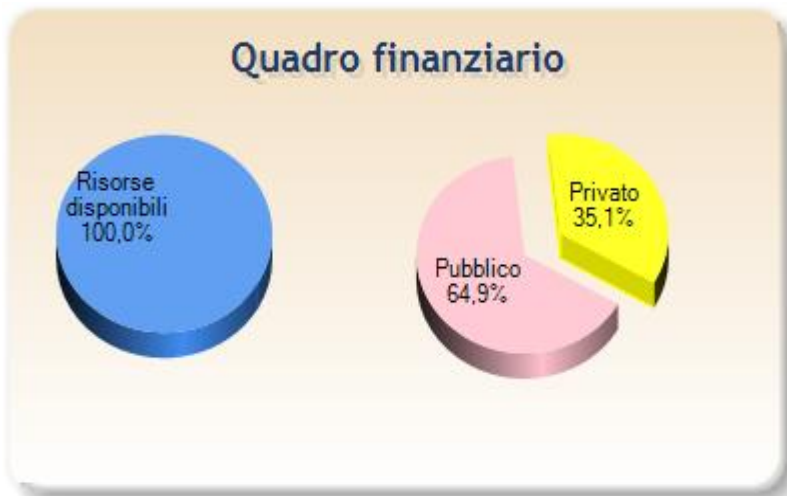
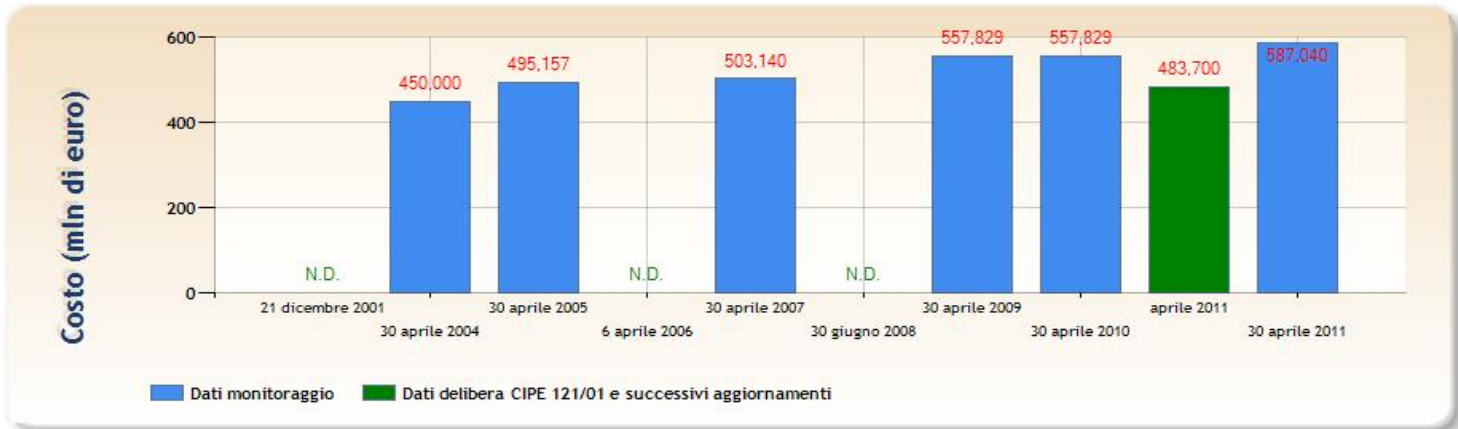


# SISTEMI URBANI

## 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

#### TIPOLOGIA OPERA:

Ferrovie metropolitane

#### SOGGETTO TITOLARE:

Comune di Milano

#### STATO DI ATTUAZIONE

Lavori in corso

#### DELIBERE CIPE

56/2004  
67/2007  
21/2008  
106/2008

#### ULTIMAZIONE LAVORI

---

## 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.

---

## 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, poi integrato dal DPCM 1 marzo 2010. 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 Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

## 2011

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 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%.

---

## COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	450,000 <b>Fonte:</b> Protocollo d'Intesa
Previsione di costo al 30 aprile 2005	495,157 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 56/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	503,140 <b>Fonte:</b> Bando di gara
Costo al 30 giugno 2008	N.D. <b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	557,829 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 16/2008
Previsione di costo al 30 aprile 2010	557,829 <b>Fonte:</b> DPEF 2010-2013
Costo ad aprile 2011	483,700 <b>Fonte:</b> DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	587,040 <b>Fonte:</b> Comune di Milano

---

## QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

### Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	557,830 <b>Fonte:</b> DEF 2012-2014

---

<b>Disponibilità al 30 aprile 2011:</b>	<b>587,040</b>
Comune di Milano	123,772 <b>Fonte:</b> Comune di Milano
Legge n. 211/92	81,700 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 16/2008
Fondi Legge Obiettivo	175,669 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 16/2008
Fondi Privati	205,899 <b>Fonte:</b> Comune di Milano

---

**Fabbisogno residuo:** **0,000**

---

## STATO DI ATTUAZIONE

## PROGETTAZIONE:

**Livello di progettazione raggiunto:** Progettazione definitiva  
**Conferenza di servizi:** Conclusa  
**Note:** L'approvazione del progetto esecutivo avviene per stralci ed è quindi tuttora in corso.

### 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 comprendo € 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:** In corso  
**Data presunta inizio lavori:**  
**Data presunta fine lavori:** 30/07/2013  
**Stato avanzamento importo:** 436.770.924,25  
**Stato avanzamento percentuale:** 81,00  
**Data effettiva inizio lavori:** 05/03/2007  
**Data effettiva fine lavori:**  
**Data presunta fine lavori varianti:**  
**Tempi realizzazione:**  
**Data collaudo statico:**  
**Data collaudo tecnico-amministrativo:**  
**Note:**

#### **Contenzioso:**

**Totale riserve definite:** 9  
**Importo totale riserve definite:** 18.786.697,34  
**Totale riserve da definire:** 38  
**Note:** Il numero di riserve da definire si riferiscono al SAL n. 44

#### **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:** 18  
**Giorni proroga totali:** 435  
**Motivi:**  
**Altri motivi:**  
**Importo:** 470.883.092,04  
**Importo oneri sicurezza:** 15.076.517,92  
**Somme a disposizione:** 47.394.911,48  
**Totale:** 533.354.521,44  
**Note:** La voce importo comprende opere civili, tecnologiche e materiale rotabile. L'importo indicato nelle somme a disposizione comprende la voce "Altri costi". Sono esclusi oneri finanziari e imposte.

---

## **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 1 Marzo 2010