

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)  
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MILANO - MORTARA  
TRATTA CASCINA BRUCIATA - PARONA LOMELLINA

## IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi

costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 190/2002;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano", la voce "Accessibilità ferroviaria Malpensa", per la quale indica un costo complessivo di 1.133,106 milioni di euro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP (codice unico di progetto), che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario, stabilendo che di norma le richieste di finanziamento a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma vengano corredate dallo schema sintetico, ma prevedendo la redazione della versione analitica per le opere per le quali questo Comitato stesso richieda supplementi di istruttoria;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24, (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. 001/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota 22 dicembre 2005, n. 640, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento "Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina", integrata con un addendum consegnato in seduta, proponendo l'approvazione del progetto stesso, con prescrizioni, ai soli fini procedurali;

CONSIDERATO che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, con la denominazione "Accessibilità ferroviaria Malpensa. Milano-Mortara. Raddoppio tratta Cascina Bruciata-Parona";

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che questo Comitato ha già approvato i progetti preliminari degli interventi "Saronno-Seregno", "Nuova linea ferroviaria Varese-Mendrisio: tratta Arcistate-Stabio", "Linea Novara-Seregno: variante di Galliate" e "Potenziamento linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate", tutti inclusi nella citata infrastruttura strategica "Accessibilità ferroviaria Malpensa", per un costo complessivo di 668,157 milioni di euro e assegnazioni, a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, per 48,529 milioni di euro;

CONSIDERATO che il progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina" è incluso nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari (PPI) – edizione aprile 2004, nell'ambito dei progetti afferenti al Contratto di programma 2001-2005 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI);

CONSIDERATO che l'intero progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara, del costo di 606 milioni di euro in cifra arrotondata, trova copertura negli strumenti contrattuali intercorsi con RFI e che, più specificatamente, all'opera sono destinati 206,6 milioni di euro nell'ambito del Contratto di programma 1994-2000 e ulteriori 399,42 milioni di euro nel contesto dell'accordo preliminare al 4° addendum al Contratto di programma 2001-2005, accordo sul cui schema questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 22 marzo 2006, n. 46;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

## P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che il progetto riguarda il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara, nella tratta Cascina Bruciata-Parona, e completa il raddoppio stesso, allo stato attuale già approvato, in sede di Conferenza di servizi ministeriale del 28 ottobre 2002, per i due segmenti estremi costituiti dalla tratta iniziale Milano Porta Romana-Cascina Bruciata e dalla tratta terminale Parona-Mortara;
- che il raddoppio della linea, che rappresenta una linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano e che con il completamento del Passante di Milano sarà adibita prevalentemente a traffici viaggiatori con l'eccezione di alcuni servizi a lunga percorrenza, risponde, da un lato, alle finalità del Piano di sviluppo del servizio ferroviario regionale e, dall'altro, consente una riorganizzazione delle relazioni ferroviarie, resa necessaria anche dalla forte evoluzione della domanda di trasporto pendolare sulla relazione Milano-Abbiategrasso, portando alla separazione dei traffici per tipologia di trasporto (merci, passeggeri, trasporto metropolitano e regionale);
- che in particolare gli obiettivi ottenibili con il raddoppio completo della linea consistono in:
  - incremento della potenzialità del traffico viaggiatori (metropolitano, regionale, interregionale);
  - maggiore flessibilità del servizio;
  - maggiore offerta alla clientela con la realizzazione di nuove fermate;
  - miglioramento della accessibilità e dell'interscambio con altre modalità di trasporto;
  - frequenze più elevate del servizio;
  - realizzazione di un itinerario alternativo per le merci tra Novara e Milano, idoneo alla distribuzione e alla penetrazione urbana delle merci;
- che il tracciato dell'intervento all'esame ha un'estesa complessiva di 19,5 Km ed ha origine dalla progressiva al km 23+763 in località Cascina Bruciata e prosegue lungo il tracciato storico sino a Parona, adeguandone sia la sede sia le opere d'arte, eccetto che nel tratto precedente al Comune di Abbiategrasso, in prossimità del naviglio Grande, ove si porta a nord dell'esistente, in nuova sede, in affiancamento al tracciato attuale;
- che il progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso da ITALFERR in nome e per conto di RFI, in qualità di soggetto aggiudicatore, alla Regione interessata, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e al Ministero per i beni e le attività culturali con nota 29 maggio 2003, n. DT/284/03;
- che il progetto stesso è stato inoltrato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti direttamente da RFI con nota 6 giugno 2003, n. RFI/AD/A0011/P/2003/0000796;
- che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'intervento è stata data pubblicità attraverso la pubblicazione di avviso di deposito degli elaborati progettuali;

