

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

1 Viabilità

1.1 Viabilità principale

1. In fase di progettazione esecutiva si dovrà verificare, ai sensi della nuova normativa, la visibilità lungo il tracciato della variante alla SP133, soprattutto in relazione alla corretta percezione della intersezione con la futura variante alla ex SS527, eventualmente migliorandone l'altimetria nel tratto immediatamente a sud dell'opera di scavalco alla nuova linea ferroviaria. In particolare, considerato che la variante alla SP 133 e la futura variante alla ex SS527 avranno tempistiche realizzative differenziate, dovrà essere predisposto, contestualmente al progetto esecutivo ed in collaborazione con la Provincia di Milano, un approfondimento che dovrà definire le ipotesi progettuali per l'intersezione tra le due opere, dimostrando la compatibilità tra i due interventi anche con più soluzioni per l'intersezione. Nella definizione di tale intersezione dovrà inoltre essere rivolta particolare attenzione alla esigenza di affiancare il più possibile la variante alla ex SS527 al tracciato ferroviario.
2. Per gli interventi relativi alle varianti alla SP133 e alla ex SS527, dovrà essere garantito il coordinamento delle fasi progettuali e realizzative, nonché il coinvolgimento degli Enti locali interessati.
3. Il percorso ciclopipedonale lungo la SP 10 a Solaro dovrà presentare le stesse caratteristiche tipologiche e tecniche dei tratti già esistenti e in corso di realizzazione lungo la ex SS 527 con i quali si collegherà; la sua attestazione a sud dovrà essere coordinata con il Comune di Solaro nell'ambito della progettazione della rotatoria sull'ex SS527; a nord, invece, il limite dell'intervento dovrà essere portato immediatamente a nord del vecchio tracciato della linea ferroviaria.
4. Lungo il lato nord della SP 134, la ricucitura prevista con il percorso ciclopipedonale esistente dovrà essere progettata con le stesse caratteristiche tecniche e tipologiche.
5. Per quanto riguarda le fasi di cantiere, è da escludere la chiusura al traffico per effettuare lavorazioni sia della ex SS527 sia della SPIO, se non per il solo mese di agosto o durante la notte. Eventuali provvedimenti di limitazione della circolazione dovranno essere concordati con la Provincia competente ed essere il più possibile ridotti.
6. Per quanto riguarda in particolare la ex 527 "Bustese" in comune di Saronno, vanno recepite, in fase di progettazione esecutiva e di cantierizzazione, le seguenti prescrizioni:
 - o i lavori interferenti con viale Lombardia dovranno svolgersi durante i mesi estivi, al fine di minimizzare i disagi, senza comportare la chiusura totale del traffico veicolare. Eventuali limitazioni alla circolazione (senso unico alternato) dovranno essere ridotte ai mesi di luglio e agosto;

- si dovrà verificare la possibilità di mantenere il transito a doppio senso di circolazione seppur con restringimento della carreggiata, realizzando opportune opere provvisionali, così da eliminare o limitare la durata del senso unico alternato;
 - il sicurvia dovrà essere di tipo H2, a contenimento elevato, omologato;
 - le eventuali richieste di ordinanza per la limitazione del traffico dovranno pervenire alla Provincia di Varese con almeno 21 giorni di anticipo. La relativa segnaletica di preavviso dovrà essere esposta almeno 15 giorni prima.
7. Si prescrive che sia rispettato il dettato del D.M. Infrastrutture e Trasporti 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

1.2 *Viabilità locale*

1. Comune di Ceriano Laghetto: il progetto esecutivo dovrà integrare la soluzione della rotatoria all'incrocio tra le vie S.Francesco, Verdi, De Amicis e Rimembranze con la realizzazione di un percorso protetto ciclopeditonale lungo il suo perimetro esterno.
2. Comune di Cesano Maderno: il progetto esecutivo, in corrispondenza del sovrappasso di via Elisabetta Borromeo, dovrà: garantire un efficiente transito ciclopeditonale; prevedere la segnaletica orizzontale e verticale da Codice della Strada; utilizzare per la pavimentazione dei marciapiedi il conglomerato bituminoso o elementi autobloccanti; posare tombini e caditoie del tipo D 400; approfondire la soluzione progettuale dell'innesto a rotatoria previsto a nord della linea, all'intersezione la via E. Borromeo e via don Sturzo.
3. Comune di Seveso: la progettazione esecutiva dovrà valutare la possibilità di riposizionare al centro di via Montecassino la rotatoria tra via Montecassino e via Salvo d'Acquisto.

