

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

Prescrizioni di carattere generale	pag. 1
Prescrizioni di carattere progettuale	pag. 2
Prescrizioni e raccomandazioni a carattere paesaggistico-ambientale	pag. 3
Generali	pag. 3
Attraversamenti dei corsi d'acqua	pag. 4
Interventi di riconnessione con il territorio e opere di compensazione	pag. 4
Rumore e vibrazioni	pag. 5
Cantierizzazione	pag. 5
Ambiente idrico superficiale e sotterraneo	pag. 8
Suolo e sottosuolo	pag. 10
Geologia ed idrogeologia	pag. 11
Vegetazione, flora e fauna	pag. 11
Mitigazione, recupero e compensazione ambientale	pag. 13
Sistema agricolo	pag. 20
Rumore	pag. 20
Atmosfera	pag. 21
Siti inquinati	pag. 21
Rifiuti	pag. 22
Attività estrattive	pag. 22
Sicurezza	pag. 23
Piani di monitoraggio	pag. 23
Raccomandazioni	pag. 25
Prescrizioni di carattere archeologico ed architettonico	pag. 25

PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE

- Al fine di garantire la massima coerenza progettuale, realizzativa e di esercizio tra l'opera in analisi e la futura linea ferroviaria AC/AV Torino - Venezia, tratta Torino - Milano si prescrive l'istituzione di uno specifico Tavolo Tecnico, al quale parteciperanno oltre ad un referente per TAV S.p.A. e SATAP S.p.A., i Comuni interessati dall'affiancamento tra la tratta in analisi dell'autostrada e la ferrovia, la Provincia di Milano, la Regione Lombardia ed il Parco Agricolo Sud Milano, nonchè tutti gli Enti coinvolti nell'ambito dell'intero tratto in affiancamento da Galliate a Rho (previa verifica della volontà di questi stessi Enti). Si fa in particolare riferimento al Comune di Mesero, al Comune di Bannate Ticino, al Comune di Romentino ed al Comune di Galliate oltre che alla Provincia di Novara, alla Regione Piemonte ed al Parco del Ticino. Detto Tavolo Tecnico dovrà riunirsi con cadenza almeno mensile a partire dal primo mese successivo alla formalizzazione dell'approvazione del progetto definitivo dell'intervento, operando in una logica di confronto e condivisione delle scelte, dovrà avere come sue principali finalità:
 - l'esplicitazione delle specifiche competenze progettuali e realizzative di SATAP S.p.A. e TAV S.p.A. in relazione alle opere principali ed a quelle connesse e/o complementari;
 - l'individuazione di tutti gli elementi tecnici utili a SATAP S.p.A. per la redazione di un progetto esecutivo che si coordini al meglio con l'intervento ferroviario rispondendo al contempo alle differenti esigenze del territorio;
 - il coordinamento delle attività di progettazione relative ai progetti ferroviario, autostradale ed alla viabilità interferita/connessa/complementare;
 - la gestione comune (per quanto possibile) tra SATAP S.p.A. e TAV S.p.A. delle interferenze con le reti tecnologiche, in modo tale da individuare corridoi preferenziali (nuovi o esistenti) dedicati agli attraversamenti per i sottoservizi mediante infrastrutturazioni dimensionalmente e tecnicamente coerenti ed adeguate;
 - la pianificazione delle attività di cantiere di SATAP S.p.A. e TAV S.p.A., da definire, in termini di tipologia dei lavori e di cronoprogramma dei lavori, in modo tale da garantire la massima coerenza, la massima economicità ed il minimo impatto sul territorio;
 - il monitoraggio delle attività di progettazione e di realizzazione degli interventi autostradale e ferroviario;
 - la definizione puntuale delle aree che SATAP S.p.A. e TAV S.p.A. dovranno cedere ai Comuni, con l'indicazione del livello di riqualificazione delle stesse e con la specificazione del soggetto competente per l'esecuzione dei lavori di demolizione e rinaturalizzazione/ricostruzione;
 - la scelta delle aree da destinare a cantiere, che dovranno essere collocate in aree dotate di infrastrutturazioni e con un basso impatto sul territorio. La scelta definitiva delle aree si baserà anche sulla valutazione di un piano delle attività di cantiere (che SATAP S.p.A. dovrà redigere prima dello sviluppo del progetto esecutivo) contenente analisi specifiche circa l'entità ed le caratteristiche del traffico indotto. La scelta dell'ubicazione definitiva delle aree di cantiere dovrà quindi essere sviluppata in modo tale da garantire,



anche in relazione all'applicazione di specifiche misure mitigative, il minore impatto sugli abitati da parte dei mezzi utilizzati nei lavori;

- la verifica delle prescrizioni di natura tecnica e ambientale sviluppate nell'ambito del presente allegato.
- Tutte le determinazioni e le valutazioni del Tavolo Tecnico dovranno svilupparsi in coerenza ed in coordinamento con le attività di osservatorio ambientale relative al progetto autostradale ed a quello ferroviario.
- In ragione del fatto che lo svincolo di Boffalora, così come ridefinito geometricamente dal progetto, insiste completamente sui territori comunali di Marcallo con Casone e di Mesero, si dovrà verificare con ANAS S.p.A. l'opportunità di rinominarlo, tenendo conto, nella determinazione della nuova denominazione, degli ambiti territoriali interessati oltre che della futura interconnessione con la Superstrada Boffalora - Malpensa.
- L'incremento dell'occupazione di suolo correlata al prolungamento degli attuali attraversamenti dell'autostrada da parte delle reti tecnologiche non dovrà essere soggetta a canone.

PRESCRIZIONI DI CARATTERE PROGETTUALE

- Il progetto esecutivo dovrà essere sviluppato considerando gli strumenti urbanistici vigenti e prendendo atto di tutti gli aggiornamenti degli interventi di competenza TAV S.p.A. concordati tra la stessa TAV S.p.A. ed ogni singola amministrazione comunale.
- Nell'ambito del progetto esecutivo dovranno essere sviluppati:
 - uno specifico elaborato che indichi le aree soggette a esproprio e quelle soggette ad occupazione temporanea;
 - una cartografia di dettaglio (almeno in scala 1:500) a base catastale delle aree dismesse dall'autostrada, con l'individuazione delle loro future destinazioni e dei loro futuri utilizzi.
- Le progettazioni esecutive dei sottopassi e dei sovrappassi dovranno essere curate in modo tale da garantire condizioni microclimatiche non dannose per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) che li impegnano.
- In ragione del fatto che l'adeguamento della sede stradale dell'autostrada determina anche la necessità di allargare (anche a nord) il manufatto sulla SS 33 "del Sempione" il progetto dovrà prevedere l'allargamento verso nord del medesimo manufatto, dando comunque atto che la relativa esecuzione e finanziamento resta in capo al progetto di Accessibilità Stradale al Polo Fieristico di Rho - Pero.
- Si dà atto che il progetto recepisce la nuova collocazione dell'Area di Servizio "Rho - Sud" così come determinato nell'ambito delle opere infrastrutturali di accesso al Nuovo Polo Fieristico di Rho- Pero e con esecuzione a carico di SATAP S.p.A. oggetto di specifico piano finanziario.
- In Comune di Arluno si prescrive l'adeguamento, in coerenza con le previsioni del progetto della linea AC/AV Torino - Venezia, tratta Torino - Milano, del sottopasso in Via Certosa esistente (pk 110+036) alle dimensioni di 5,0 m di larghezza e 3,5 m di altezza.
- In Comune di Comaredo si prescrive la ridefinizione progettuale, nell'ambito del corridoio urbanistico individuato, da concordare con tutti gli enti interessati e da sviluppare nell'ambito della progettazione esecutiva dello svincolo di Rho Sud. Esso dovrà essere disegnato in modo tale da eliminare/ridurre la possibilità che si verifichino accodamenti inefficienti la funzionalità del casello autostradale e la qualità del deflusso veicolare sulla viabilità ordinaria. In tal senso sarà opportuno allegare al progetto una specifica relazione di traffico che analizzi le modalità di gestione del carico veicolare (di punta) da parte del nuovo svincolo e della viabilità non autostradale ad esso correlata.

fm

- In Comune di Marcano con Casone si prescrive l'adeguamento del sottopasso della Strada Comunale Barco - Menedrago da realizzare con una sezione trasversale costante e senza suddivisioni interne.
- In Comune di Ossonova si prescrive il ridimensionamento, in coerenza con le prescrizioni comunali, del sottopasso esistente sulla Strada Comunale Corbetta al km 108+995, da realizzare in modo tale da garantire la sicurezza nella circolazione con particolare attenzione alle utenze deboli (pedoni e ciclisti); si dovrà altresì prevedere l'allargamento dei sottopassi esistenti, ed in particolare del sottopasso Ranteghetta al km 108+420, a 5,0 m di larghezza e 3,5 m di altezza.
- In Comune di Pero si prescrive lo sviluppo, da studiare nell'ambito del progetto esecutivo, di un nuovo attraversamento del fiume Olona coerente con l'obiettivo di recuperare il corridoio ecologico del fiume; si prescrive altresì la ridefinizione, da studiare nell'ambito del progetto esecutivo dell'attraversamento della SS 33 "del Sempione" nella parte non coinvolta dagli interventi viabilistici di Accessibilità Straccale al Nuovo Polo Fieristico di Rho - Pero.
- In Comune di Rho si dovranno stimare, mediante apposito elaborato, nell'ambito del progetto esecutivo, gli impatti sulla viabilità locale correlata alla nuova infrastrutturazione autostradale ed in particolare alla nuova configurazione geometrica e gestionale degli svincoli.
- In Comune di Vanzago si prescrive il mantenimento dell'attuale viabilità della SP 214 ovvero la realizzazione delle necessarie modifiche utili a conservare funzionalmente il collegamento da essa definito.