- che, in considerazione del fatto che la linea ferroviaria in questione attraversa il “Sito di importanza comunitaria” denominato “Basso corso e sponde del Ticino”, l’intervento è sottoposto alla Valutazione di incidenza prevista dalla Direttiva 92/43/CEE e dal decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e s.m.i., sì che il soggetto aggiudicatore ha provveduto a predisporre la relativa documentazione tecnica ad integrazione dello Studio di impatto ambientale;
  - che la Regione Lombardia con delibera di Giunta 30 settembre 2003, n. VII/14408, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in merito alla compatibilità ambientale ed ai fini dell’intesa sulla localizzazione dell’opera;
  - che parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto all’esame ha espresso anche il Ministero per i beni e le attività culturali in data 8 novembre 2003, con nota n. ST/407/36582/2003, facendo comunque salve le richieste formulate in sede istruttoria dalle competenti Soprintendenze per i beni archeologici della Lombardia e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Milano in relazione a quanto deliberato dal Consorzio parco lombardo del Ticino;
  - che la Commissione speciale VIA ha espresso, nella seduta del 28 luglio 2004, il proprio motivato parere positivo, con l’indicazione di prescrizioni e raccomandazioni, e che copia di detto parere è stato trasmesso dal Ministero dell’ambiente e del territorio al Ministero istruttore con nota del 12 agosto 2004, n. GAB/2004/7838/B05;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo anche una valorizzazione economica per quelle che ritiene ammissibili;
- *sotto l’aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
  - che il tempo complessivo stimato per la realizzazione dell’opera, dall’espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio, è stimato in circa 50 mesi e che l’anno di effettivo avvio dei lavori è indicato nel 2009;
- *sotto l’aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell’intervento “raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina”, tenendo conto della valutazione tecnica dell’intervento effettuata dal soggetto aggiudicatore e delle ulteriori voci per “somme a disposizione” computate nella relazione istruttoria, è quantificato in 391,9 milioni di euro, così articolati:

| <i>(Meuro)</i>  |       |
|---|-------|
| <u>Valutazione tecnica</u>                                      |       |
| Opere ferroviarie   | 327,6 |
| Opere extralinea e di riambientalizzazione                      | 27,4  |
| <u>Somme a disposizione</u>                                     |       |
| Servizi di ingegneria ed alta sorveglianza (a cura di RFI)      | 25,8  |
| Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera (a cura di RFI) | 4,0   |
| Spese generali del committente                                  | 7,1   |
| Totale  | 391,9 |

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – nel sottolineare che le prescrizioni di carattere generale formulate dagli Enti interessati si riferiscono ad una più approfondita integrazione progettuale riguardante aspetti non strutturali e costituiscono di fatto linee guida cui il proponente dovrà uniformarsi in sede di progettazione definitiva e nell'evidenziare che il progetto preliminare già contiene gli elementi propedeutici ad un esauriente sviluppo dei principi richiamati nelle prescrizioni stesse – ritiene che i costi correlati ai richiesti adeguamenti prescrittivi e valutabili in 989.000 euro possano trovare capienza nel valore di stima di cui sopra;
- che, come esposto più dettagliatamente in premessa, il costo dell'intera tratta Milano-Mortara di cui l'intervento all'esame rappresenta il completamento presenta un costo complessivo a vita intera di 606 milioni di euro, totalmente a carico delle risorse di RFI;
- che, nonostante conseguentemente non vengano formulate richieste di assegnazioni a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma, è stato presentato, nella versione sia sintetica sia analitica, il piano economico-finanziario che evidenzia la mancanza di un "potenziale ritorno economico derivante dalla gestione", posto che i ricavi ritraibili – quantificati sulla base di tariffe imposte in via amministrativa – non raggiungono la soglia del 2% del costo dell'investimento, sì che l'opera non può essere realizzata che con contributi pubblici;

## D E L I B E R A

### 1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo - dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato – con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche

ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del "Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina".

