tutti gli interventi necessari per la realizzazione dell'Expo, vale a dire le opere essenziali e le attività di organizzazione e di gestione dell'evento (tali opere sono quindi indicate analiticamente nell'allegato 1 al decreto), nonché le opere connesse (descritte nell'allegato 2), secondo quanto previsto nel dossier di candidatura approvato dal BIE. L'opera M5 Bignami-Garibaldi-San Siro, primo lotto Bignami-Garibaldi è inclusa tra le opere connesse rete metropolitana finanziate.

2009

Nel Tavolo Lombardia del 23 febbraio viene approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità EXPO 2015. L'intervento "Nuova linea metropolitana M5 Bignami - Garibaldi" risulta inserito tra le opere connesse, con un costo di 557 Meuro, interamente finanziato. I lavori risultano in corso, con ultimazione prevista per il 1° lotto a febbraio 2011, per il 2° lotto a giugno 2012.

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS.

Nel DPEF 2010-2013 la Linea M5 di Milano riporta un costo di 557,8 Meuro, interamente finanziati, e uno stato dell'arte "finanziati in corso".

2010

Il 1° marzo viene emanato il DPCM "Modifiche agli allegati del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 ottobre 2008, recante «Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015»" che ridefinisce il quadro finanziario delle opere dell'Expo aggiornando alcune voci di spesa. L'opera M5 Bignami-Garibaldi-San Siro, primo lotto Bignami-Garibaldi è inclusa tra le opere connesse rete metropolitana finanziate.

Il 9 luglio la Giunta comunale approva la seconda variante al progetto definitivo della prima tratta della metropolitana linea 5. Il costo della variante è pari a 73,7 Meuro, di cui 15,2 carico del Concessionario e 58,5 del Comune di Milano. Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

Dalla scheda sullo stato di avanzamento dei lavori della prima tratta Bignami-Garibaldi, diffusa dal Comune di Milano il 2 novembre, si rileva che la conclusione della prima tratta funzionale Bignami-Zara è prevista per la primavera del 2012, mentre il completamento dell'intera tratta Garibaldi-Bignami nell'estate 2013. Lo stato di avanzamento dei lavori

è pari al 82,5% circa per le opere civili, al 72,4% per le opere tecnologiche e al 49,7% per il materiale rotabile. Il valore complessivo dell'opera è di 631,5 Meuro a seguito della seconda variante al progetto definitivo del costo pari a 73,7 Meuro.

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011 Aprile

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 l'opera "Monza Metropolitana - Nuovametropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)"; "6: Programma Infrastrutture Strategiche – Stato avanzamento lavori".

Dalla scheda sullo stato di avanzamento dei lavori diffusa dal Comune di Milano il 5 maggio, in occasione del primo viaggio ufficiale, da Bignami a Ponale, dei due treni adibiti alle prove di messa a punto dei sistemi della nuova linea M5, tratta Bignami-Garibaldi, si rileva che la conclusione della prima tratta funzionale Bignami-Zara è prevista per la primavera del 2012, mentre il completamento dell'intera tratta Garibaldi-Bignami è prevista nell'estate 2013. Il valore complessivo dell'opera è di 587 Meuro.

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'81%.

2011 Dicembre

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011) l'opera è inserita nelle stesse tabelle di aprile.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2011, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

2012 Marzo

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 marzo 2012, risulta un avanzamento dei lavori dell'88,88% (S.A.L. 54 del 29/02/12).

2012 Dicembre

Nella seduta del 6 dicembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2012 – 10° Allegato infrastrutture.

Il CIPE, con delibera n. 136 del 21 dicembre, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DEF 2012.

2012 Settembre

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture-Rapporto intermedio di aprile 2012: allegato 5, quadro riepilogativo degli interventi del PIS.

L'opera è riportata nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 (aggiornamento di settembre 2012): Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 1, Opere in realizzazione e/o completate del PIS.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 30 settembre 2012, risulta un avanzamento dei lavori del 92,22% (SAL n. 59, al 31.07.2012).