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI A CARATTERE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE

Generali

- Si dovrà:
 - ❖ Provvedere, in coordinamento con l'Osservatorio Ambientale della linea AC Torino - Milano appositamente costituito:
 - al coordinamento delle residue fasi progettuali fra l'intervento stradale e quello ferroviario con attenzione alla viabilità interferita;
 - alla risoluzione delle interferenze con le reti tecnologiche;
 - al coordinamento della pianificazione delle attività di cantiere prevedendo per quanto possibile la condivisione della viabilità di servizio;
 - al coordinamento degli interventi di mitigazione ambientale, definendo al contempo, le compensazioni di carattere ambientale;
 - al monitoraggio dell'andamento dei lavori;
 - ❖ prevedere un idoneo sistema di rilievo di fenomeni di congestione al fine di comunicare tempestivamente agli utenti in entrata nell'autostrada, anche mediante pannelli a messaggio variabile ai caselli, la necessità di dirigersi su itinerari alternativi;
 - ❖ definire in dettaglio la riqualificazione dei sedimi dismessi, con particolare riferimento al tratto tra le progressive 110+724 e 112+855, mediante idonei interventi concordati con gli enti locali competenti;
 - ❖ prevedere l'installazione di un impianto di controllo delle condizioni di visibilità, con dispositivi ad alta tecnologia e con attivazione automatica in caso di riduzione della visibilità;
 - ❖ realizzare il cantiere "Campo di Appoggio di Arluno" così come indicato nella

documentazione integrativa ricevuta.

- Al fine di ridurre l'incidenza del complesso delle infrastrutture sul paesaggio e sugli ambiti naturali coinvolti si richiede, inoltre, che siano attivate tutte le procedure per concertare i tempi di realizzazione (in fase di progettazione esecutiva e nelle successive fasi di cantierizzazione) di entrambi i progetti, allo scopo di minimizzare l'uso del suolo necessario per la predisposizione delle opere accessorie quali piste, depositi, cantieri ecc. A tal fine si ritiene indispensabile redigere un progetto integrato dei manufatti condivisi, per non dar luogo, ove possibile, ad opere non utilizzate da entrambe le infrastrutture.
- Si dovrà prevedere e progettare, per l'area in coincidenza dell'attuale cavalcavia della SP n. 197 sull'autostrada, individuata nella tav. n. 4 del PTCP come "corridoio ecologico secondario", il mantenimento delle linee di connettività esistenti tra la zona nord e la zona sud dell'autostrada, così come previsto e definito dal vigente PTCP - entrato in vigore in data 05.11.2003 - e disciplinato dagli artt. 58, 59 e 60 delle relative Norme di Attuazione, dalla tabella 4, punto 17 delle NTA medesime e dall'allegato repertorio B al PTCP (punto M, Sistema delle infrastrutture per la mobilità - 2. Interventi di bypass di infrastrutture lineari).

Attraversamenti dei corsi d'acqua

- Le pile in alveo del nuovo viadotto dovranno trovare dal punto di vista ambientale e paesaggistico una buona corrispondenza con le strutture di sostegno della linea TAV in modo da contenere l'impatto visuale cumulativo delle due opere. Per quanto attiene gli aspetti di finitura e coloritura delle parti costituenti la opere d'arte del viadotto, dovrà essere seguita la linea di uniformità rispetto alle opere che già caratterizzano le scelte più recenti lungo lo stesso tracciato autostradale. In ogni caso il progetto esecutivo dovrà contenere una simulazione fotografica di tutte le opere d'arte in progetto ai fini del loro inserimento paesaggistico-ambientale. Per quanto attiene alla demolizione della struttura di attraversamento del fiume Ticino ora esistente ed alla rimozione dei rilevati di accesso, dovrà essere assicurata la completa reintegrazione dei sedimenti che interessano il rilevato autostradale che viene dismesso; analogamente dovrà essere assicurata la completa rimozione delle strutture del ponte, sia per le parti in alveo che per quelle di connessione con la sponda. Secondo l'analogo principio di reintegrazione e di rinaturalizzazione, dovrà essere previsto lo smantellamento delle opere di difesa idraulica che abbiano perso la loro funzione antiersiva, la loro completa rimozione, il rimodellamento dei tratti spondali secondo linee naturali e la loro rinaturalizzazione, con particolare riferimento alla sponda della Lanca del Monza, all'occorrenza anche con opere di stabilizzazione tipiche della ingegneria naturalistica.

Interventi di riconnessione con il territorio e opere di compensazione.

- Per quanto attiene alle opere di compensazione, anche dal punto di vista ambientale e paesaggistico, il progetto esecutivo dovrà definire in modo puntuale la natura delle opere da realizzarsi, assicurando sia attraverso la bontà e proprietà delle stesse che attraverso le previsioni di reintegrazione delle fallanze un esito finale di buona qualità; a tal proposito si richiede in specifico che la progettazione sia particolarmente attenta a determinare le ricuciture degli ambiti territoriali attraversati, seguendone gli assetti caratteristici già presenti ed una attenta riconferma delle specie arboree/arbustive locali.
- Lungo il percorso stradale dovrà essere mantenuto il sistema del reticolo irriguo esistente e si dovrà prevedere un'implementazione della rete ecologica locale, con la

Am

riattivazione e riqualificazione dei fontanili e la ricostruzione della rete di filari, siepi e nuclei boscati.

- Si dovranno individuare le interferenze dell'infrastruttura di progetto con gli elementi territoriali lineari attraversati (percorsi pedonali e ciclabili, maglia poderale ed interpoderale, ecc) e definire interventi idonei al loro mantenimento; nello specifico le piste ciclabili dovranno essere raccordate al sistema dei percorsi ciclopedonali che interessa l'area oggetto dell'intervento e dovrà essere garantita la permeabilità tra i versanti attraversati dalle infrastrutture alle persone ed ai mezzi funzionali alla gestione agricola.
- Si dovranno predisporre le necessarie connessioni tra gli ambiti territoriali separati dall'infrastruttura mediante by-pass che permettano alla fauna di muoversi efficacemente da un blocco all'altro, non solo a livello individuale ma anche a livello di popolazione, formando, eventualmente, le cosiddette "metapopolazioni" frammentate tra i diversi blocchi di diversa valenza, tra i quali si potrà avere un regolare flusso di migrazione.
- La realizzazione dei varchi ai fini faunistici, nonché degli attraversamenti ciclabili lungo il tracciato Alta Capacità, dovrà trovare completamento nei corrispondenti varchi (o attraversamenti) sotto o sopra l'autostrada A4.

Rumore e vibrazioni

- La scelta della tipologia di barriere antirumore da adoperare per il tratto in esame dovrà adeguarsi a quanto già concordato in sede di Osservatorio Ambientale per il tronco I in realizzazione e, per quanto riguarda la barriera prevista in corrispondenza del viadotto sul Ticino, si dovrà verificare l'opportunità, anche nella zona di imbocco del tratto piemontese (ora apparentemente sprovvisto), della posa di una barriera per quanto possibile leggera e trasparente che potrebbe essere anche volutamente interrotta in corrispondenza della possibilità di apprezzamento delle prospettive verso l'assetto del fiume Ticino, per chi percorre il viadotto.

Cantierizzazione

- Il progetto esecutivo della cantierizzazione, comprensivo delle aree di deposito e lavorazione dei fresati di piattaforma, dovrà essere presentato con congruo anticipo agli Enti preposti per le dovute autorizzazioni e le possibili ottimizzazioni di carattere ambientale, ad esempio per la adeguata tutela della Roggia Molinara e della Fontana Vera. In tale documentazione dovranno essere anche dettagliatamente indicate le modalità di riduzione, contenimento e gestione di emissioni (in atmosfera, rumore, scarichi di acque) e di rifiuti dei cantieri. Per quanto riguarda la viabilità rurale, si evidenzia la necessità di assicurare l'accesso ai fondi agricoli sia durante la fase di cantiere, sia durante la fase di esercizio dell'opera in progetto. Al fine di contenere il consumo di suolo e per limitare impatti non previsti e controllare l'espandersi di quelli individuati, dovrà essere infine prevista, in sede di esecutivo, la puntuale e preventiva individuazione e delimitazione delle occupazioni temporanee di ogni forma di attività connessa alla cantierizzazione, piste di servizio comprese. Dovrà essere descritta e specificata, nel piano di cantierizzazione del progetto esecutivo, l'impiego reale delle piste, con le conseguenti limitazioni d'uso e interferenze con la circolazione locale; dovrà inoltre essere specificata la relazione tra le varie fasi di realizzazione dell'opera e delle varianti provvisorie e la realizzazione, l'impiego e il ripristino della viabilità di cantiere.
- Nei pressi della Roggia Molinara e della Fontana Vera si dovrà prevedere che ogni