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 391,9 milioni di euro, di cui alla precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento ed è comprensivo degli oneri per l'ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 1.1.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto e da recepire in sede di redazione del progetto definitivo, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

## 2. *Assegnazione CUP*

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro 30 giorni dalla pubblicazione nella G.U. della presente delibera.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata in premessa, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera approvata.

## 3. *Disposizioni finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.
- 3.2 La Commissione VIA procederà – ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.  
Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle altre prescrizioni di cui all'allegato.
- 3.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia,

prevedendo – tra l'altro – lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali sub-contraenti e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma 29 marzo 2006

IL SEGRETARIO DEL CIPE  
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE  
Silvio BERLUSCONI

**PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Le prescrizioni da adottare in sede di sviluppo del progetto definitivo sono le seguenti:

- 1 Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.
- 2 Curare che la soluzione progettuale della stazione di Parona sia definita in accordo con la previsione del nuovo collegamento alla strada di accesso al termovalorizzatore di Parona.
- 3 Provvedere alla Delocalizzazione del Cantiere n°1 in area esterna a quella vincolata e definire il Cantiere n° 4 sulla base delle successive considerazioni sul progetto di variante della S.S. 494 Vigevanese.
- 4 Prevedere, relativamente alle problematiche tecniche legate al completamento della nuova linea, strettamente legata alla realizzazione della nuova Vigevanese e del nuovo ponte stradale sul Ticino, un piano di coordinamento con ANAS tramite la Regione che permetta l'ottimizzazione sia delle tempistiche di realizzazione delle opere, che le successioni di impatti tra i differenti cantieri (per la ferrovia i cantieri n° 4 e 5)
- 5 Prevedere, per la concezione dei fabbricati e delle opere d'arte sostitutive delle attuali stazioni di Abbiategrosso e Vigevano, una progettazione architettonico-funzionale redatta in accordo con le richieste della comunità locale destinataria della fruizione delle aree residue, e della viabilità di raccordo; in particolare per la stazione di Vigevano, studiare l'insediamento sia del cantiere che delle opere definitive in maniera da garantire la sopravvivenza e la successiva fruizione pubblica delle piante ad alto fusto presenti nell'attuale perimetro ferroviario.
- 6 Adottare, nella fase di progettazione definitiva dei viadotti soluzioni integrate, paesaggistico-architettoniche, tali da consentire il migliore inserimento dell'opera nel paesaggio; prevedere, altresì inserendo nel futuro capitolato d'appalto una specifica clausola contrattuale, le necessarie misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali.
- 7 Prevedere per le opere d'arte ad alta visibilità, ed in particolare per i ponti sul Naviglio Grande, ponte sul Ticino e Torrente Terdoppio l'adozione delle seguenti linee per la progettazione degli interventi:
  - In relazione agli aspetti idraulici relativi all'attraversamento del fiume Ticino e del torrente Terdoppio, la portata di riferimento per le verifiche idrauliche dovrà essere rapportata al tempo di ritorno almeno duecentennale in analogia a quanto proposto dagli studi integrativi presentati. In sede di progetto definitivo, inoltre, dovranno essere valutati, di concerto con ANAS gli effetti del cumulo e delle eventuali interazioni degli effetti idraulici con il nuovo ponte stradale SS 494 previsto 200 metri a valle dall' attuale.
  - Analoghe modalità dovranno essere adottate per quanto concerne la verifica dell'effetto diga determinato dall'attuale rilevato ferroviario, compreso nella fascia fluviale del fiume Ticino