2013 Giugno

Il 6 maggio viene emanato il DPCM "Nomina del Commissario unico delegato del Governo per EXPO Milano 2015" che sostituisce il DPCM 22 ottobre 2008 e successive modificazioni ed integrazioni. L'opera "M5 Bignami-Garibaldi-San Siro, primo lotto Bignami-Garibaldi" è inserita tra le opere connesse all'interno della rete metropolitana di cui all'allegato 2.

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 1 - Le opere in realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche nel perimetro del deliberato CIPE il patrimonio infrastrutturale consolidato.

2013 Ottobre

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), Tabelle: 0 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo; 1A - Programma Infrastrutture Strategiche

(PIS) - Perimetro interventi deliberati dal CIPE (2002-2013 settembre) Opere in fase di realizzazione.

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2013, risulta un avanzamento dei lavori del 98,50 % al 30/09/2013.

2014 Giugno

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, Tabelle: III.1-1 Corridoio Mediterraneo; A.1-1 Tabella 0 - Avanzamento Programma Infrastrutture Strategiche.

Nella seduta del 16 aprile la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013 – 11° Allegato infrastrutture.

2014 Dicembre

Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento al DEF 2013.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il consolidato: le opere in realizzazione.

Il Commissario Delegato del Commissario Unico delegato del Governo per Expo Milano 2015, con provvedimento n. 3 del 22 dicembre 2014, approva lo schema della Convenzione Unica relativa alla Linea 5 della metropolitana di Milano e i quadri tecnici economici relativi alle due tratte, Linea e Prolungamento.

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2014, risulta che i lavori si sono conclusi il 30/11/2013. Nel mese di dicembre 2013 è stato attivato il pre-esercizio e in data 1° marzo 2014 la Linea Lilla M5 è stata aperta all'esercizio commerciale da Bignami a Garibaldi.

2016 Marzo

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 (aprile e novembre 2015), Allegato 3 Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche. In particolare, insieme all'opera "prolungamento della linea metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro", fa parte dell'opera "Monza metropolitana M5" del costo pari a 790 Meuro interamente disponibili.

2016 Dicembre

In data 12 dicembre 2016, Ferrovie dello Stato Italiane e Astaldi annunciano di avere sottoscritto un accordo per la cessione della partecipazione detenuta da Astaldi in M5 SpA, Società Concessionaria della Linea 5 della Metropolitana di Milano. L'operazione prevede la cessione di una quota pari al 36,7% (capitale e finanziamento soci) posseduta da Astaldi in M5, valutata in 64,5 milioni di euro. Astaldi resterà azionista con una quota del 2% di M5, assicurando il supporto allo sviluppo delle attività di propria competenza. Il closing dell'operazione avverrà al termine dell'iter autorizzativo previsto, nonché all'esito della valutazione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

2018 Maggio

A giugno 2017, Astaldi registra il closing dell'accordo – sottoscritto a dicembre 2016 – per la cessione a Ferrovie dello Stato Italiane della partecipazione detenuta in M5 SpA, Concessionaria della Linea 5 della Metropolitana di Milano. L'operazione ha riguardato la cessione di una quota pari al 36,7% (capitale e finanziamento soci), valutata in 64,5 milioni di euro. All'esito dell'operazione, Astaldi resta azionista di M5 con una quota del capitale pari al 2%, al fine di assicurare al progetto le competenze tecnico-operative, anche nel caso di eventuali estensioni della tratta in esercizio.