1.3 *Percorsi ciclabili e pedonali*

1. Comune di Saronno: il progetto esecutivo dovrà:
 - consentire il mantenimento dei percorsi ciclopeditonali e/o delle strade agricole esistenti che vengono interrotti dal nuovo tracciato ferroviario, con riferimento, in particolare, al prolungamento del sottopasso ciclopeditonale alla progr.41+800;
 - in corrispondenza del sottovia di via D.L. Sturzo, individuare una soluzione che favorisca il collegamento ciclopeditonale verso la stazione di Saronno sud.
2. Comune di Ceriano Laghetto: il progetto esecutivo dovrà prevedere il collegamento della rampa del sottopasso ciclopeditonale di via I Maggio, posta lungo il lato sud della linea ferroviaria, con la corsia ciclopeditonale esistente al confine con il Comune di Solaro, attraverso la realizzazione di un percorso protetto. Ad est dello stabilimento Gianetti, occorre rettificare la pista ciclabile esistente come indicato nel parere del Consorzio del Parco delle Groane. L'attuazione delle 2 opere potrà rientrare nella realizzazione dell'intervento complessivo con l'utilizzo delle risorse che potranno rendersi disponibili a seguito

dei ribassi d'asta.

3. Comune di Seregno: il progetto esecutivo dovrà prevedere un collegamento ciclopedenale della passerella con la via Como in modo da connettere i quartieri Crocione e Meredo. L'attuazione dell'opera potrà rientrare nella realizzazione dell'intervento complessivo con l'utilizzo delle risorse che potranno rendersi disponibili a seguito dei ribassi d'asta.
4. In via generale, e comunque ferme restando le necessità di un confronto con gli Enti locali interessati, nonché le prescrizioni sopra indicate, per la progettazione esecutiva dei percorsi ciclabili si suggerisce quanto segue:
 - nell'ambito del Parco delle Groane, le piste ciclabili all'interno del bosco siano realizzate in calcestre;
 - per ogni pista ciclabile sia prevista una larghezza minima utile di 2,5 m;
 - le rampe e i tratti di ciclabile extraparco siano finiti con uno strato di binder di 8 cm di spessore e tappettino d'usura o microtappeto bituminoso a freddo colore ossido di ferro.

Nella fase realizzativa si dovrà inoltre provvedere alla posa della segnaletica orizzontale e verticale come da codice della strada.

2 *Servizio Ferroviario*

1. Si richiede che, successivamente all'approvazione del definitivo:
 - il proponente, in collaborazione con Regione Lombardia, approfondisca il documento già elaborato con attenzione agli aspetti di stabilità e regolarità del servizio ferroviario, proponendo, fermo restando le quantità economiche in gioco, eventuali interventi modificativi;
 - il proponente verifichi la compatibilità dell'attestamento dei servizi descritti al punto precedente ai binari 5 e 6 della stazione di Saronno; in alternativa preveda l'attivazione del parco di binari posto oltre la ex strada statale "varesina" atto al ricovero dei treni attestati a Saronno;
 - alla luce della previsione di un utilizzo della tratta Saronno – Seregno per servizi da/per Milano caratterizzati da composizioni che garantiscano almeno 400 posti a sedere, la lunghezza delle banchine di 110 m risulta inadeguata. Si prescrive pertanto che, in fase di progettazione esecutiva, sia portata a una lunghezza di almeno 160 m.

2. Stazioni e fermate:

1. Saronno sud:
 - Contestualmente alla redazione del progetto esecutivo, dovrà essere elaborato, a cura del proponente, un documento di approfondimento della fattibilità della connessione funzionale "lato Milano" da Saronno Sud con la linea comprensoriale Saronno – Milano.
 - In relazione alla fermata, il progetto esecutivo dovrà ottimizzare i percorsi e le funzioni di interscambio ferro-ferro e ferro-gomma.