- 8 In relazione all'esistente ponte sul fiume Ticino in sede di redazione del progetto definitivo: l'analisi della nuova configurazione statica, verificata sulle normative al momento vigenti, dovrà prevedere, se necessario, interventi in linea con i precedenti e comunque tali da non modificarne l'aspetto architettonico ed estetico al fine di un migliore inserimento nel particolare contesto paesistico e della migliore percezione visiva del manufatto storico. A tal fine il progetto definitivo dovrà essere corredato da una esauriente ricerca storico-filologica riguardante la struttura esistente .
- 9 In relazione al ponte sul torrente Terdoppio deve essere presentato, insieme all'eventuale consolidamento suggerito dalle analisi statiche, un piano di ripristino filologico della struttura esistente che ne riaffermi la presenza storica sul territorio.
- 10 Sviluppare, in relazione agli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri e/o inquinanti in fase di cantiere, stime previsionali, basate sulla raccolta ed elaborazione dei dati meteorologici ricavabili dalle stazioni meteorologiche utilizzabili, per la definizione delle concentrazioni al suolo con riferimento alle normative vigenti. A tal fine dovranno essere inserite opportune clausole nei documenti contrattuali.
- 11 Prevedere una congrua ricognizione del reticolo idrografico intercettato dal tracciato, con valutazione di regimi e portate, individuazione delle zone potenzialmente a rischio in seguito alle attività associate alla nuova opera (costruzione ed esercizio), definizione, nel progetto definitivo, delle opere di riorganizzazione e di minimizzazione delle interferenze dovute alla stessa.
- 12 Prevedere sulla base delle carte pedologiche richieste dal Ministero dell'ambiente e tutela del territorio. Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale delle aree interessate dalle opere e dai mezzi di cantiere, la valutazione, la minimizzazione ed, eventualmente, la compensazione del danno recato al suolo dalle zone di cantiere e dallo spostamento dei mezzi.  
.
- 13 Prevedere la delimitazione delle nuove superfici forestali a compensazione di quelle eliminate, definite, in entità e posizione, mediante accordo con l'autorità del Parco del Ticino, con interventi atti a limitare la diffusione verso sud dell'infestante *Prunus serotina*;  
.
- 14 Prevedere, per la protezione ed il contenimento del rumore, la realizzazione di schermature aventi un elevato livello di qualità ambientale, integrate con interventi di sistemazione riqualificazione degli ambiti urbani, specialmente nei tratti in cui sono previsti tunnel antirumore. In particolare, nella zona dell'ospedale e comunque ovunque siano presenti edifici superiori ai 2 piani fuori terra, dovranno essere utilizzate le tipologie a tunnel indicate in progetto, integrate, nella parte piana superiore, con elementi a griglia atti a deviare le onde sonore verso l'alto, proteggendo così gli insediamenti a ridosso della ferrovia, rendendo tali barriere coerenti con i caratteri paesaggistici dei luoghi anche mediante la realizzazione di completamenti che impediscano la creazione di depositi di rifiuti, curando gli aspetti di arredo urbano, di ricucitura del tessuto locale, ecc. .

