

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA
TRATTA RHO-GALLARATE

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 e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede 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 2004, n. 330;

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);

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 riporta all'allegato 1 – nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano", tra i sistemi ferroviari – la infrastruttura denominata "accessibilità ferroviaria Malpensa" con un costo di 1.133,106 milioni di euro e che all'allegato 2, tra i corridoi ferroviari, riconduce alla voce "accessibilità Malpensa" il potenziamento della tratta Gallarate - Rho;

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, 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 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 di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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;

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, come integrato dal decreto dell'8 giugno 2004, 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 nota 5 novembre 2004, n. COM/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 17 febbraio 2005, n. 75, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria sul "progetto preliminare del potenziamento della linea Rho – Arona, tratto Rho – Gallarate";

VISTE le successive note 4 marzo 2005, n. 130, e 15 marzo 2005, n. 146, con le quali, rispettivamente, la suddetta Amministrazione fornisce chiarimenti in merito al progetto in esame ed invia una versione revisionata della relazione istruttoria;

CONSIDERATO che l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, come: "potenziamento del Sistema Gottardo: triplicamento tratta Gallarate – Rho";

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, con delibere 29 settembre 2004, n 41, 20 dicembre 2004, n. 82 e 18 marzo 2005. n. 21, ha approvato i progetti preliminari, rispettivamente, della “Saronno – Seregno”, della “nuova linea ferroviaria Varese – Mendrisio: tratta Arcisate – Stabio” e della “linea Novara – Seregno: variante di Galliate”, inclusi nella citata infrastruttura strategica “accessibilità ferroviaria Malpensa”, e che sono stati complessivamente già assegnati, a carico delle risorse dell’art. 13 della legge n. 166/2002, alla suddetta infrastruttura 48,529 Meuro;

CONSIDERATO che il progetto “Potenziamento della linea Rho-Arona - tratta Gallarate-Rho” è altresì incluso nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari (PPI) – edizione aprile 2004, che questo Comitato, con delibera 20 dicembre 2004, n. 91, ha approvato per l’anno 2005 e, in via programmatica, per gli anni successivi, e considerato in particolare che il progetto stesso è ricompreso tra “i nuovi progetti di legge obiettivo” con un costo di 287 milioni di euro;

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 potenziamento della tratta Rho – Gallarate rientra nel più ampio scenario infrastrutturale, di medio e di lungo periodo, inteso a migliorare l’accessibilità all’aeroporto di Malpensa e, più in generale, risponde all’esigenza di incrementare la capacità ferroviaria, in considerazione dell’elevato grado di saturazione dei collegamenti stradali e della vocazione d’asse ferroviario internazionale della linea, consentendo così di realizzare anche un collegamento veloce e frequente tra i maggiori centri del Nord dell’Italia e le città svizzere oltre valico;
- che il progetto prevede:
 - la realizzazione di un terzo binario, che sarà in affiancamento ai due binari esistenti nella tratta Gallarate-Busto Arsizio e nella tratta Parabiago-Vanzago, mentre nelle restanti tratte è necessaria la ricollocazione di tutti e tre i binari e quindi la ridefinizione del tracciato dell’intero complesso di binari;
 - l’intervento di scavalco in ingresso a Rho;
 - il nuovo ponte sul canale Villaresi;
 - adeguamenti della maggior parte delle opere d’arte presenti lungo la tratta come l’allungamento di tutti i sottopassi; la demolizione del cavalcavia al km 1+257 e l’adeguamento del cavalcaferrovia della strada SS 336 al km 21+679;