2. Ceriano Laghetto - Solaro

- L'area annessa alla stazione e la strada di accesso dovranno essere completamente attrezzate e dotate di adeguata illuminazione esterna.
- 3. In comune di Ceriano Laghetto per le aree "sensibili" interessate dalle 2 stazioni e dalle aree di parcheggio di via I Maggio nonché il sottopasso ciclopeditonale della stessa via I Maggio il progetto esecutivo dovrà prevedere un sistema di video sorveglianza, previo accordo con la società FNME e l'Amministrazione comunale con cui verranno definite le modalità di gestione degli impianti.

4. Cesano Maderno – Groane

- A livello di dettaglio si prescrive che il servoscala previsto in progetto sia sostituito da un ascensore, la cui gestione sarà concordata tra l'Amministrazione comunale e la società FNME, previo accordi specifici.
- In via generale si richiede che, nell'ambito della procedura tecnico – amministrativa successiva all'approvazione del definitivo, sia garantita un'adeguata flessibilità del progetto tale da assecondare, ferme restando le quantità economiche in gioco, le tendenze in atto a livello territoriale ed assicurare la migliore e più efficiente interfaccia nel rapporto ferrovia – nuovo ambiente urbano. Questo con riferimento, in modo particolare, all'area SNIA, oggetto di una proposta di Piano Integrato di Intervento, per la quale sono previsti importanti cambiamenti, tali da creare un vero e proprio polo urbano, nei confronti del quale la ferrovia dovrà interfacciarsi mediante la prevista fermata.

3. Interscambi:

1. Cesano Maderno – Groane: nel progetto esecutivo dovrà essere invertito lo schema di accesso/uscita del parcheggio presso la fermata di Cesano Groane; dovrà inoltre essere prevista la realizzazione della segnaletica sia orizzontale sia verticale da Codice della Strada.
2. Seveso: dovrà essere salvaguardato il tracciato esistente della "roggia Troversi" a ridosso del parcheggio al servizio della nuova stazione di Seveso. Inoltre, si dovrà mitigare l'impatto ambientale del parcheggio con piantumazioni di medio – alto fusto.

3 *Cantieri*

1. Si dettaglino le modalità e i punti di allacciamento alla fognatura, le caratteristiche dei sistemi di drenaggio delle acque provenienti dai piazzali e le modalità di raccolta, gestione e restituzione delle stesse.
2. Si verifichi l'esatta interferenza delle aree di cantiere con le fasce di rispetto dei due pozzi idropotabili collocati nel territorio di Saronno (cod. PO012119NU0011 e 12).
3. Si specifichino le modalità di ripristino delle aree destinate a cantiere e le relative

tempistiche.

4. Il monitoraggio delle emissioni acustiche, correttamente previsto contestualmente al fronte di avanzamento lavori, dovrà essere finalizzato alla caratterizzazione delle lavorazioni presenti e del traffico indotto.
5. Per le lavorazioni più rumorose, qualora i dispositivi di mitigazione non siano sufficienti a garantire il rispetto dei limiti, sarà possibile richiedere deroghe ai sensi dell'art. 8 della l.r. 13/2001, concordando con i Comuni – in base alle caratteristiche delle aree interessate - i limiti di rumorosità da rispettare e gli orari in cui svolgere tali lavorazioni e provvedendo ad informare la popolazione.
6. Si preveda il ripristino entro la fine dei lavori di tutte le aree di cantiere e delle superfici naturali manomesse e non interessate da trasformazioni definitive previste dal progetto.
7. Si dovrà porre attenzione al carico generato sulla viabilità locale, e quindi alla minimizzazione degli impatti, soprattutto mediante una opportuna scelta e verifica – in accordo con i Comuni - degli itinerari dei mezzi d'opera.