Am

- insediamento, cantiere o pista nei pressi sia assistito da presidi di contenimento di sversamenti e ruscellamenti di acque torbide in modo da tutelare i corpi idrici in oggetto.
- Si dovrà garantire un reale coordinamento delle fasi di cantiere relative alla costruzione della linea ferroviaria e dell'ampliamento autostradale. L'obiettivo dovrà essere quello di coerenza le tempistiche di funzionamento dei cantieri.
 - Per definire il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera, in sede di progettazione esecutiva dovranno essere puntualmente identificate, anche sotto il profilo amministrativo, le effettive disponibilità di materiale inerte, considerando anche la possibilità di reperire parte dei volumi necessari dall'esubero previsto nel progetto ANAS del collegamento Boffalora-Malpensa, redigendo altresì idoneo piano di smaltimento dei rifiuti.
 - Relativamente al piano di cantierizzazione, considerata la natura dei lavori, l'estensione del cantiere, la quantità dei materiali in gioco e lo spostamento dei mezzi adibiti al trasporto, la successiva progettazione esecutiva dovrà tener conto della necessità che le aree occupate vengano recuperate, a fine lavori, attraverso uno specifico progetto di sistemazione definitiva, anche delle aree intercluse, in modo che tali ambiti non siano considerati "residuali" ma appartengano a pieno titolo al complessivo progetto di adeguamento dell'autostrada esistente.
 - In fase cantieristica non potranno essere consentiti, nel raggio di 200 m dai pozzi di emungimento di acque potabili, lo stoccaggio di materiali inquinanti (depositi o impianti di distribuzione carburante, depositi rifiuti, fanghi, acque reflue) e l'immissione nel sottosuolo o sul suolo di scarichi idrici di qualsivoglia natura (di processo, antropiche o meteoriche).
 - Si dovrà verificare il rischio di contaminazione del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee delle aree occupate, che potrebbe verificarsi in relazione all'utilizzo dei mezzi nella fase di cantiere (rifornimento carburante, movimento e sosta degli stessi, lavaggio); dette aree non potranno essere localizzate all'interno delle zone di rispetto di punti di captazione destinati al consumo umano e, se necessario, dovranno essere oggetto di bonifica.
 - Sarà necessario limitare, in adiacenze alle aree a Parco o presso aree individuate come "sensibili" dalla mappatura faunistica, la fase di cantiere ai periodi luglio/settembre e dicembre/febbraio, escludendo i lavori nel periodo marzo/giugno, al fine di ridurre il disturbo alla riproduzione della fauna selvatica.
 - Si dovrà definire con chiarezza il periodo in cui si svolgerà l'attività lavorativa, in generale escludendo le ore notturne (dalle 22.00 alle 6.00) ed i giorni festivi, precisando chiaramente che le attività particolarmente rumorose o fonte di vibrazioni non verranno svolte nelle prime/ultime ore del periodo diurno (dalle 6 alle 8 e dalle 20 alle 22).
 - Le aree di cantiere particolarmente rumorose dovranno essere poste il più lontano possibile dagli edifici occupati da persone, anche a scopo lavorativo (es. capannoni industriali), e dovranno comunque essere circondate da schermature - anche mobili - onde ridurre al minimo l'impatto acustico.
 - In occasione di operazioni di cantiere effettuate presso ambiti a rischio archeologico, si dovrà garantire la presenza di personale esperto nel settore, con oneri a carico del Proponente.
 - Le aree di cantiere dovranno, a lavori ultimati, essere risistemate in modo tale da ricreare le condizioni iniziali, morfologiche e topografiche, prevedendo anche la ricostruzione di siepi e filari arborei temporaneamente soppressi in fase di cantiere, che dovrà avvenire rispettando le ubicazioni originarie.
 - Si richiede la piantumazione di filari arborei presso le aree di cantiere quale ulteriore misura di protezione dall'impatto acustico, atmosferico e visivo.



- La viabilità di cantiere dovrà essere organizzata in modo da limitare le interferenze con quella esistente. In particolare, sarà necessario concordare con i Comuni interessati gli itinerari dei mezzi d'opera, prevedendo eventuali varianti stradali, onde evitare il sovraccarico della viabilità urbana; inoltre sulle piste di cantiere la velocità dovrà essere limitata a 30 km/h.
- Sarà necessario effettuare un approfondimento per individuare e valutare eventuali impatti cumulativi derivanti dalla fase di cantiere sia dell'opera in oggetto sia di altre infrastrutture in programma nei dintorni del pSIC "Bosco di Vanzago" (IT 2050006).
- Nel trattamento del materiale, i processi dei lavori meccanici dovranno prevedere l'agglomerazione della polvere mediante movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi, mediante periodica bagnatura dell'area e delle strade di cantiere e mediante previsione di una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi in uscita dal cantiere, per evitare dispersioni polverose lungo i percorsi stradali.
- Al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, si dovrà far uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere nel delimitare le aree dei cantieri.
- I processi dei lavoro termici e chimici dovranno prevedere, nelle opere di pavimentazione e impermeabilizzazione, l'impiego di emulsioni bituminose, la riduzione della temperatura di lavoro mediante la scelta di leganti adatti, l'impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura.
- Dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità per ridurre il numero di veicoli in circolazione; i mezzi destinati al trasporto di materiale di approvvigionamento e di risulta dovranno essere coperti con appositi teli resistenti e impermeabili.
- Dovranno essere specificate quantità e provenienza delle acque utilizzate in fase di cantiere, con l'obiettivo di tendere al maggior risparmio possibile della risorsa idrica.
- I riempimenti dovranno essere effettuati privilegiando il riutilizzo del materiale derivante dagli scavi e dalle demolizioni.
- Cemento e altri materiali di cantiere allo stato solido polverulento dovranno essere stoccati in sili e movimentati con trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri (dotati di sistemi di controllo dell'efficienza) in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc. I depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione dovranno essere protetti da barriere e umidificati in caso di vento superiore ai 5m/s, mentre i depositi con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con misure come la copertura con stuoie/teli, tenendo conto che i lavori dovranno essere comunque sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli.
- Eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di carter.
- Dovrà essere prevista l'adozione di sistemi di carico del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio, mentre durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi dovranno essere utilizzati sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione e abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi.
- Dovranno essere utilizzati gruppi elettrogeni e di produzione calore con caratteristiche tali da ottenere le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera. Sarà necessario impiegare, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico); mentre le macchine con motore diesel andranno possibilmente alimentate con carburanti a basso tenore di zolfo (<50ppm).
- L'impianto di betonaggio dovrà essere provvisto di schermature e accorgimenti per contenere le emissioni diffuse di polveri. Le fasi della produzione di calcestruzzo e il

carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati a un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto. Punti di emissione a breve distanza (< 50 m) da aperture di locali abitabili dovranno, se possibile, avere altezza maggiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta.

- Per lo stoccaggio e la movimentazione degli inerti occorrerà seguire le seguenti indicazioni: umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo; formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico, copertura dei nastri trasportatori e abbattimento a umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico, sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento.
- La realizzazione del campo base previsto nei cantieri dovrà avvenire nel rispetto delle norme generali che regolano la materia a livello legislativo, nonché delle prescrizioni che verranno impartite in sede di espressione del parere che dovrà essere richiesto in merito.
- Nella fase di cantierizzazione e di esecuzione delle opere dovranno essere attuate tutte le prescrizioni indicate nel SIA nel fascicolo relativo all'Abaco degli interventi.

Ambiente idrico, superficiale e sotterraneo

- Analogamente a quanto già stabilito per la tratta Torino - Novara est della autostrada si dovrà, a partire da informazioni già presenti nel progetto ma non organizzate allo scopo, fornire un grafo idraulico dell'opera connesso con il grafo del reticolo idrico regionale nei punti in cui si prevede lo scarico delle acque non drenate. A questo dovrà essere associata la stima delle portate recapitate in finzione delle analisi idrogeologiche assunte quali basi del progetto. Sia per la tratta Torino - Novara che per la tratta Novara - Ticino dovrà essere concordato lo sviluppo di uno studio dei carichi inquinanti delle acque di piattaforma e del comportamento dei fossi drenanti al riguardo, in modo da disporre di una adeguata base conoscitiva, da sviluppare tenendo conto dei risultati dello studio sulla prima tratta.
- Nel progetto esecutivo dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alle interferenze dell'opera in progetto sui pozzi che utilizzano l'acquifero superficiale per scopi agricoli ed irrigui presenti nell'area di intervento, individuando le soluzioni progettuali e gli interventi di mitigazione e di compensazione necessari per risolvere le problematiche esistenti. A proposito dei cosiddetti "filtri biologici" nel progetto esecutivo dovranno essere meglio esplicitati i criteri di funzionamento con particolare attenzione alla durabilità, all'efficienza e ai costi gestionali degli stessi, fornendo anche gli indispensabili chiarimenti sulle operazioni manutentive richieste e sulla destinazione finale dei prodotti derivanti dallo sfalciamento del materiale costituente la parte attiva del filtro. Dovrà inoltre essere affrontato in maniera adeguata e risolto il problema degli sversamenti accidentali di prodotti nocivi anche in accordo con l'associazione di gestione dei canali irrigui interferiti "Est Sesia". Nei cantieri dovranno essere predisposti dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma delle piazzole pavimentate, delle rampe di lavaggio dei mezzi, dei cantieri industriali e delle piattaforme pavimentate degli impianti di betonaggio. Inoltre dovrà essere predisposto, in sede di progetto esecutivo, un piano di intervento per il contenimento degli impatti sulle acque sotterranee prodotti con le attività di cantiere. Per tutto quanto non riportato, in merito alla tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee, si rimanda a quanto prescritto nella D.G.R. del Piemonte n. 8-5864 in data 22/04/2002 emessa per il tronco I dell'intrastruttura in oggetto.
- Per quanto riguarda l'approvvigionamento di acqua industriale in uso nelle aree di

cantiere, laddove si preveda la realizzazione di specifici pozzi, si dovrà limitare la terebrazione dei nuovi pozzi alla falda superficiale.