2019 Ottobre

A giugno 2017, Astaldi registra il closing dell'accordo – sottoscritto a dicembre 2016 – per la cessione a Ferrovie dello Stato Italiane della partecipazione detenuta in M5 SpA, Concessionaria della Linea 5 della Metropolitana di Milano. L'operazione ha riguardato la cessione di una quota pari al 36,7% (capitale e finanziamento soci), valutata in 64,5 milioni di euro. All'esito dell'operazione, Astaldi resta azionista di M5 con una quota del capitale pari al 2%, al fine di assicurare al progetto le competenze tecnico-operative, anche nel caso di eventuali estensioni della tratta in esercizio.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. Fonte: Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	450,000 Fonte: Protocollo d'Intesa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	495,157 Fonte: Delibera CIPE 56/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. Fonte: Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	503,140 Fonte: Bando di gara
Costo al 30 giugno 2008	N.D. Fonte: DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	557,829 Fonte: Delibera CIPE 16/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	557,829 Fonte: DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	483,700 Fonte: DEF 2011
Previsione di costo al 30 aprile 2011	587,040 Fonte: Comune di Milano
Costo al 30 giugno 2011	483,700 Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Previsione di costo al 31 dicembre 2011	587,040 Fonte: Comune di Milano
Costo a giugno 2012	552,120 Fonte: DEF 2012 (aggiornamento settembre 2012)
Previsione di costo al 30 settembre 2012	587,040 Fonte: Comune di Milano
Costo a dicembre 2012	552,120 Fonte: DEF 2012 (delibera CIPE 136/2012)
Costo a settembre 2013	552,120 Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Previsione di costo al 31 ottobre 2013	587,040 Fonte: Comune di Milano
Costo ad agosto 2014	552,120 Fonte: Delibera CIPE 26/2014
Costo a settembre 2014	552,120 Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione di costo al 31 dicembre 2014	587,040 Fonte: Comune di Milano
Previsione di costo al 31 marzo 2016	571,043 Fonte: Comune di Milano
Previsione di costo al 31 dicembre 2016	571,043 Fonte: Comune di Milano
Previsione di costo al 31 maggio 2017	571,043 Fonte: Comune di Milano
Previsione di costo al 31 maggio 2018	570,954 Fonte: Comune di Milano
Previsione di costo al 31 ottobre 2019	570,954 Fonte: Comune di Milano

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità al 31 ottobre 2019:	570,954
Comune di Milano	110,380 Fonte: Commissario Delegato del Commissario Unico delegato del Governo per Expo Milano 2015 - Provvedimento n. 3 del 22 dicembre 2014
Legge n. 211/92	81,700 Fonte: Delibera CIPE 16/2008
Fondi Legge Obiettivo	175,669 Fonte: Delibera CIPE 16/2008
Fondi Privati	203,205 Fonte: Comune di Milano
Fabbisogno residuo al 31 ottobre 2019:	0,000

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva

Conferenza di servizi:	Conclusa
Note:	
Progettazione definitiva	
CIPE:	Si
Importo lavori:	
Servizio:	Esterno
Importo a base gara:	503.140.000,02
Importo di aggiudicazione:	483.703.921,02
Nome aggiudicatario:	Metro 5 S.p.A.
Codice fiscale aggiudicatario:	05332650968
Data inizio:	05/03/2007
Data fine:	30/07/2013

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Comune di Milano
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Concessione ex art. 143 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	Preliminare
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	22 mesi
Lavori:	58 mesi
Data bando:	15/04/2005
CIG/CUI:	072023658B
Data aggiudicazione:	17/05/2006
Tipo aggiudicatario:	ATI
Nome aggiudicatario:	Metro5 S. p. A.
Codice fiscale aggiudicatario:	05332650968
Data contratto:	14/06/2006

Quadro economico:

Importo a base gara:	344.857.831,00
Importo oneri per la sicurezza:	11.600.955,99
Importo complessivo a base di gara:	356.458.786,99
Importo aggiudicazione:	449.514.942,00
Somme a disposizione:	34.188.979,02
Totale:	483.703.921,02
% Ribasso di aggiudicazione:	4,00
% Rialzo di aggiudicazione:	

Note: L'importo dei lavori comprende € 33.665.000,00 relativo al materiale rotabile. Il tempo indicato nella voce "Lavori" comprende anche i tempi previsti per i collaudi e il preesercizio.
Si precisa che le somme a disposizione indicate sono quelle riferite al QTE aggiudicato. Il ribasso è riferito all'importo totale dell'opera (lavori, oneri e somme a disposizione), esclusi oneri finanziari e imposte.