4 *Ambiente idrico, suolo e sottosuolo*

1. Dalla relazione di compatibilità idraulica si rileva che il franco minimo dell'attraversamento ferroviario sul torrente Cisnara risulta pari a 0,42 m; in sede di redazione del progetto esecutivo dovranno essere effettuati i necessari approfondimenti di indagine al fine di pervenire ad una soluzione progettuale tale da garantire il franco minimo di 1,00 m stabilito dalla Direttiva dell'Autorità di Bacino del Fiume Po del 11.5.1999.
2. Dettagliare il sistema di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche previsto per la SP 133.
3. In corrispondenza delle zone di rispetto dei pozzi intercettate si evitino tutte le attività previste dall'art. 21, comma 5, del D. lgs. 152/99 e si rispettino tutte le disposizioni contenute nel documento “Direttive per la disciplina delle attività all'interno delle zone di rispetto”, approvato con d.g.r. 10 aprile 2003, n. 7/12693.
4. Per le aree di via Groane e “ex SNIA Fibre” in Cesano Maderno, “ex ACNA” e “serbatoi Nylstar” le attività cantieristiche siano tali da non pregiudicare in alcun modo gli interventi di bonifica previsti, né la funzionalità dei presidi di monitoraggio; qualora le ubicazioni di tali presidi risultino incompatibili con la realizzazione dell'opera ferroviaria, questi dovranno essere ricollocati e sostituiti con altri di pari caratteristiche tecniche. Tutte le attività di scavo e sbancamento prossime a tali aree siano preventivamente comunicate agli organi di controllo.
5. L'intervento dovrà risultare compatibile con quanto disposto dagli studi geologici redatti ai sensi della l.r. 41/1997 per le aree in esame.
6. Qualora il pietrisco amiantifero contenga fibre di amianto in quantità inferiori ai limiti di legge, si destinino le risorse preventivate per il suo smaltimento quale rifiuto pericoloso alla realizzazione di ulteriori opere di mitigazione ambientale.
7. La pavimentazione dei posti auto dovrà garantire la tutela della falda e del sottosuolo.

8. In fase di cantiere dovranno essere attivate tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo e disciplinare l'emungimento e lo scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale, qualora ne sia previsto l'aggottamento.

5 *Ecosistemi e valutazione di incidenza sul SIC “Boschi delle Groane”*

1. Per la realizzazione di sottopassaggi faunistici si prevedano tombotti quadrati 50 X 50 cm in c.a. o quantomeno tubi circolari aventi diametro minimo di 60 cm. Inoltre, in sede di progettazione esecutiva dovrà essere definita con maggiore dettaglio l'ubicazione di tali passaggi a seguito dei risultati del previsto monitoraggio faunistico ed in funzione delle opere di riforestazione previste e concordate con l'Ente Parco.
2. In merito agli attraversamenti ecologici in quota per piccoli mammiferi arboricoli, si prescrive la messa a dimora di rampicanti di specie autoctone che vadano a ricoprire la rete metallica sospesa, al fine di rendere più agevole il passaggio degli animali. Inoltre, risulta necessario realizzare un collegamento tra la rete metallica sopraccitata e i rami degli alberi circostanti, mediante apposite reti di juta, per massimizzare la funzionalità della rete ecologica.
3. Il programma di monitoraggio faunistico preveda la verifica dell'efficacia dei sistemi di permeabilità sopraccitati.
4. Si assicuri la realizzazione delle necessarie opere di manutenzione per garantire nel tempo una durevole funzionalità. Le modalità di gestione e manutenzione delle opere dovranno essere definite nell'ambito di specifiche convenzioni con gli Enti locali, in particolare con il Consorzio del Parco delle Groane.
5. In riferimento alla realizzazione di barriere fonoassorbenti, si raccomanda l'utilizzo di biomuri o di pannelli in legno; la scelta della tipologia da adottare dovrà essere effettuata d'intesa con gli Enti Locali e gli Enti Parco territorialmente interessati. Qualora risulti indispensabile il posizionamento di pannelli o finestre trasparenti, si prescrive l'apposizione di sagome di tipo “falco” da collocarsi con densità utile allo scopo (alla distanza di 10 cm circa l'una dall'altra) per evitare la mortalità da impatto dell'avifauna contro tali strutture.
6. Per quanto concerne la progettazione delle mitigazioni, si raccomanda di utilizzare specie autoctone provenienti da genotipi locali (per evitare l'inquinamento genetico delle popolazioni presenti), utilizzando le tecniche di Ingegneria naturalistica (D.G.R. n° VI/48740 del 29 febbraio 2000), di reperire le sementi al Centro regionale Flora autoctona presso il Parco regionale del Monte Barro e/o la Fondazione Minoprio e di attenersi, per la scelta delle specie, a quanto richiesto dal Parco delle Groane.
7. Negli ambiti paesisticamente sensibili e nelle aree di compensazione ambientale l'attività di riqualificazione vegetazionale dovrà essere attivata al massimo entro un anno dall'inizio della fase di cantierizzazione.
8. Al fine di limitare gli impatti dovuti alle attività di cantiere, si prescrive di non eseguire all'interno del SIC lavorazioni con emissione di rumori significativi