- Si dovrà prevedere l'adozione di tutte le misure necessarie per evitare che la realizzazione e l'esercizio della infrastruttura in argomento influisca in modo percepibile:
 - sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee;
 - sul regime idraulico;
 - sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato.
- Si dovrà prevedere per la fase di realizzazione dei viadotto e/o laddove siano presenti falde superficiali, 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;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;
 - non siano presenti manufatti in alveo.
- Si dovrà mantenere sempre la continuità del reticolo idrografico con particolare riferimento a quello per uso irriguo.
- Si dovranno definire in dettaglio i sistemi atti alla raccolta e al trattamento delle acque di dilavamento della piattaforma, comprese le acque di prima pioggia, ed il contenimento degli sversamenti accidentali. Si dovrà prevedere inoltre che per le acque di piattaforma convogliate nei fossi drenanti ai piedi dei rilevati siano adottati opportuni presidi idraulico-ambientali.
- Si dovrà dimostrare, attraverso l'analisi di rischio, la scelta di utilizzare, per lo smaltimento delle acque di piattaforma, fossi drenanti al piede della scarpata. Detta analisi dovrà individuare l'estensione della potenziale compromissione del sottosuolo ricevente le acque drenate e l'ambito territoriale oggetto di bonifica nel caso di sversamenti accidentali. Qualora l'estensione dell'area compromessa interessasse le fasce di rispetto di pozzi, si dovrà prevedere un sistema diverso di smaltimento delle acque di piattaforma che eviti la dispersione diretta nel sottosuolo.
- Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentata, per ogni manufatto di attraversamento di corsi d'acqua, domanda di autorizzazione idraulica all'amministrazione competente per la polizia idraulica ai sensi degli artt. 97 e 98 del R.D. n. 523/1904, corredata della verifica idraulica, al fine di modificare e/o impostare il disciplinare regolante il pagamento dei relativi canoni. Si rammenta che in questo caso le amministrazioni competenti sono la Regione Lombardia per il reticolo principale sopraindicato, i Comuni per i restanti corsi d'acqua del reticolo minore ed il Consorzio di Bonifica per eventuali corsi d'acqua inseriti nell'allegato D alla D.G.R. della Lombardia n. 7898/2002. Dovranno essere garantite le modalità di raccolta di eventuali liquidi accidentalmente sversati, sia in fase cantieristica sia in fase di esercizio, in modo da prevenire qualsiasi contaminazione del suolo e della falda idrica sottostante.
- Per migliorare il deflusso idrico dovranno essere adeguatamente progettate tutte le opere connesse alla realizzazione o manutenzione, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, di tombini o ponticelli posti in prossimità di canali e di rogge.
- Dovrà essere sviluppata una progettazione specifica per ogni singolo fontanile riportato in nota¹ interessato dal tracciato, con il fine di realizzare la tutela dei fontanili attivi con interventi di risistemazione idraulica e/o di rinaturazione e di potenziamento della

¹ Fontanile Cavo Nuovo (Comune di Cornaredo), Fontanile Vighignolo (Comune di Rho), Fontanile Oscuro (Comune di Cornaredo), Fontanile Briocco (Comune di Rho), Fontanile Pietrasanta I e II (Comune di Rho), Fontanile Grande (Comune di Rho).

- vegetazione esistente.
- In fase di progettazione esecutiva dell'opera dovrà essere considerata la presenza di pozzi di emungimento di acque potabili (pubblici o privati) nelle zone ricomprese in una fascia di almeno 500-1000 m da entrambi i lati dell'infrastruttura in progetto, soprattutto nei tratti in modifica di tracciato.
 - Dovrà essere predisposto un elaborato di dettaglio che verifichi l'inquinamento delle falde nel caso di sversamento accidentale di prodotti sull'autostrada, valutando la possibilità di adottare ulteriori sistemi di drenaggio delle acque in casi di particolare criticità ambientale.
 - In riferimento allo smaltimento delle acque di piattaforma si dovrà prevedere un sistema di drenaggio che convogli le acque in canaline poste all'esterno delle carreggiate, con livelletta anche diversa da quella stradale. Le acque di piattaforma saranno trattate e restituite agli alvei naturali oppure infiltrate nel suolo. Si dovranno valutare modalità e criteri con cui le portate idriche verranno immesse nel reticolo idrografico esistente, per non creare condizioni di surplus nel corpo recettore, soprattutto in caso di eventi meteorici critici.
 - Si dovrà valutare il grado di interferenza del tracciato con aree soggette a bonifica od altri siti contaminati o potenzialmente contaminati, tra le quali si segnalano quelle individuate nella tav. 2 del PTCP di Milano nei Comuni di Marcallo con Casone e Arluno.

Suolo e sottosuolo

- Si richiede di recuperare in tempi rapidi e in maniera funzionale, sia in termini di ricollocazione del terreno di scotico che di ripristino della copertura erbacea e di reimpianto degli esemplari arborei (piante isolate, filari, nuclei boscati), le aree utilizzate nella fase di realizzazione dell'opera e dismesse al termine dei lavori. A questo proposito, di notevole importanza è la fase di monitoraggio ante operam relativa alle caratteristiche pedologiche dei suoli e alla composizione vegetazionale delle aree che saranno interessate dagli interventi temporanei, al fine di poter ricreare le situazioni originarie laddove ancora di pregio.
- Le attività di scotico, stoccaggio, riutilizzo del materiale terroso e di recupero dei suoli agricoli e naturali dovranno essere oggetto di apposita progettazione, che dovrà utilizzare come riferimento di base le risultanze del monitoraggio ante operam relativo alle caratteristiche pedologiche dei suoli. Prima della apertura dei cantieri dovrà inoltre essere redatto un bilancio dei suoli di scotico da reimpiantarsi durante i ripristini successivi al completamento dell'opera. Il terreno agrario ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato, avendo cura di separare i diversi orizzonti pedologici, per poi essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale. Nel progetto esecutivo dovranno essere indicate le aree destinate allo stoccaggio del terreno di scotico e dovranno essere specificate le dimensioni e la geometria dei cumuli, nonché le modalità di conservazione e manutenzione degli stessi in relazione ai tempi di stoccaggio del materiale e di ripristino ambientale dei luoghi. Gli strati terrosi prelevati durante lo scotico dovranno essere ricollocati secondo la loro successione originaria. I volumi di terreno agrario eventualmente non utilizzati per gli interventi di recupero ambientale nell'ambito del progetto in questione dovranno comunque essere impiegati per il recupero di siti degradati localizzati nell'area vasta e non dovranno essere destinati a discarica. Le attività di scotico, stoccaggio, riutilizzo del materiale terroso e di recupero dei suoli agricoli e naturali, così come tutti gli interventi di recupero, di mitigazione e di compensazione ambientale, dovranno essere inserite nel computo metrico del progetto esecutivo.

- Si dovrà dimostrare l'effettiva disponibilità da parte dei 6 siti individuati come cave di prestito tenendo conto, nelle previsioni di utilizzo, dei fabbisogni necessari alla realizzazione delle altre opere previste nell'area e porre in essere un'attività di coordinamento per tale scopo sia con i soggetti gestori delle cave che con le società proponenti delle altre opere (ad. esempio TAV).
- Si dovrà verificare l'interferenza dell'infrastruttura in progetto con una cava TAV per l'estrazione di materiale ed un'area inquinata da melme acide soggetta a bonifica, da parte di TAV, in territorio comunale di Ossoina.

Geologia ed idrogeologia

- Si dovrà predisporre uno studio idrogeologico di dettaglio delle aree interessate che:
 - riporti l'eventuale presenza di falde sospese, che potrebbero interferire negativamente con gli interventi in esame nei tratti interrati;
 - evidenzi le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera in questione, può comportare (gallerie artificiali) sul regime delle falde acquifere (modifiche della circolazione idrica sotterranea);
 - valuti il rischio connesso alla presenza di aree con emergenze idriche diffuse (fontanili);
 - garantisca in fase di esecuzione dei lavori, per quanto concerne sia le opere stradali sia l'attività dei previsti cantieri, la tutela delle acque superficiali e delle falde acquifere da eventuali fenomeni di inquinamento, nonché la salvaguardia della funzionalità del reticolo idrografico naturale ed artificiale (condizioni di deflusso e operazioni di controllo e manutenzione);
 - valuti le interferenze del tracciato con la falda qualora affiorante presso aree un tempo interessate dall'attività estrattiva (cave di prestito);
 - verifichi gli studi geologici predisposti, ai sensi dell'art. 2 della L.R. 24 novembre 1997, n. 41, dai Comuni interessati dall'intervento, al fine di acquisire ulteriori informazioni in merito alle condizioni litologiche e geomorfologiche delle aree interessate, al rischio idraulico ed idrogeologico esistente e alle principali proprietà della falda freatica (direzione di deflusso, profondità, oscillazione stagionale, ecc.). Qualora le opere interessino siti individuati in classe 4^a nella carta di fattibilità (aree dove l'alta pericolosità/vulnerabilità comporta gravi limitazioni per la modifica delle destinazioni d'uso) le infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico potranno essere realizzate solo se non altrimenti localizzabili e dovranno comunque essere puntualmente valutate in funzione del grado di rischio che determina l'ambito di pericolosità/vulnerabilità omogenea;
 - effettui una verifica dell'attraversamento di corsi d'acqua in conformità ai contenuti della direttiva n. 2 dell' 11/05/1999 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", valutando il franco rispetto alla portata con tempo di ritorno di 100 anni.

Vegetazione, flora e fauna

- I viadotti della AC e della A4 sul Fiume Ticino dovranno essere realizzati con tipologie costruttive simili (altezza e tipologia delle pile, allineamento delle pile, ecc.) in modo da garantire la migliore permeabilità del corridoio tecnologico ed il minor impatto visivo.

Am

Analogamente a quanto richiesto e attuato durante i lavori A.C. la realizzazione di piste e guadi nell'alveo del Ticino deve permettere una circolazione idrica su tutta l'estensione dei greti, rispettando l'esistenza di bracci secondari e canali minori. Per la realizzazione delle pile nell'alveo del Ticino al fine di ridurre il rischio di perdite e sversamenti le isole di lavorazione dovranno essere realizzate in modo da contenere i reflussi derivanti dalle lavorazioni in jet-grouting e dalle gettate.