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	Conclusi
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	31/12/2013
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	100,00
Data effettiva inizio lavori:	05/03/2007

Data effettiva fine lavori: 30/11/2013
Data presunta fine lavori varianti: 31/12/2013
Tempi realizzazione: Secondo previsione
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-amministrativo:
Note: In data 01/03/2014 apertura all'esercizio commerciale dell'intera tratta Bignami-Garibaldi. Il conto finale è stato emesso in data 07/08/2015 ed ad oggi è in corso di definizione il collaudo tecnico amministrativo.

Contenzioso:

Totale riserve definite: 75
Importo totale riserve definite: 45.425.841,76
Totale riserve da definire: 9
Note: L'importo complessivo delle riserve è dato dalla somma di quelle riconosciute con il primo Accordo bonario approvato con deliberazione di G.C. n.2061/2010 e da quelle riconosciute per € 26.639.144,42 con il secondo Accordo transattivo di definizione riserve approvato con deliberazione di G.C. 2007/2014.

Sospensione lavori:

Numero totale: 3
Totale giorni sospensione: 1
Note: La sospensione lavori è stata determinata dall'esondazione del fiume Seveso ed è sempre stata una sospensione parziale, come anche una ripresa parziale. Il numero di giorni di sospensione è indicato solo ai fini dell'accettazione dell'inserimento della sospensione lavori.

Varianti:

Numero totale: 38
Giorni proroga totali: 589
Motivi:
Altri motivi:
Importo: 555.199.510,95
Importo oneri sicurezza: 15.754.549,82
Somme a disposizione:
Totale: 570.954.060,77
Note: Gli importi indicati si riferiscono all'importo base al quale sono state sommate le quote dei lavori delle varianti, come riepilogato nel conto finale. La voce importo comprende opere civili, tecnologiche, materiale rotabile e la voce altri costi del QTE; con l'approvazione della Convenzione Unica (2014) sono state riconosciute varianti che hanno utilizzato le somme a disposizione.

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Legge n. 211/1992 del 26 Febbraio 1992

Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Cinisello Balsamo, Milano, Monza e Sesto San Giovanni del Marzo 1999

Delibera CIPE 76/2001 del 3 Maggio 2001

Avviso del Sindaco di Milano del 4 Luglio 2002

Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/15179 del 21 Novembre 2003

Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VII/16949 del 26 Marzo 2004

Delibera CIPE 56/2004 del 29 Settembre 2004

Bando di gara del Comune di Milano del 14 Aprile 2005
Avviso di avvenuta aggiudicazione del Comune di Milano del 24 Maggio 2006
Delibera di Giunta Comune di Milano n. 2641 del 17 Novembre 2006
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VIII/4753 del 18 Maggio 2007
Delibera di Giunta Provincia di Milano n. 328 del 21 Maggio 2007
Delibera CIPE 45/2007 del 28 Giugno 2007
Delibera di Giunta Comune di Milano n. 1681 del 12 Luglio 2007
Delibera CIPE 67/2007 del 20 Luglio 2007
Delibera di Giunta Regione Lombardia n. VIII/6273 del 19 Dicembre 2007
Delibera CIPE 16/2008 del 21 Febbraio 2008
DPCM del 22 Ottobre 2008
Delibera CIPE 106/2008 del 18 Dicembre 2008
Tavolo Lombardia del 23 Febbraio 2009
DPCM del 7 Aprile 2009
DPCM del 1 Marzo 2010
DPCM del 6 Maggio 2013
Commissario Delegato del Commissario Unico delegato del Governo per Expo Milano 2015 - Provvedimento n. 3 del 22 Dicembre 2014
Comunicato Ferrovie dello Stato Italiane e Astaldi del 12 Dicembre 2016
Astaldi SpA, Relazione finanziaria annuale 2017 del Aprile 2018

SITI INTERNET UFFICIALI

<http://www.regione.lombardia.it>

<http://www.comune.milano.it>