durante i periodi di massima attività della fauna selvatica (alba e tramonto), concentrando pertanto le lavorazioni all'interno di una fascia temporale compresa tra le ore 7,00 e le ore 19,00 in periodo estivo, ore 17,00 in periodo invernale. Dette precauzioni devono essere rigorosamente rispettate nel periodo di riproduzione della fauna (marzo – luglio).

6 *Rumore e vibrazioni*

1. Con riferimento al piano di monitoraggio presentato, si ritiene necessario rivedere ed incrementare le postazioni di misura considerate per la fase ante-operam e in particolare:
 - prevedere dei punti di rilievo a Saronno presso la via Don Sturzo (edificio n. 218), interessata dal tracciato in variante;
 - definire altri punti di misura a sostituzione/integrazione dei due previsti in Comune di Solaro e Ceriano Laghetto (edifici n. 86 e 164), interessati da opere viabilistiche e non significativi per un confronto ante-post operam.
2. Dovrà essere avviato un monitoraggio post operam, specificamente finalizzato a valutare l'efficacia delle misure di mitigazione e, se necessario, a progettarne ulteriori qualora le condizioni di esercizio evolvessero verso scenari più gravosi, che possano far presumere un incremento delle emissioni sonore rispetto allo scenario di breve periodo utilizzato per il dimensionamento delle misure mitigative.
3. In merito alla selezione dei punti di monitoraggio post operam, si prescrive che questi coincidano, per quanto possibile, con quelli individuati per la caratterizzazione ante operam e che:
 - in Comune di Saronno si sostituisca il punto scelto con l'edificio n. 218;
 - in Comune di Ceriano Laghetto si sostituisca l'edificio n. 176 con il n. 164, per il quale è previsto il rilievo ante operam;
 - in Comune di Cesano Maderno si prevedano punti di misura in corrispondenza degli edifici residenziali di recente edificazione;
 - in Comune di Seveso si integrino i punti di misura con almeno un recettore da individuarsi tra gli edifici a ridosso del sedime ferroviario;
 - in Comune di Seregno si integrino i due punti di misura previsti con almeno un ulteriore recettore individuato tra gli edifici di recente edificazione a ridosso del sedime ferroviario.
4. Dovranno essere monitorate le condizioni di esercizio e definite procedure che prevedano l'attivazione di fasi di monitoraggio acustico “su condizione”, cioè sulla base dei dati di esercizio che evidenzino evoluzioni verso scenari di traffico più gravosi.
5. Il proponente dovrà garantire la manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire le parti deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante.

6. Relativamente all'impatto da vibrazioni, dovranno essere definiti i tratti del tracciato in corrispondenza dei quali è prevista la collocazione del materassino sotto-ballast indicandone le progressive.
7. Il piano di monitoraggio post operam delle vibrazioni dovrà essere adeguatamente sviluppato e dettagliato, con indicazione dei punti in cui sono previste le misure, delle modalità specifiche di esecuzione delle stesse e della schedulazione temporale delle campagne di misura previste. Tale documento dovrà essere sottoposto alla valutazione di ARPA, in particolare in merito alla scelta delle posizioni in cui effettuare le misure ed alle modalità delle stesse.

7 *Salute pubblica e rischio di incidente rilevante*

1. Si dovrà evitare lo stazionamento di convogli, se non per motivi strettamente legati all'esercizio della linea, nei tratti di linea adiacenti gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante (SICO di Cesano Maderno, ALCHYMARS e DIBRA al confine dei Comuni di Cesano Maderno e Ceriano Laghetto).
2. Per attività di cantiere nei pressi di tali aziende si dovrà acquisire la "Scheda di informazione sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori" di cui all'allegato V del D. Lgs. 334/99.
3. Qualora si presentasse la necessità di realizzare una nuova sottostazione di alimentazione, dovrà essere verificata la presenza di recettori e stimata l'esposizione a campi elettromagnetici.
4. Nel piano di sicurezza dei cantieri dovranno essere presenti idonee norme per limitare e regolamentare lavorazioni a fiamma o saldature onde evitare, nei territori in prossimità del Parco delle Groane, l'elevatissimo rischio di incendi boschivi (stagione febbraio-aprile e poi luglio-agosto).