- 15 Completare la valutazione del clima acustico ante-operam con l'individuazione e caratterizzazione delle sorgenti presenti, integrando le attività di rilevamento fonometrico già svolte. La metodologia di studio dovrà essere raffrontata con le norme ISO 9613 (parte I e II) e UNI 9884 (mappe del rumore), sviluppato secondo modellazione con supporti informatici consolidati, in grado di fornire mappe isolivello. Le simulazioni modellistiche dovranno utilizzare i valori di fonoassorbimento delle barriere acustiche specificamente previste in progetto, utilizzando, per i materiali rotabili e l'armamento, sia le banche dati esistenti presso le ferrovie italiane, sia standard di riferimento europei; lo studio dovrà essere esteso anche alle emissioni associabili alle attività di cantiere, e dovrà considerare anche le emissioni sonore dovute al transito sugli impalcati strutturali.
- 16 Prevedere, nelle aree individuate come critiche dal punto di vista delle vibrazioni, l'inserimento di sistemi di attenuazione in corrispondenza della sovrastruttura ferroviaria; i ricettori sensibili alla componente dovranno essere individuati, caratterizzati e sottoposti a rilevamento dello stato vibrazionale ante-operam secondo le UNI 9614, 9916 e ISO 2631/2.
- 17 Definire l'entità di eventuali interventi di adeguamento delle linee elettriche aeree interferenti, necessarie per la realizzazione del progetto, valutando l'impatto elettromagnetico sui ricettori maggiormente interessati da tali adeguamenti e prevedendo, per essi, oltre alle eventuali azioni di mitigazione, il monitoraggio ante-operam e post-operam, con attenzione alle aree critiche interessate dal sistema a radiofrequenza Treno-Terra GSM-R, soprattutto in corrispondenza di eventuali ricettori ritenuti sensibili.
- 18 Curare, nel ripristino della continuità ambientale come previsto dal progetto, che la realizzazione dei manufatti di attraversamento faunistico avvenga in accordo con gli Enti ed Autorità preposte al Parco, con tutti i particolari accorgimenti necessari a distinguerli o separarli dalla viabilità agricola ed interpodereale e che impediscano alla fauna di raggiungere il sedime della ferrovia, in particolare nella zona di terrapieno situata ad est del ponte sul Ticino.
- 19 Aggiornare il quadro degli interventi di arredo vegetazionale puntando all'obiettivo di un miglioramento complessivo della naturalità dell'area, fortemente antropizzata, cogliendo l'occasione di ogni minimo ripristino della vegetazione ripariale, non solo nelle aree protette, ma in tutti quei casi di attuale naturalità residua, come le sponde dei corsi d'acqua o sulle stesse sponde delle attuali trincee ferroviarie.
- 20 Predisporre i piani di circolazione dei mezzi d'opera, in fase di cantiere, suddivisi per le varie fasi operative, che contengano i dettagli significativi di questa attività, quali il tipo dei mezzi, i volumi di traffico, i percorsi e analisi di rischio ambientale relativo agli stessi, il tutto da relazionare con l'aumento di traffico dovuto ai servizi sostitutivi su gomma, o su autovetture private, a causa dell'indisponibilità del trasporto ferroviario, per definirne le più efficaci mitigazioni.
- 21 Dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo e la redazione di un Piano cave per gli approvvigionamenti mentre per lo smaltimento di quelli di esubero, dovrà essere definito il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le discariche autorizzate per le aree di stoccaggio definitivo.

- 22 Definire in dettaglio la logistica delle aree di cantiere, privilegiando l'uso di aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale, ed inoltre:
- Inserire, nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore, con esplicita ed esaustiva menzione, tutte le indicazioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di cantiere;
  - definire i cronoprogrammi dei singoli cantieri in maniera da minimizzare l'impatto sui nodi urbani con maggior problematiche di traffico locale e/o di sensibilità alle emissioni acustiche, sia in termini di durata complessiva, che di operatività diurno/notturna, che di sovrapposizioni cumulative degli effetti;
  - definire i consumi idrici delle singole fasi di cantiere predisponendo un piano di approvvigionamento idrico compatibile con le risorse disponibili e che ne individui le relative fonti;
  - specificare la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
  - prevedere un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento;
  - specificare le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
  - dettagliare la quantità e qualità delle immissioni in atmosfera e le misure per evitare superamenti dei valori previsti dalla normativa vigente;
- 23 Analizzare il rumore dei cantieri operativi individuando oltre ai livelli di emissione anche i livelli di immissione che il cantiere stesso produce nei ricettori sensibili siti nell'intorno dello stesso, valutando la presenza delle componenti tonali a bassa frequenza ed impulsive (Allegato A del DM 16.03.1998), qualora i cantieri si configurassero come sorgenti fisse, e verificando, almeno nei ricettori sensibili più vicini al cantiere, il rispetto dei limiti differenziali.
- 24 Dettagliare la sistemazione post-operam delle aree di cantiere e di deposito, da realizzarsi attraverso una adeguata progettazione paesaggistica e l'inserimento di opere di rinaturalizzazione, soprattutto nei cantieri situati nelle aree di elevata sensibilità ambientale.
- 25 Sviluppare gli interventi di mitigazione, secondo quanto indicato nello Studio d'impatto ambientale esaminato e sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici; In particolare:
- scegliendo tipologie di barriere acustiche integrate, ove possibile, con inserti a "verde naturale", fornendo per ciascun tipo i valori dell'attenuazione (perdita di inserzione nei ricettori), e rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi;
  - prevedendo tipologie di barriere acustiche coperte per le installazioni delle centrali di betonaggio.
  - approfondendo, in relazione al ponte sul fiume Ticino, gli aspetti inerenti le problematiche poste dalla soglia di fondo, realizzata nel 1987 dalle Ferrovie dello Stato, sia nell'intento di limitarne gli effetti negativi sull'habitat fluviale, sia nei termini di eventuali interventi volti a ripristinarne la continuità agli effetti della fauna ittica.