- che la scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico di riferimento e che la capacità assicurata dai tre binari è comunque sufficiente a consentire la rispondenza al modello trasportistico richiesto;
 - che la tratta tra le stazioni di Gallarate (da cui si diramano le linee per Domodossola, Luino e Varese) e Rho (da cui si diramano due linee per Milano) si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 25 km e comprende le stazioni di Busto Arsizio, Legnano, Parabiago, Vanzago e la fermata di Canegrate;
 - che il progetto preliminare dell'opera è stato trasmesso in data 10 giugno 2003 dal soggetto aggiudicatore, R.F.I. S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla Regione Lombardia e agli enti gestori delle interferenze;
 - che il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, con nota 6 novembre 2003, ST7407/36589/2003, sulla base della relazione della Direzione generale per i beni architettonici ed il paesaggio e recependo anche i pareri delle competenti Soprintendenze;
 - che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta 13 febbraio 2004, n. VII/16381, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto dell'opera, sentiti le Province e i Comuni interessati;
 - che anche il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio – Commissione speciale VIA, con nota GAB/2004/7508/B05, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare dell'opera;
 - che sono pervenute osservazioni da parte degli enti gestori delle interferenze;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti evidenzia le principali interferenze riscontrate e propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria, e recependo quale prescrizioni alcune raccomandazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio cui ottemperare nella fase di esecuzione delle opere;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in R.F.I. S.p.A.;
 - che la modalità prevista per l'affidamento dei lavori è l'appalto integrato;
 - che i tempi complessivi dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera, come si deduce dal cronoprogramma di cui alla relazione istruttoria e dalla scheda ex delibera n. 63/2003, sono stimati in 75 mesi e che l'attivazione è prevista entro aprile 2010;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'intervento, comprensivo di tutti i servizi di ingegneria e delle spese generali, è quantificato in 287 milioni di euro, così articolati:

(importi in Meuro)

| Voce | Importo | Percentuale |
|--|---------|-------------|
| Opere ferroviarie (inclusi impianti tecnologici e acquisizione aree) | 243 | 84,7 |
| Imprevisti | 25 | 8,7 |
| Oneri generali | 19 | 6,6 |

- che detto costo è stato quantificato tramite un censimento analitico delle opere componenti l'intervento e la valorizzazione delle opere censite sulla base di un costo tipologico di riferimento, individuato con riferimento ad opere similari già realizzate o frequentemente impiegate negli interventi ferroviari;
- che, giusta a quanto precisato nella relazione istruttoria, il dossier di valutazione elaborato nel luglio 2003 evidenzia un margine operativo lordo di 11,7 milioni di euro per anno, mentre il valore attuale netto dell'investimento risulta negativo e pari a circa -65 milioni di euro ed il tasso interno di rendimento pari all'1,9%;
- che sulla base delle prescrizioni formulate dagli organi istituzionali competenti e da valutazioni specifiche condotte dal Ministero istruttore sono stati determinati in 15.450.000 euro i maggiori oneri connessi a ulteriori lavori e/o sondaggi e attività di progettazione richiesti in sede istruttoria;
- che, pertanto, il costo complessivo dell'intervento ammonta a 302.450.000 euro;
- che il costo viene ipotizzato a totale carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma delle opere strategiche e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di rinviare alla fase di approvazione del progetto definitivo l'assegnazione di risorse a carico dei relativi fondi;

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, 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 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 "Potenziamento della linea Rho-Arona - tratta Gallarate-Rho".
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 302.450.000 euro, di cui alla precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento.

- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

2. *Copertura finanziaria*

La copertura finanziaria dell'opera sarà esaminata in sede di approvazione del progetto definitivo in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario di cui all'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

Resta fermo che il costo dei vari interventi riconducibili alla voce "Accessibilità ferroviaria Malpensa", da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma, non può superare quello riportato nella delibera n. 121/2001, salva compensazione con altra opera incidente nella medesima Regione.

3. *Assegnazione CUP*

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1 è subordinata all'assegnazione del CUP, che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale: esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

4. *Disposizioni finali*

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

- 4.2 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 che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- 4.3 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 subcontraenti e subaffidatari e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

- 4.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

Roma 27 maggio 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO
Domenico SINISCALCO

PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

In sede di progetto definitivo:

- dal Km 1+535 al km 1+835, si prescrive che la curva del tracciato venga rettificata con uno spostamento di 27 m verso nord-est allontanandosi così dalla zona abitata del Comune di Pregnana. Si prescrive altresì che l'altezza dello scavalco venga ridotta con un'altezza finale massima di circa 5.29 m. Resta inteso che le quote di dettaglio per la realizzazione della variante potranno subire delle modifiche in funzione dei regolamenti ferroviari vigenti ed in funzione dell'approfondimento relativo alla successiva fase progettuale, purché venga rispettato l'aspetto funzionale della prescrizione;
- al Km 1+150, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la rilocalizzazione dell'area di cantiere C1 lontano dal contesto urbano;
- al Km 2+043, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi l'adeguamento del sottopasso ciclopedonale;
- al Km 2+435, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi l'adeguamento del sottovia comunale mantenendo il collegamento carrabile tra Vittorio Veneto e la località Isola Maddalena;
- al Km 2+500, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la rilocalizzazione dell'area di cantiere C2;
- al Km 2+650, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione di un parcheggio di interscambio comprendendo il collegamento pedonale ai marciapiedi della fermata di Vanzago;
- al Km 2+935, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la ridefinizione della rampa per disabili di accesso al nuovo sottopasso pedonale di stazione;
- al Km 3+010 in corrispondenza del sottovia esistente Gattinoni-Ferrario, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione dell'accesso diretto dal sottovia ai marciapiedi dei binari della fermata ferroviaria;
- dal Km 3+200 al Km 3+706, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, deve essere mantenuta la continuità dei percorsi ciclopedonali preesistenti interrotti