8 *Paesaggio*

1. La scelta del modulo tipo di barriera acustica sia effettuata, di concerto con i Comuni interessati, a seguito di una valutazione paesaggistica, al fine di contenere l'elevato rischio di limitazione della fruizione paesistica che l'installazione di apparati fonoassorbenti comporta.
2. I manufatti edilizi, le strutture tecnologiche e la copertura per i viaggiatori previsti in corrispondenza della stazione di Ceriano Laghetto – Solaro siano meglio integrati - per tipologie edilizie, materiali e colori - con l'immagine tradizionale del manufatto di stazione, che trova nel fabbricato viaggiatori un significativo esempio realizzativo, ben inserito nel contesto paesaggistico a scala locale e che merita un grado di tutela atto a preservarne almeno la valenza documentale.
3. In considerazione delle complessive dimensioni del nuovo parcheggio d'interscambio presso la stazione di Ceriano Laghetto – Solaro, si valuti la possibilità di strutturarlo su piani sfalsati, così da aderire meglio all'andamento naturale del terreno, limitando i volumi di riporto e riducendone la complessiva emergenza. Tali varianti non dovranno precludere le azioni previste quali

“Mitigazioni delle opere complementari”

4. Il nuovo parcheggio di Groane dovrà essere realizzato garantendo la massima aderenza all’andamento naturale del terreno adottando, se necessario, le più opportune variazioni nella giacitura dei piani di calpestio onde limitare la formazione di murature di contenimento.
5. Il posto di movimento di Cesano Maderno – Groane dovrà avere una definizione formale in sintonia con gli altri edifici di servizio, che andranno uniformati ai consolidati caratteri dell’edilizia ferroviaria tradizionale.
6. Tutti i depositi biciclette andranno definiti in modo unitario, delineandone uno specifico modulo riproponibile nelle diverse situazioni.
7. Tutte le opere in sede, gli attraversamenti di torrenti (Guisa, Garbogna e Lombra) e i manufatti interferenti strutture tipiche in essere (parapetti, muri d’ala o semplici paramenti in pietra o mattoni) dovranno venir riproposti con le medesime finiture, evitando di rendere evidenti i nuovi elementi strutturali previsti.
8. Considerato il complessivo ingombro planivolumetrico del sovrappasso ciclopipedonale di Seregno e in relazione all’elevato grado di criticità che il complesso delle opere determina, si prescrive che in fase di progettazione esecutiva venga rivista l’intera progettazione dell’opera, valutando una soluzione tecnica che garantisca un più elevato livello d’integrazione formale e spaziale nel contesto di riferimento. Al fine di allontanare il più possibile il manufatto dalle abitazioni più prossime, dovrà altresì essere valutata la fattibilità della sua rotazione/traslazione. Il progetto dovrà inoltre essere integrato con le necessarie azioni mitigative prevedendo, ove necessario, alberature ad alto fusto.
9. Dovranno essere incrementate e maggiormente dettagliate le opere di mitigazione ambientale previste per il viadotto della variante alla SP133, prediligendo la piantumazione di piante autoctone ad alto fusto.

9 *Ulteriori prescrizioni*

1. Il progetto esecutivo dovrà individuare, in corrispondenza del Parco delle Groane e dell’Oasi LIPU di Cesano Maderno, le tominature necessarie a consentire l’attraversamento della ferrovia da parte della fauna selvatica di piccole e medie dimensioni (piccoli mammiferi, rettili e anfibi); inoltre, si dovrà porre attenzione al mantenimento della servitù di passaggio dei fondi agricoli, al fine di mitigare l’impatto dell’opera.
2. La nuova tratta dovrà rispettare la maglia irrigua esistente (fossi, rogge) mediante la costruzione di tominature laddove necessario, al fine di mantenere la distribuzione irrigua sul territorio.
3. Gli interventi compensativi dovranno essere conformi ai criteri della d.g.r. n. VII/13900 del 1.08.2003 e realizzati contestualmente agli interventi sulla linea ferroviaria.
4. Nelle opere di rimboschimento dovranno essere escluse le specie vegetali *Quercus pubescens*, *Pyrus pyraster*, *Cornus mas*, *Berberis vulgaris*.