- 26 Utilizzare, nella redazione del progetto definitivo, le linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi per l'abbattimento e la mitigazione dell'inquinamento ambientale così come definito dal D.M. 1° Aprile 2004 del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.
- 27 Redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento.
- 28 Predisporre un Progetto di monitoraggio ambientale redatto secondo le Linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di impatto ambientale e sue successive integrazioni e prevederne il relativo costo nel quadro economico di progetto.
- 29 Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
- 30 Assicurarsi attraverso l'introduzione delle opportune specifiche nella documentazione di appalto che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS).
- 31 Verificare la possibilità, in accordo con la fasizzazione presentata, di utilizzare al massimo il trasporto ferroviario per le fasi di messa a scarica.
- 32 Ottimizzare, a seguito delle indicazioni della Regione Lombardia, le quote del ferro in linea con le richieste di allineamento verticale evidenziate dalla Regione stessa in accordo con gli enti locali.
- 33 Adottare, relativamente agli interventi di miglioramento dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, tutte le tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere.
- 34 Concordare con la Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia, prima dell'inizio dei lavori, un piano di indagini preliminari e di saggi di scavo nelle zone da sottoporre ad escavazioni provvedendo altresì, in tempi e modi da concordare con la medesima Soprintendenza i, l'assistenza archeologica da parte di personale specializzato nel corso dei lavori stessi;
- 35 Abbassare ulteriormente la quota del piano del ferro nelle tratte in trincea che attraversano gli abitati di Vigevano e Abbiategrasso, con particolare riferimento al tratto in prossimità del Castello di Abbiategrasso, per raggiungere una profondità tale da consentire che l'ingombro in elevato di tutte le strutture ferroviarie non superi, o sporga il meno possibile, dall'attuale livello del terreno;