- Per quanto riguarda il Ponte Roggia Molinara, per l'attraversamento della A4 si dovrà studiare la possibilità di un viadotto uguale come dimensioni e collocamento a quello già previsto per la linea AC gli scatolari previsti in progetto per la Roggia Molinara e la Fontana Prato Bruciato dovrebbero quindi essere sostituiti con un passaggio in unica campata al fine di minimizzare gli ostacoli costituiti dalle due infrastrutture sia in termini idraulici che di corridoio ecologico.
- La vegetazione sulle sponde della Roggia Molinara e della Fontana Vera dovrà essere tutelata al massimo grado, salvo interventi indispensabili e solo se molto localizzati, con la previsione di adeguate misure di mitigazione, compensazione e ripristino post cantiere.
- Per le aree sottoviadotto il progetto esecutivo dovrà prevedere una sistemazione che ovvi ai limiti ecologici di rifornimento idrico e di illuminazione delle stesse, integrandole con il territorio circostante. Le acque di seconda pioggia e quelle non raccolte dal viadotto, dopo opportuni trattamenti (vasche di raccolta, sedimentazione, filtrazione e laminazione eventualmente posizionate nella zona interclusa tra AC ed A4) potranno essere utilizzate per l'irrigazione della zona sottostante ai viadotti autostradale e ferroviario mediante opportuna modellazione del terreno. L'apporto di acqua sotto i viadotti è condizione indispensabile per ottenere un minimo di crescita vegetale e per creare quindi una zona di passaggio effettivamente utilizzabile dalla fauna. Si richiede di non effettuare la deviazione provvisoria oltre il Naviglio Sforzesco, in quanto molto impattante sull'ambiente. Nel caso in cui ciò non fosse possibile si dovrà prevedere il ripristino della zona boscata con una tipologia tipica degli ambienti interessati. Poiché il disboscamento potrebbe favorire l'ingresso di specie esotiche e/o infestanti nella fascia boschiva prospiciente l'intervento, dovrà essere previsto, per una profondità di almeno 100 m, un intervento di contenimento delle infestanti stesse. Si richiede inoltre che siano adottate tutte le cautele necessarie a minimizzare sia la eliminazione di vegetazione arborea/arbustiva consolidata sia quella di determinare un impoverimento ambientale delle aree umide: la progettazione esecutiva delle opere da porre in essere quale soluzione di transito provvisorio e quelle di recupero ambientale/paesaggistico al termine dei lavori dovranno essere improntate a minimizzare la compromissione sia fisica che prettamente ambientale delle aree ed a far sì che il recupero ambientale sia dettagliatamente approfondito nei suoi aspetti naturalistici/ambientali in modo da restituire un contesto con caratteristiche naturali sia in quanto ad assetto verde sia in quanto alla ricostituzione dell'habitat preesistente, evitando situazioni di incerta definizione o di artificiosità. Il traffico di cantiere dovrà evitare l'attraversamento del ponte storico e del nucleo insediativo di Torre Mandelli, riutilizzando la variante di tracciato delle piste studiata e realizzata per la costruzione della linea A.C.; per la restante parte della rete di piste sul lato sud dell'opera, qualora questa interferisca con le sistemazioni ambientali di ripristino e compensazione attualmente in progettazione da parte di TAV, si dovrà prevedere di trasferire gli oneri di ripristino in capo a TAV a SATAP S.p.A. attraverso la stipula di una apposita convenzione.
- Si dovrà prevedere la riqualificazione dei corridoi ecologici potenziali individuati nel SIA provvedendo, ove possibile, ad eliminare le interruzioni e ad ampliare le fasce di vegetazione ripariale lungo il reticolo di canali interferito dall'opera in oggetto.

- Ove sia rilevata la presenza di popolazioni animali e relative rotte di spostamento (con particolare riferimento alle specie di interesse conservazionistico, ossia incluse negli allegati delle direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", nelle liste rosse internazionali e nazionali e, particolarmente, nel "Programma Regionale per gli Interventi di Conservazione e Gestione della Fauna Selvatica nelle Aree Protette della Regione Lombardia" approvato con D.G.R. 20 aprile 2001, n° 4345), dovranno essere realizzati adeguati sottopassi per fauna, dei quali dovrà essere effettuato opportuno monitoraggio.
- I cantieri, gli svincoli e le aree di servizio dovranno essere collocati il più lontano possibile dalle aree naturalisticamente sensibili.
- Si dovrà tutelare il bosco esistente a cavallo dell'autostrada in Comune di Arluno (pk 110+000 circa), significativamente interessato dall'intervento.
- In prossimità dell'attraversamento dell'area a vocazione agricola all'interno del territorio comunale di Osson, che crea una barriera al movimento faunistico, si dovranno inserire idonei collegamenti ecologici per la mobilità della fauna a ridosso dei corpi idrici e dei sottopassi esistenti.
- Per evitare casi di mortalità dell'avifauna dovuti a collisione, si dovranno dotare le eventuali nuove linee elettriche di spirali bianche e rosse alternate lungo i cavi (il bianco per gli uccelli notturni, il rosso per quelli diurni), mentre per evitare possibili fenomeni di elettrocuzione i tralicci elettrici dovranno essere dotati di dissuasori posti tra i conduttori elettrici e/o di posatoi alternativi.
- Gli attraversamenti dei corsi d'acqua artificiali e naturali dovranno essere progettati per consentire anche il passaggio della fauna terrestre di piccole e medie dimensioni; dovrà quindi essere elaborato un approfondimento inerente i passaggi per la fauna selvatica, secondo indicazioni coerenti con la "Direttiva sui passaggi per la fauna selvatica" pubblicata in data 11 novembre 2001 dal Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (ATEC) della Confederazione elvetica.

Mitigazione, recupero e compensazione ambientale

- Dovranno essere affrontati i molteplici aspetti connessi alla progettazione delle misure di mitigazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera, garantendo, in linea generale, un'elevata qualità progettuale, realizzativa e manutentiva.
- Il Proponente dovrà definire, in forma coordinata, tipologie, quantità e costi complessivi (inclusa la manutenzione e la gestione) delle opere di mitigazione proposte.
- Tutti gli interventi di inserimento ambientale e di mitigazione paesistica dovranno assumere come riferimento quanto contenuto nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano e nei singoli strumenti urbanistici comunali.
- Nei casi di posizionamento delle barriere antirumore presso i nuclei urbani, si richiede di provvedere anche alla realizzazione di interventi di riqualificazione del margine urbano.
- Le barriere antirumore, di cui si chiede un elevato livello di qualità architettonica, dovranno, ove possibile, essere integrate con altri strumenti aventi analoga funzione mitigativa (ad es. fasce vegetate arboreo-arbustive).
- Si richiede di creare fasce boscate o alberature con totale risistemazione dell'equipaggiamento arboreo per tutti i tratti interessati dal Parco Agricolo Sud Milano nonché per eventuali reliquati da frazionamenti che saranno destinati al Parco. Nelle singole aree l'estensione di tali fasce potrà avere dimensioni diverse, da un minimo di 5 m fino ad un massimo di 15-25 m.
- Le opere infrastrutturali di attraversamento (massicciate, sovrappassi, sottovie, ecc.) dovranno minimizzare l'impatto visivo nel contesto paesistico di riferimento mediante la scelta di opportune tipologie e modalità costruttive.

Am

- Si evidenzia che, in riferimento agli interventi di inserimento e mitigazione previsti nel Comune di Rho e inseriti nel contesto del Parco Agricolo Sud Milano, come si evince dalla relazione GN RG 001 – R00D, costituiti da interventi di sistemazione dei margini di fontanili interferite, sussiste una discrepanza tra la numerazione delle schede contenute nella suddetta relazione e la cartografia di cui all'elaborato GN PL 004 D R00D, rilevando che, a fronte di un'analisi approfondita delle preesistenze ambientali e dei biotopi interessati, la parte propositiva si limita a ripetere l'intervento 1.1 "Sistemazione di argini o scarpate".
- Si dovrà individuare puntualmente le mitigazioni previste e la loro integrazione con gli analoghi interventi previsti per il tracciato ferroviario.
- Per evitare la mortalità da impatto dell'avifauna contro le barriere antirumore si raccomanda, per quanto possibile, di evitare la realizzazione di pannelli fonoassorbenti trasparenti, preferendo l'uso di biomuri o di pannelli in legno. Ove debbano prevedersi pannelli o finestre trasparenti, si prescrive l'apposizione di sagome di tipo "falco" da collocarsi con densità utile allo scopo (circa alla distanza di 10 cm l'una dall'altra).
- Nei tratti in cui la linea AC/AV Torino-Milano e l'autostrada A4 corrono affiancate, il progetto delle misure di mitigazione acustica dovrà essere effettuato in modo ottimizzato, tenendo conto di entrambe le infrastrutture insistenti nel medesimo corridoio, verificando la possibilità di una loro progettazione congiunta, al fine di evitare interferenze e ridondanze e conseguire un più efficiente utilizzo delle risorse disponibili.
- Gli interventi diretti al recettore dovranno essere limitati ai casi non tecnicamente risolvibili con mitigazioni alla sorgente e lungo il percorso di propagazione.
- Il gestore dell'infrastruttura dovrà assicurare la manutenzione delle opere di mitigazione acustica, provvedendo a sostituire le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante.
- Si dovrà prevedere un sistema di abbattimento del rumore in prossimità del casello di Rho.
- Lungo il nuovo asse stradale, in particolare nei punti critici (vicinanza di abitati), al fine di contenere le polveri, si dovrà verificare la possibilità di impiegare dispositivi arborei (fascia con filari di essenze d'alto fusto-tipo latifoglia) ai lati della strada.
- In fase di cantiere si dovranno adottare tutti i provvedimenti atti a minimizzare l'incremento delle emissioni in atmosfera, in particolare in prossimità delle residenze, derivanti sia dalle fasi di lavoro sia dal traffico veicolare indotto. Si ritiene che le valutazioni dovrebbero essere distinte per i tratti in trincea, per quelli in rilevato e per quelli in galleria, stante la variabilità delle condizioni nelle diverse situazioni. In particolar modo, per i tratti previsti in galleria, andrà considerata la necessità di installare impianti di aerazione di potenza sufficiente ad assicurare un regolare ricambio dell'aria, soprattutto in condizioni critiche (traffico intenso, rallentamenti o code).
- Si dovranno prevedere misure di mitigazione nei casi di superamento delle soglie di attenzione per le polveri sottili PM 10 e PM 2.5, sia per la fase di cantiere sia per la fase di esercizio.
- Si dovranno prevedere barriere vegetali alle polveri lungo il tracciato autostradale a protezione non solo dei recettori sensibili ma anche delle colture agrarie destinate ad entrare nel ciclo alimentare.
- Si dovrà verificare la possibilità che la duna prevista nell'ambito del progetto della linea ferroviaria AC/AV quale opera di mitigazione al confine con il tracciato autostradale, che sul lato nord ospita una pista ciclabile destinata a brevi spostamenti urbani, possa essere prolungata fino al tratto abitato di Rogorotto-Mantegazza (pk 115+000).
- Si consiglia l'utilizzo di sistemi innovativi per l'abbattimento e la mitigazione