con la realizzazione di interventi sostitutivi idonei;

- al Km 5+800, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari alla realizzazione della fermata di Nerviano;
- al Km 6+300, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione di un nuovo sottopasso veicolare in via Olona;
- al Km 7+489, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione di un nuovo passaggio ciclopedonale adiacente al ponte ad archi sul canale Villoresi;
- al Km 8+384, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione del nuovo sottopasso ciclopedonale tra via IV Novembre e via Battisti quale opera sostitutiva del PL eliminato;
- al Km 9+150, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione del nuovo sottopasso veicolare al confine tra Parabiago e Canegrate;
- al Km 10+367, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione di un nuovo sottopasso promiscuo in via Zanzottera;
- al Km 13+300, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi l'adeguamento al nuovo FV del sottopasso pedonale e degli ascensori di accesso ai marciapiedi;
- al Km 13+125, previa una puntuale verifica circa la fattibilità tecnica e d'esercizio, dovrà prevedersi la realizzazione del parcheggio antistante la stazione di Legnano;
- dovrà essere elaborato il modello di esercizio in modo da tener conto dei programmi regionali, ed in coerenza con la normativa vigente in materia di ripartizione della capacità;
- dovrà svilupparsi, valutata la fattibilità tecnica dell'intervento, la previsione dell'inserimento nel modello di esercizio futuro della fermata di Nervino, in località Cantone, dettagliando le ricadute sia sul contesto territoriale, sia sul modello di esercizio, verificando, in questo caso, la rispondenza con quanto atteso dal SFR;
- il progetto definitivo dovrà essere integrato con i layout funzionali previsti per la messa a PRG delle stazioni di Gallarate e Rho, ed evidenziando gli interventi complementari tra Rho e Certosa finalizzati ad assicurare la funzionalità dell'intero sistema afferente alla linea in oggetto dal punto di vista tecnico e d'esercizio;
- dovrà progettarsi una sistemazione adeguata del rapporto della nuova linea con la Villa del Castellazzo, e con gli altri ambienti paesaggisticamente elevati;

- nel caso di interferenza con il Parco regionale di cintura metropolitana Parco Agricolo Sud Milano ed il Parco locale del Roccolo, dovrà essere approfondita la riqualificazione delle aree intercluse secondo quanto indicato dal Ministero dell'Ambiente, ponendo particolare attenzione alle aree segnalate dallo stesso, attuando gli interventi previsti laddove verrà alterato lo stato dei luoghi;
- dovranno essere dettagliate le opere di trasformazione delle stazioni esistenti e della nuova stazione di Castellanza, in funzione del dettaglio richiesto dai termini di legge per tale fase progettuale ed adottando i seguenti criteri:
 - ripristino dei caratteri architettonici originari;
 - rimozione delle superfetazioni;
 - riqualificazione delle opere architettoniche esistenti;
 - inserimenti di fasce verdi;
- dovrà essere previsto il ripristino della vegetazione con specie delle serie autoctone, mediante la raccolta in loco di sementi, talee, ecc. da sviluppare presso vivai specializzati, relazionando le specie vegetazionali ai caratteri di ciascun ambito attraversato, prevedendo la sostituzione delle specie esotiche con specie autoctone dell'area, per quanto non già previsto ed in conformità alle direttive regionali;
- nei casi in cui si renda necessario il fonoisolamento del recettore, dovranno essere progettati i relativi interventi per assicurare il rispetto dei limiti previsti all'interno dell'ambiente abitativo dall'articolo 5.3 del D.P.R. n. 459/1998, e dovrà essere approfondita la valutazione del clima acustico in corrispondenza dei recettori più sensibili;
- dovrà essere approfondita l'ottimizzazione della progettazione della barriera antirumore entro l'ambito dei costi preventivati, studiando soluzioni per ottenere la migliore efficacia e la migliore qualità estetica, architettonica e funzionale, adottando, dove possibile, l'impiego di barriere costituite da essenze arbustive, da rilevati o da dossi cespugliati;
- dovrà essere approfondita l'elaborazione degli interventi di mitigazione per le vibrazioni;
- dovranno essere puntualizzate le caratteristiche di elettrificazione della linea;
- dovrà tenersi conto, nello sviluppo della progettazione definitiva, della presenza di industrie a rischio di incidente rilevante ex D.Lgs. n. 334/99 cosiddetta "Seveso 2";
- dovrà essere dettagliata la cantierizzazione adottando i seguenti criteri:
 - individuare le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale, specificando le procedure atte a mantenere nel tempo la vegetabilità;
 - indicare le provenienze e precisare le movimentazioni dei materiali e degli inerti;