- 36 Trasmettere ,in sede di progettazione definitiva, per il parere di competenza, alla Soprintendenza per i beni architettonici e di paesaggio di Milano la seguente documentazione:
- planimetrie delle demolizioni-nuove costruzioni a colori (gialli e rossi) per l'intero tracciato, corredate da documentazione fotografica di riferimento;
  - simulazione fotografica di inserimento ambientate delle nuove opere in elevato;
  - censimento dei manufatti architettonici originali (ponti, stazioni, caselli, magazzini, ecc.) comprendente una documentazione fotografica e planimetrica con breve descrizione dello stato di fatto e degli eventuali interventi previsti;
  - elaborati grafici di dettaglio (piante,sezioni e prospetti di rilievo, progetto e confronto) relativi agli interventi previsti per il ponte sul fiume Ticino;
- 37 Studiare, per il nuovo ponte sul Naviglio Grande, in sede di progettazione definitiva, una struttura in acciaio, possibilmente a luce unica, o in alternativa venga considerata una riproposizione concettuale della tipologia strutturale o architettonica del ponte esistente; concordare preventivamente con la Soprintendenza per i beni architettonici e di paesaggio di Milano eventuali opere di consolidamento o rivestimento delle sponde;
- 38 Sviluppare in sede di progetto definitivo un'integrazione progettuale circa l'attuale ponte stradale/ferroviario sul fiume Ticino, con un puntuale rilievo della soglia del ponte medesimo, correlata all'uso esclusivo ferroviario dello stesso. Tale integrazione progettuale dovrà essere consegnata alla Regione Lombardia e al Consorzio Parco lombardo della valle del Ticino prima della predisposizione del progetto definitivo.
- 39 Ubicare il macrocantiere n. 1, previsto in territorio di Albairate all'interno di una "Zona di tutela e valorizzazione paesistica" già soggetta a vincolo paesistico ai sensi della legge n. 1497/39 in limitrofa area agricola esterna ad est del ricordato ambito di particolare rilevanza ambientale, come osservato dal. Parco agricolo Sud Milano
- 40 Rivedere, in sede di PD, le quote dei nuovi attraversamenti stradali prescritti dalla regione Lombardia in maniera tale da perseguire un abbassamento in prossimità di Abbiategrasso pari a - 5,40 m stante il vincolo del franco idraulico sull'attraversamento del Naviglio Grande pari a 3.20 m, con l'impegno di mantenere per quanto possibile le funzionalità indicate nella delibera della RL. In particolare:
- Km 25+ 087 - VIO2 Viadotto ferroviario su S.P.114  
Si prescrive che la quota del piano del ferro in corrispondenza del manufatto ferroviario di scavalco della strada S.P.114 sia portata indicativamente a 122,55 metri rispetto ai +122,86 metri previsti con conseguente adeguamento della quota del piano stradale della S.P. 114.
  - Km 25+619 - SLO2 Sottovia via Lattuada  
Si prescrive che la quota del piano del ferro sia portata indicativamente a + 118,66 rispetto alla quota prevista di + 119,44 con conseguente adeguamento del piano stradale della via Lattuada stessa.
  - Km 25+999 -IVO1 Cavalcaferrovia ciclopedonale via Donizetti  
Si prescrive che la quota del piano del ferro sia portata indicativamente da + 117,00 a + 115,88, prevedendo conseguentemente un abbassamento anche dello scavalco ciclopedonale.
  - Km 26+196 - IVO2 Cavalcaferrovia ciclopedonale di via Mazzini  
Si prescrive che la quota del piano del ferro sia portata indicativamente da + 115,93 a +114,44 ricercando una soluzione tale da prevedere un attraversamento

carrabile in sostituzione del ciclopedonale del PP, La quota di detto attraversamento stradale dovrà essere la minima tecnicamente possibile.