5. In Comune di Ceriano Laghetto le opere di mitigazione dell'isola direzionale di via Milano siano realizzate con tecnica di forestazione con le specie *Quercus pedunculata*, *Crataegus monogyna* e *Prunus spinosa*; per quelle del sovrappasso di via Stabilimento si escluda l'utilizzo delle specie *Ligustrum ovalifolium* e *Berberis vulgaris*. Sulla scarpata a est si simuli il margine del bosco naturale.
6. Il complessivo piano di monitoraggio dovrà essere adeguato qualora si verificassero condizioni tali da necessitare una modifica dei recettori considerati.
7. In Comune di Cesano Maderno l'intervento dovrà rapportarsi con il progetto di realizzazione del Parco della Baruccanetta, nel comparto nord del territorio comunale, approvato nel 2004, garantendone l'accessibilità, soprattutto da parte delle utenze deboli, e la tutela.
8. In comune di Ceriano Laghetto si dovrà prevedere il coordinamento delle fasi di cantierizzazione con l'intervento, attualmente in procedura di V.I.A. nazionale, per la costruzione di una centrale termoelettrica di cogenerazione a servizio degli insediamenti industriali.
9. In merito al reticolo idrico superficiale, per i Torrenti Guisa e Garbogera, in particolare per il tratto interessato dai lavori di ricostruzione dei ponti e per i tratti a valle, si richiede il mantenimento dell'ampiezza e dell'andamento naturale.
10. Nella documentazione di appalto dovranno essere inseriti impegni a:
 - limitare l'attraversamento da parte dei mezzi pesanti di aree secche e polverose, mantenere queste ultime a regime umido, coprire i materiali trasportati, lavare le ruote degli autocarri;
 - contenere le immissioni di rumore e vibrazioni, anche con la realizzazione di specifiche barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri;
11. I lavori nel sottosuolo dovranno essere svolti, a carico della committenza, con assistenza archeologica eseguita da ditta specializzata che opererà secondo le direttive della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, così come prescritto dal d.lgs. n.42 del 22.01.2004, art. 28.

10 *Interferenze*

1. La Società AEB Distribuzione dovrà essere informata dell'inizio dei lavori che si svolgeranno in prossimità delle condutture di Sua proprietà. La passerella ciclopedonale di via Saronno dovrà garantire la possibilità della futura posa della fognatura nel tratto di strada attualmente esistente.
2. L'appaltatore dovrà preventivamente concordare con la società SICO metodi e tempi della sistemazione della tubazione di azoto in corrispondenza delle opere nn. 3-12.
3. L'impresa esecutrice dello scavo dovrà effettuare dei rilievi in via preventiva al fine di individuare con precisione gli impianti sotterranei di competenza TELECOM

4. Il proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà concordare con la società TELECOM S.p.A. metodi e tempi dell'eventuale sistemazione delle dorsali/infrastrutture in uscita dalla centrale telefonica di Cesano Maderno.

Dovranno essere garantite le condizioni di funzionalità ed integrità degli impianti della rete telefonica sia in fase di organizzazione dei cantieri sia ad opere ultimate.

Il proponente dovrà coordinare gli adempimenti relativi all'assegnazione di eventuali nuove sedi di posa dei cavi di TLC con gli Enti proprietari di quest'ultime, tenendo inoltre conto di esigenze irrinunciabili di continuità del servizio e di esercibilità dei cavi stessi.

5. In prossimità delle chilometriche 45+768 e 50+729, per quanto attiene alle opere ferroviarie, e nella banchina della strada provinciale SP 133, relativamente alle opere di viabilità, sono collocati collettori fognari che potrebbero interferire con i lavori in progetto. Si ritiene necessario che venga verificata l'esistenza di interferenze e vengano individuate le eventuali soluzioni realizzative compatibili con l'integrità/stabilità delle condotte fognarie per le quali deve essere anche garantita la corretta funzionalità.
6. Si ritiene necessario che i reciproci rapporti tra SNAM Rete Gas e il soggetto proponente siano definiti tramite apposita convenzione.