- analizzare il rumore e le vibrazioni dei cantieri ed individuare i livelli di emissione nei confronti dei ricettori sensibili circostanti;
- specificare per ciascuna area di cantiere le quantità e le qualità degli scarichi delle acque di lavaggio, delle acque di prima pioggia, degli olii, dei carburanti e di altri inquinanti, prevedendo sistemi di collettamento separati e l'eventuale necessità di preliminarmente trattamento;
- in riferimento al pSIC Bosco di Vanzago, nella fase di cantiere il Soggetto Aggiudicatore dovrà far adottare i seguenti criteri:
 - nel cantiere C2 adottare barriere fonoassorbenti e pannelli antipolvere;
 - approfondire preliminarmente i disturbi connessi all'uso della viabilità perimetrale del pSIC;
 - valutare i potenziali effetti cumulativi della attività del cantiere ferroviario con le opere viabilistiche;
- dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo del pSIC "Bosco di Vanzago" proposti;
- dovranno essere sviluppati gli interventi di mitigazione così come proposti nello studio di impatto ambientale e successive integrazioni;
- dovrà essere valutata la possibilità di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
- dovranno essere inserite nei capitolati d'appalto le prescrizioni relative alle mitigazioni degli impianti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
- dovrà essere predisposto quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE n. 761/2001);
- dovrà essere valutata la possibilità di redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento;
- nell'ambito delle attività sistematicamente attuate dalle ferrovie per la manutenzione e/o il rinnovamento dell'armamento, dovrà essere predisposto nelle successive fasi progettuali un programma di manutenzione e/o di rinnovamento dell'armamento, orientate in via prioritaria al mantenimento di determinati standard di sicurezza ferroviari secondo la normativa vigente, ma anche volto, qualora possibile, alla riduzione nel tempo dei livelli di emissione del rumore e delle vibrazioni;
- dovrà essere predisposto un progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA ed inserirne il relativo costo nel quadro economico;

- dovranno essere eseguiti i richiesti sondaggi archeologici preliminari in comune di Parabiago da km 6+776 al km 8+236, dal km 10+120 al km 11+623; in comune di S. Giorgio su Legnano, Canegrate, Legnano, dal km 13+801 al km 15+869 in comune di Castellana, Legnano, trattandosi di aree localizzate lungo il tracciato ad elevato rischio archeologico. Per il restante tratto, dovrà essere notificato alle autorità competenti l'apertura dei cantieri e l'inizio dei lavori, al fine di ottenere l'opportuna assistenza archeologica.

Nel corso dell'esecuzione delle opere:

- il Soggetto Aggiudicatore dovrà fare adottare strutture fisse di servizio ai cantieri compatibili con il rispetto dell'ambiente circostante;
- il Soggetto Aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale;
- il Soggetto Aggiudicatore dovrà far assicurare la salvaguardia qualitativa delle falde acquifere captate;
- il Soggetto Aggiudicatore dovrà far controllare le aree interferite oggetto di scavo al fine di evitare danni ai reperti e la pronta interruzione dei lavori in caso dei rinvenimenti;
- il Soggetto Aggiudicatore dovrà assicurarsi 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 n. 761/2001 (EMAS);
- il Soggetto Aggiudicatore dovrà far perseguire con opportuni interventi l'integrazione dell'opera rispetto alle aree non urbanizzate, ed in attraversamento dei centri abitati per restituire almeno in parte la continuità e la permeabilità del territorio.