- Km 26+ 352 - SNOI Fermata di Abbiategrasso  
In relazione alle modifiche progettuali relative alla progressiva precedente, si prescrive la quota del piano del ferro a +114,44 anche per tutto il tratto ferroviario relativo alla nuova fermata di Abbiategrasso e relativi marciapiedi.
- Km 26+449 - GA01 Galleria di via Giramo  
Se ne prescrive lo stralcio limitatamente alla ricomposizione urbanistico-viaria dell' area interessata.
- Km 26+815 - IV03 Cavalcaferrovia ciclopedonale di via Galilei  
Si prescrive che la stessa quota del piano del ferro sia portata, indicativamente da + 115,93 a +114,44, in complanare con la quota prescritta per la fermata di Abbiategrasso, e che in sostituzione del progettato cavalcaferrovia ciclopedonale, venga viceversa previsto un nuovo sovrappasso carrabile con l'estradosso al finito il più basso possibile rispetto all'attuale quota del terreno, tale da garantire la continuità viaria dell'asse radiale di via Galilei, ferma restando la quota del piano del ferro prescritta a meno 5,40 metri circa.
- Km 35+793 (progressiva da ex bivio Vigevano) -IV04 cavalcaferrovia Corso Milano  
Si prescrive che la quota del nuovo cavalcaferrovia non sia superiore di 1,50 metri rispetto alla quota della strada attuale e che inoltre siano garantiti agevoli accessi pedonali e carrai agli edifici limitrofi; che sia infine adottata una soluzione progettuale che preveda anche l'attraversamento ciclopedonale, almeno lungo un lato del cavalcaferrovia
- Km 36 + 487 (progressiva da ex bivio Vigevano) - IV05 cavalcaferrovia ciclopedonale via Matteotti  
Si prescrive che la quota massima al finito del manufatto venga abbassata in modo tale da non superare indicativamente di 1.30 metri, rispetto ai 2,62 m previsti, l'attuale quota stradale e che la soluzione progettuale delle rampe garantisca un migliore inserimento nel contesto esistente ed una maggiore funzionalità.
- Dal km 36+621 al Km 36 + 795 (progressive da ex bivio Vigevano) - via Gobetti  
Si prescrive la modifica del manufatto previsto, prevedendo l'altezza massima all'estradosso finito dello scatolare (comprensivo del manto stradale in corrispondenza della viabilità prevista), rispetto al piano di campagna esistente, non superiore a 1,70 metri, tenuto conto della prescrizione generale che indica la nuova quota riferimento del piano del ferro a + 98,10 metri. Riguardo alla soluzione viabilistica sovrastante lo scatolare della galleria, la stessa non risulta adeguata al sostegno dei flussi previsti: pertanto si prescrive che la viabilità di scavalco preveda due corsie per senso di marcia con un nuovo ed agevole collegamento da corso Pavia ed almeno su un lato dello stesso un accesso ciclopedonale di collegamento tra via Gobetti e via Ludovico il Moro.
- Km 12+491 (progressiva da Mortara) - IV06 Cavalcaferrovia stradale corso Pavia  
Si prescrive che la quota massima al finito dell'estradosso del manufatto di scavalco non sia superiore di 1,80 metri rispetto alla quota della strada esistente. tenuto conto della prescrizione generale di cui in premessa che indica la nuova quota di riferimento del piano del ferro a +98,10 metri s.l.m.
- Km 12+506 (progressiva da Mortara) - IVO9 Cavalcaferrovia ciclopedonale corso Pavia  
Si prescrive che la quota massima al finito del manufatto non superi 1.40 metri e che la quota del piano del ferro sia prevista a +98,10 circa. La soluzione progettuale delle rampe dovrà inoltre consentire un migliore inserimento nel

contesto esistente ed una migliore funzionalità.

- Km 12 +149 (progressiva da Mortara) - IVO7 Cavalcaferrovia via Mascagni  
Si prescrive che la quota massima al finito del manufatto sia corrispondente ad un'altezza massima di 1,80-2,00 metri sopra il piano della strada attuale, misurata in corrispondenza degli accessi esistenti cercando per quanto possibile di rispettarne la funzionalità. Tale prescrizione comporta una quota del piano del ferro coerente con quella prescritta all'altezza di C.so Pavia (+ 98,10 metri).
- Km 11+971 (progressiva da Mortara) - IVO8 Cavalcaferrovia ciclopedonale via S. Maria  
Si prescrive l'abbassamento del manufatto previsto ad un'altezza massima di 1,50 metri sopra il piano della strada attuale e con una migliore soluzione progettuale delle rampe ed un migliore inserimento nel contesto esistente.
- Km 9+056 (progressiva da Mortara) - GAO3 Galleria artificiale Corso Torino  
Se ne prescrive lo stralcio unitamente alla chiusura del passaggio a livello.

- 41 Si prescrive, stante la necessità di collegare tra Parona e Vigevano i territori posti a sud e a nord della linea ferroviaria, che debba essere previsto un cavalcaferrovia stradale alla progressiva Km 6+547 da Mortara. A fronte di impossibilità tecnica potrà essere proposta una soluzione alternativa consistente nella realizzazione di nuova viabilità di arroccamento con collegamento al successivo attraversamento lato Milano (viabilità e due ponti, uno su Terdoppio e uno sul Naviglio) da inserire nel progetto definitivo, previa condivisione da parte delle Amministrazioni (comunali e provinciale) interessate.