dell'inquinamento ambientale, con riferimento alle Linee guida individuate dal D.M. 1 aprile 2004.

- Nel progetto esecutivo dovrà essere massimizzato l'utilizzo delle tecniche di ingegneria naturalistica, sia nel caso degli interventi di sistemazione spondale e di consolidamento dei versanti, sia nel caso delle opere di recupero ambientale.
- In prossimità delle aree umide situate in corrispondenza delle pk 94+500 - 94+600, pk 96+200 - 97+400, e del corridoio ecologico del Langosco e del Ticino, in quanto aree ad elevata sensibilità, gli interventi di recupero ambientale dovranno essere eseguiti tempestivamente, per lotti funzionali con il progredire dei lavori di adeguamento dell'autostrada, tenendo conto della stagionalità delle opere a verde. In tali aree gli interventi di recupero ambientale dovranno essere eseguiti durante la fase di costruzione dell'opera e non al termine dei lavori, agendo con la massima rapidità, onde minimizzare il più possibile gli impatti sulla fauna e sugli habitat interferiti. Per tali interventi dovranno essere utilizzate specie arboree, arbustive ed erbacee autoctone adatte alle condizioni stagionali; inoltre, al fine di garantire la riuscita di questi interventi e l'attecchimento delle specie vegetali, dovrà essere effettuata una manutenzione obbligatoria per almeno tre anni dal termine dei lavori di realizzazione delle opere a verde. Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le piste di servizio realizzate per l'accesso alla zona di intervento, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti. SATAP S.p.A. dovrà inoltre garantire la manutenzione della rete di piste di TAV da riutilizzarsi per i lavori di adeguamento della autostrada fino al momento della loro dismissione e il ripristino dei sedimenti e delle aree contermini, secondo i progetti già definiti da TAV o nuovi progetti migliorativi che dovranno essere inseriti nel progetto esecutivo.
- Dal Naviglio Langosco ai Naviglio Sforzesco occorre prevedere un corridoio ecologico della stessa ampiezza di quello previsto dal progetto della linea AC (25 m) in modo da rendere omogenei i due lati del corridoio tecnologico, al fine di raggiungere un'analoga qualità in termini di mitigazione paesaggistica ed ambientale. Dovrà essere completata la fascia filtro attorno al corridoio infrastrutturale nel territorio del Parco del Ticino, anche riutilizzando il sedime abbandonato del vecchio tracciato autostradale e le aree compromesse dalla variante provvisoria. La proprietà delle aree di sedime dismesse e di quelle interessate dalla realizzazione della fascia filtro dovrà essere poi trasferita agli Enti Locali o al Parco Naturale della Valle del Ticino.
- Tra le attività di ripristino e compensazione dovrà essere inserita la riqualificazione della Tanca a nord della autostrada, interessata dalla realizzazione della variante provvisoria.
- Per quanto attiene alla interferenza del tracciato autostradale in progetto con l'area del Comune di Romentino, zonizzata nel vigente P.R.G.C. come "boscata o di rimboscamento" (rif.to art. 3.6.1 e 3.6.5 NTA), il progetto esecutivo dell'intervento dovrà prevedere, oltre alla integrazione a verde genericamente prevista lungo il tracciato autostradale, la individuazione delle opere necessarie a recuperare e ricucire a verde l'assetto boscato interferito, nel rispetto delle specie arboree/arbustive presenti e del sesto di impianto. Dovranno altresì essere individuate le misure di compenso necessarie alla reintegrazione dell'area sottoposta ad esbosco.
- Tutti gli interventi di recupero, di mitigazione e di compensazione ambientale dovranno essere adeguatamente sviluppati in sede di progettazione esecutiva e i relativi importi

dovranno essere inseriti nel computo metrico del progetto esecutivo.

- La valutazione delle compensazioni dovrà essere della stessa entità di quelle previste per la realizzazione della linea AC, essendo l'impatto provocato dall'autostrada sicuramente non inferiore, e pertanto si prescrive che le stesse dovranno essere ridefinite all'interno dell'Accordo Procedimentale di cui sopra e sulla base della stima sommaria degli interventi proposti.
- In area Parco le barriere spartitraffico dovranno essere opportunamente colorate in modo da mitigare l'impatto visivo ed evidenziare agli automobilisti la presenza di un'area protetta.
- Nella progettazione esecutiva e durante la fase di realizzazione delle opere in progetto dovrà essere assicurata la conservazione delle menzionate aree umide situate in prossimità del tracciato autostradale in corrispondenza delle pk 94+500 – 94+600, pk 96+200 - 97 +400, di particolare importanza per l'avifauna e per gli anfibi. Poiché l'infrastruttura autostradale determina un effetto barriera nei confronti degli spostamenti delle specie faunistiche presenti nell'area e poiché, soprattutto nel tratto di autostrada che si snoda all'interno del Parco Naturale della Valle del Ticino, si evidenzia la possibilità di interferenze nei confronti della fauna selvatica dovute principalmente al rischio di collisione e schiacciamento di animali da parte del traffico veicolare, dovrà essere prevista la realizzazione di adeguati sistemi di dissuasione (recinzioni) all'accesso alla carreggiata da parte della fauna e di idonei passaggi per permettere l'attraversamento degli animali in sicurezza, anche in base alle risultanze delle attività di monitoraggio da realizzare nel tratto autostradale ricadente nell'Area protetta. Al fine di ridurre il più possibile tale effetto barriera generato dall'infrastruttura nei confronti della fauna selvatica, si richiede che gli scatolari previsti in progetto sia a finalità idraulica che viabilistica siano progettati in modo da poter essere funzionali ai movimenti della piccola fauna vertebrata. A questo proposito particolare attenzione dovrà essere posta nella progettazione coordinata e nella realizzazione delle fasce di vegetazione arborea ed arbustiva aventi funzione di invito all'ingresso dei passaggi, di barriera antirumore ed antiabbagliamento e di connessione dei corridoi ecologici. Nel progetto esecutivo dovranno comunque essere riviste le dimensioni di tombini e passaggi per la fauna affinché abbiano caratteristiche geometriche e funzionali simili a quelle delle corrispondenti opere TAV, aggiungendo varchi ove mancanti. In particolare per il sottopasso TAV, in corrispondenza della strada comunale Boscaccio- Mandelli, dovrà essere valutato il recupero in funzione della permeabilità del territorio con una corrispondenza sul lato autostrada mediante il dimensionamento adeguato del ponte sul Naviglio Langosco ed attrezzando i passaggi e gli spazi tra i due rilevati.
- Per quanto riguarda gli interventi che interessano corsi d'acqua naturali, prima dell'esecuzione degli interventi in alveo dovranno essere effettuate, in accordo con la Provincia di Novara, le operazioni di allontanamento dell'ittiofauna presente ovvero il cronoprogramma dei lavori in alveo dovrà essere adattato in modo da rispettare il periodo riproduttivo della Trota marmorata, con sospensione dei lavori che possono determinare trasporto solido o intorbidimento delle acque da Novembre a Febbraio. In generale comunque, al fine di ridurre al minimo gli impatti sulla fauna acquatica, durante l'esecuzione degli interventi che interessano direttamente l'alveo dovrà essere garantito il deflusso delle acque attraverso la realizzazione di idonee opere provvisorie e il cantiere dovrà essere organizzato in modo da ridurre allo stretto indispensabile le deviazioni del corso d'acqua e da concentrare il più possibile le operazioni all'interno dell'alveo. Al termine dei lavori l'alveo dovrà essere ripristinato in maniera tale da presentare caratteristiche morfologiche di naturalità (quali irregolarità planimetriche del fondo, presenza residua di materiale lapideo di pezzatura rappresentativa e

caratterizzante) analoghe a quelle precedenti all'intervento, in modo da non determinare effetti di "banalizzazione" dell'alveo stesso che penalizzerebbero il rapido recupero delle caratteristiche dell'habitat originario. Nel caso in cui le barriere antirumore fossero realizzate con pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere dotati di idonee segnalazioni (sagome di rapaci in volo, colorazioni, etc), in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni. E' noto infatti che tali barriere rappresentano un'importante causa di mortalità in assenza di accorgimenti opportuni.

- Si dovranno sviluppare gli interventi di mitigazione, le opere di compensazione, gli interventi di inserimento paesaggistico, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, in coerenza sia con le presenti prescrizioni, sia con gli analoghi provvedimenti previsti dal progetto TAV, considerando anche la fascia interclusa tra i due tracciati, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.
- Laddove, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, si sia determinata la necessità di contenere l'impatto acustico mediante barriere fonoassorbenti, si dovranno prevedere barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture al fine di mitigare ulteriormente l'impatto visivo. In zone di rilevante valenza paesaggistica dovrà essere prevista la realizzazione di barriere con tecniche e materiali che abbiano un elevato effetto mimetico con strutture in legno o con strutture atte ad ospitare essenze arbustive (ovvero dossi alberati e inerpati, ecc.). Il tutto in coerenza con gli analoghi interventi previsti o già realizzati nell'ambito della TAV.
- Si dovrà fare ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, per le opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione previste, adottando le "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; si dovrà fare inoltre riferimento, ai fini della progettazione definitiva, al "Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia ed al "manuale di ingegneria naturalistica" della Regione Lazio o della Regione Emilia Romagna, o ad altri manuali qualificati; si dovrà garantire altresì per le aree sistemate, comprese quelle intercluse dagli svincoli, la manutenzione per almeno 5 anni dall'impianto.
- In considerazione del fatto che il nuovo tracciato ha una livellata mediamente più alta rispetto all'attuale, il che comporta la presenza di un margine dell'autostrada decisamente più marcato, si dovrà prevedere adeguati interventi di caratterizzazione paesaggistica mediante riqualificazione e potenziamento del verde lungo i rilevati di margine.
- Si dovranno integrare i provvedimenti di inserimento paesaggistico con gli analoghi provvedimenti previsti dal progetto TAV con particolare considerazione per la fascia interclusa tra i due tracciati.
- Si dovranno anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.
- Si dovranno inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
- Si dovrà verificare positivamente, in fase di progettazione esecutiva, la fattibilità tecnica, l'adeguamento e la messa in sicurezza, in Comune di Rho, della Via dei Fontanili nel tratto (lungo circa 400 m) ad est di Via San Martino, compreso tra gli interventi di adeguamento/sistemazione di competenza TAV S.p.A..
- Le valutazioni ambientali e le conseguenti misure di mitigazione/compensazione da

progettare e porre in essere per tutta la tratta in cui l'Autostrada A4 corre in affiancamento al tracciato della linea ferroviaria AC/AV Torino-Milano, dovranno essere condotte in modo coordinato, valutando le rispettive interazioni planoaltimetriche e gli effetti ambientali cumulativi generati e perseguendo i seguenti obiettivi generali:

- massima integrazione delle due infrastrutture;
 - progettazione integrata dei manufatti di attraversamento di corsi d'acqua e specifico progetto di inserimento e mitigazione ambientale delle opere previste;
 - risoluzione delle criticità connesse alla viabilità interferita;
 - ottimizzazione dell'inserimento ambientale delle due infrastrutture;
 - coordinamento delle fasi di cantiere.
- Dovranno essere previsti interventi di recupero ambientale per le aree intercluse e residuali conseguenti alla realizzazione delle opere, valutando la possibilità di prevedere interventi di riqualificazione paesaggistica (rinverdimenti, rimboschimenti, ecc.). In particolare, dovranno essere interessate da tali interventi tutte le aree che risulteranno intercluse anche a seguito dell'affiancamento tra la TAV e l'autostrada.
 - Il Proponente dovrà individuare tutti gli interventi di compensazione ambientale, territoriale e sociale, da attuare in aggiunta alle opere di mitigazione ambientale, proponendo azioni concrete e adeguando a tale scopo gli stanziamenti finanziari indicati nel progetto preliminare, in grado di incidere positivamente sul territorio a fini di riequilibrio del contesto ambientale interferito.
 - Il problema più complesso è il dimensionamento delle aree destinate alle misure di compensazione dei danni all'ambiente naturale; in modo da assicurare il bilanciamento con i danni residuali provocati dall'infrastruttura, al netto delle misure di mitigazione.
 - I danni alla natura e al paesaggio e le correlate misure di mitigazione e compensazione dovranno essere definiti per i seguenti beni tutelati, valutati nell'ambito di fasce di diversa larghezza:

vegetazione e fauna	1 Km per parte dall'asse del tracciato
suolo	200 m per parte dall'asse del tracciato
acque	200 m per parte dall'asse del tracciato
aria/clima	500 m per parte dall'asse del tracciato
quadro paesistico	1 km per parte dall'asse del tracciato
beni culturali	200 m per parte dall'asse del tracciato

- Il bilanciamento compensativo (danni residuali attesi dopo le misure di mitigazione = misure di compensazione) dovrà essere effettuato separatamente per i singoli beni tutelati. Ciò porta ad una maggiore articolazione ed estensione territoriale delle misure stesse, in cui prevalgono gli impianti vegetazionali, con un dimensionamento che tiene conto in forma dettagliata delle caratteristiche ambientali e delle funzioni ecologiche del

territorio attraversato.

- Le misure di compensazione dovranno essere estese oltre il quadro paesistico (fasce arboree in fregio all'infrastruttura, lungo il sedime viario), all'interno di un territorio più vasto dello spazio dove è ubicata l'infrastruttura. A tal proposito si dovrà integrare il progetto definitivo con indicazioni sulle tipologie delle nuove misure di compensazione, come sopra precisate, da applicare ad una superficie complessiva, esterna a quella occupata dall'infrastruttura, non inferiore a quest'ultima (superficie viaria vera e propria, al netto di gallerie e viadotti, e superficie delle strade perimetrali di servizio).

Nello specifico, in fase di progettazione esecutiva:

- Tutte le misure di compensazione dovranno essere ultimate, di norma, prima dell'entrata in esercizio dell'ammodernamento dell'infrastruttura.
- Occorrerà verificare la possibilità di intese con i proprietari/gestori dei fondi agricoli, per la rinaturalizzazione di aree residuali adiacenti alla viabilità, nell'ambito di operazioni di ricomposizione fondiaria, in particolare in corrispondenza dei passaggi faunistici; in caso contrario, occorrerà reperire altre aree più distanti dall'infrastruttura, attualmente di scarsa qualità ma di dimensioni e potenzialità idonee a garantire l'impianto di vasti biotopi secondari (boschi, zone umide, prati estensivi), che col tempo siano in grado di raggiungere un'alta qualità ecologica. A quest'ultimo fine, le superfici più adatte possono essere identificate prioritariamente:
 - all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, valorizzando le sinergie con i rispettivi strumenti di pianificazione, che in alcune situazioni consentono anche l'obiettivo della fruizione ricreativa e la capacità progettuale/gestionale tipica delle aree protette;
 - nell'ambito delle attività di escavazione dei materiali di riporto nei rilevati autostradali (cave esistenti), peraltro da subordinare a prioritarie esigenze naturalistiche (creazione di zone umide), con particolare riferimento ai limiti di profondità.
- Per quanto riguarda le piante arboree, arbustive ed erbacee messe a dimora, per ciascuna tipologia vegetazionale di tipo legnoso dovranno essere impiegate specie riconducibili a consociazioni mesofile dei Quercio-carpineto ed a consociazioni igrofile del salico-pioppeto.
- Occorrerà identificare i soggetti responsabili della manutenzione delle opere idrauliche previste.
- Occorrerà definire misure di prevenzione dei danni evitabili connessi alla realizzazione dell'infrastruttura, quali sottopassaggi e sovrappassaggi di adeguate dimensioni, integrati nella stessa infrastruttura di trasporto, per favorire la continuità dell'attività agricola e del sistema idraulico, oltre allo scambio ecologico di organismi e popolazioni selvatiche.
- Occorrerà definire misure di compensazione dei danni inevitabili connessi alla realizzazione dell'infrastruttura, mediante modellamento naturaliforme di aree adiacenti o in altre posizioni schermate dalle immissioni, per realizzare biotopi secondari di collegamento e integrazione delle reti ecologiche.
- A compensazione dell'eventuale eliminazione di aree boscate interferenti con il tracciato dovrà essere previsto un rimboschimento, preferibilmente presso aree di pregio (corridoi ecologici, ecc), di superficie pari almeno al doppio di quella eliminata.

Sistema agricolo

- Si dovranno definire tipologie, quantità e costi complessivi (inclusa la manutenzione e la gestione) delle misure di minimizzazione e compensazione dei danni alle reti ecologiche, alle reti idrauliche ed alle proprietà fondiarie.
- Si dovrà definire il progetto esecutivo delle suddette misure, con la collaborazione del Consorzio di Bonifica e dei Parchi Regionali, idoneo a ricucire reti ecologiche e idrauliche, con grado di dettaglio necessario al ripristino della piena efficienza delle rispettive funzioni.
- Si dovranno definire i contratti di esecuzione, manutenzione e monitoraggio, attraverso specifici capitolati.
- Si dovranno definire ulteriori e connessi contenuti tecnico-amministrativi, economici e procedurali, nonché i profili di reciproca responsabilità in riferimento alla tematica idraulica, al fine di dar corso alle autorizzazioni previste dal Regio Decreto 368/1904 e dalla D.G.R. 25 gennaio 2002, n. 77868 in materia di polizia idraulica (che il Consorzio di Bonifica deve rilasciare prima dell'inizio dei lavori con specifico atto concessorio).

Rumore

- Per quanto riguarda il rumore generato nella fase di realizzazione, dovranno essere presi a riferimento i limiti di zona vigenti al momento dell'inizio dei lavori. Qualora detto obiettivo non fosse raggiungibile neanche con l'adozione di tutti gli appropriati accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo, potrà essere richiesta al Comune deroga per le attività rumorose temporanee di cui all'art. 6, comma 1, lettera h, della legge n. 447/1995.
- Si dovranno definire in dettaglio gli interventi di mitigazione acustica necessari per la coesistenza dell'infrastruttura con la scuola in progetto nel Comune di Arluno.
- Si dovrà approfondire l'analisi della componente rumore secondo quanto dichiarato nella risposta alla richiesta di integrazioni n. 14, nonché dettagliare i provvedimenti previsti per la mitigazione del rumore dovuto ai cantieri mobili, ove necessario.
- Si dovrà prevedere l'inserimento dell'infrastruttura in progetto nell'ambito del Piano di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al comma 5 dell'art. 10 della legge n. 447/1995.
- Dovrà essere considerato il problema degli effetti derivanti dalla rumorosità prodotta dai veicoli nel percorrere l'infrastruttura in progetto rispettando i contenuti del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142. Si ritiene anche consigliabile che la valutazione previsionale del fenomeno, legata sia alle caratteristiche costruttive del manufatto sia alla stima del volume di traffico da mezzi pesanti, tenga conto che in prossimità degli svincoli, in particolare sulle rampe, sono normali le fasi di accelerazione e decelerazione dei veicoli, che incrementano i fenomeni di inquinamento da rumore.
- I livelli di rumore post operam non dovranno essere superiori in nessun caso ai limiti previsti dal D.P.R. n. 142/2004 e quindi, qualora i limiti di rumore assunti a riferimento in corrispondenza di qualche recettore fossero più elevati (meno conservativi) di quelli previsti dal suddetto D.P.R. n. 142/2004, andranno adeguati di conseguenza e così, se necessario, le mitigazioni.
- In corrispondenza dei recettori situati nelle aree di sovrapposizione della fascia di pertinenza delle linee ferroviaria ed autostradale, non dovrà essere complessivamente superato il maggiore dei valori limite di immissione previsti per le singole infrastrutture.
- Dovrà essere redatta valutazione previsionale di impatto acustico anche in relazione alla nuova viabilità locale, qualora strettamente connessa con l'intervento autostradale.

Am

Atmosfera

- Per quanto riguarda le fasi di movimentazione e stoccaggio di materiali polverulenti si prescrive che:
 - tutte le fasi dovranno essere svolte in modo da contenere le emissioni diffuse, preferibilmente con dispositivi chiusi, e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati ad un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto;
 - i silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema per l'abbattimento delle polveri con filtri a tessuto;
 - i sistemi per l'abbattimento delle polveri con filtri a tessuto dovranno essere dimensionati e mantenuti in modo tale da garantire il mantenimento, in tutte le condizioni di funzionamento, di un valore di emissione di polveri totali inferiore a 10 mg/m^3 a 0°C e $0,101 \text{ Mpa}$. Qualunque anomalia di funzionamento o interruzione di esercizio degli impianti di abbattimento comporterà la sospensione delle relative lavorazioni per il tempo necessario alla rimessa in efficienza dell'impianto di abbattimento.
- Relativamente alla componente atmosfera, in particolare alla diffusione di polveri, ossidi di azoto, ossido di carbonio, si dovranno adottare tutte le misure derivanti dal PRQA della Regione Lombardia ai sensi del D.M. 60/2002 e del Dlgs. n. 351/1999. Inoltre si dovrà installare un idoneo sistema di conteggio del traffico che tenga anche conto dei transiti ai caselli. Tale sistema dovrà essere definito in modo funzionale alle azioni che la Regione Lombardia ha attuato e ha in programma.
- Sarà necessario predisporre un impianto di aspirazione ed abbattimento delle polveri all'interno della galleria presente nel territorio comunale di Pregnana Milanese.
- In riferimento all'inquinamento atmosferico si suggerisce, per quanto possibile, il mantenimento dei valori inferiori ai Livelli Guida suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità per la concentrazione degli inquinanti da traffico in corrispondenza dei recettori sensibili.

Siti inquinati

- Nei casi in cui il proponente non sia responsabile della situazione di inquinamento e/o proprietario delle aree ed intenda procedere alla bonifica dei siti inquinati di propria iniziativa al fine di eseguire le opere in progetto, i costi degli interventi di bonifica saranno a carico del proponente stesso. Per quanto riguarda l'estensione delle aree da bonificare, questa potrà essere definita con certezza solamente a seguito del completamento dei piani di caratterizzazione. Resta comunque inteso che il proponente dovrà garantire che la realizzazione delle opere in progetto non inibisca l'esecuzione degli interventi di bonifica in corso o di futura realizzazione relativi a situazioni di inquinamento conosciute. Relativamente ai criteri di indagine, la verifica dei limiti di accettabilità, con riferimento al criterio per la classificazione di un sito come contaminato, deve essere effettuata in modo indipendente dalla profondità degli scavi per le opere in progetto. La verifica delle situazioni di inquinamento deve essere necessariamente estesa alle matrici terreno ed acque.
- Nel caso di interferenze con aree contaminate, si dovranno definire le modalità di bonifica delle stesse.
- Dovrà essere verificato l'inquinamento della falda acquifera in Comune di Arluno, con

particolare riferimento alla presenza di un pozzo ad uso potabile in via Foscolo.

Rifiuti

- Il progetto esecutivo dovrà contenere:
 - la quantità di rifiuti che si prevede di produrre suddivisi per tipologie e con l'indicazione della relativa classificazione (pericolosi e non pericolosi). Ogni tipologia di rifiuti deve essere caratterizzata dal relativo codice CER;
 - le modalità di deposito temporaneo con la specificazione delle caratteristiche delle strutture adibite a tale scopo, nonché degli accorgimenti previsti al fine di evitare inconvenienti di carattere ambientale;
 - le modalità di gestione dei rifiuti di cui trattasi (destinazioni finali, procedure previste) alla luce della normativa di settore.

Attività estrattive

- Stante le difficoltà di attuazione del Piano cave attualmente in essere per il Tronco I, dovrà essere prodotta una revisione dello stesso, che includa un'analisi dei fabbisogni connessi all'ammodernamento ed adeguamento del Tronco II (Novara est-Milano) da pK 91+000 a pK 127+000 oltre alla "Variante di Bernate Ticino" da pK 98+027 a pK 103+220 comprendente il Viadotto sul Ticino, per la tratta di competenza regionale. L'adeguamento del Piano dovrà riprendere le linee guida ed i criteri scelti nella redazione del Piano Cave vigente, garantendo omogeneità e correttezza nell'individuazione ed applicazione di specifici criteri di salvaguardia e tutela ambientale per l'uso delle risorse estrattive, e dovrà innanzitutto essere redatto in conformità alla L.R. n. 30/1999. In particolare il Piano dovrà prioritariamente individuare i materiali alternativi previsti nella L.R. n. 30/1999 e dovrà garantire una unicità di rapporto con il realizzatore dell'opera tramite l'individuazione di un "Unico Soggetto Proponente", cui compete la responsabilità delle attività di programmazione dell'insieme delle cave ipotizzate. Il Piano di cui sopra dovrà essere redatto nel rispetto dei seguenti criteri di scelta e di gestione:

1) criteri di scelta

- a) arretramento dei terrazzi morfologici;
- b) contenimento della profondità dello scavo a più di 1 m sopra il livello massimo di escursione della falda e pertanto esclusione degli scavi sottofalda;
- c) tipologia di coltivazione che consenta l'utilizzo del sito di cava secondo la destinazione originaria;
- d) individuazione di aree non sottoposte a vincoli pubblicitici e comunque attualmente oggetto di compromissione e degrado del territorio;
- e) verifica delle caratteristiche tecniche dei materiali scavati secondo le classificazioni riconosciute nei capitoli d'appalto;

2) criteri di gestione

- a) per gli interventi che sono finalizzati anche a miglioramenti fondiari dei siti, accertamento dell'eventuale miglioramento secondo le metodologie dell'estimo tradizionale;

- b) progetti di coltivazione in cui siano previsti lotti di recupero ambientale in corso d'opera;
- c) studio degli incrementi di traffico riferito ai percorsi dei mezzi di trasporto da cava a cantiere.

Sicurezza

- Per quanto concerne la sicurezza lato Sud, si ribadisce quanto già prescritto per il tratto autostradale Torino-Novara est (D.G.R. n. 8-5864 del 22/04/2002), ovvero che con apposita convenzione tra SATAP S.p.A., RFI S.p.A. e Consorzi Irrigui, vengano definite le modalità di manutenzione dello stradello realizzato da TAV nell'area interclusa fra la linea AC e il sedime autostradale. Per quanto riguarda invece la sicurezza lungo la carreggiata lato Nord il progetto esecutivo di ammodernamento del Tronco II dovrà essere integrato con un "Piano di accessibilità all'Autostrada in emergenza" che tenga conto di quello già fornito per il Tronco I che prevede 38 punti di ingresso distribuiti fra pK 0.00 e pK 81.900 (Novara Ovest), ad una distanza media di circa 2 Km uno dall'altro, e che si è ritenuto adeguato all'esigenza di sicurezza richieste nelle condizioni attuali garantite dal progetto di ammodernamento.
- Si prescrive che venga redatto, così come già previsto per il tratto autostradale Torino-Novara est (citata D.G.R. n. 8-5864 del 22/04/2002), un piano funzionale che riguarda l'accessibilità, alternativa alle vie ordinarie, in modo da permettere una funzionalità dell'emergenza in caso di particolari situazioni di difficile soluzione. Dovrà pertanto essere garantita la messa in sicurezza della struttura e l'eventuale creazione di spazi per l'uso dell'elisoccorso in aree esterne al vero e proprio sedime stradale. Per quanto riguarda la cantierizzazione, si prescrive la specificazione, in sede di stesura dell'esecutivo, di tutte le informazioni che consentano di valutare l'adeguatezza dei servizi e degli approvvigionamenti che verranno impiegati anche in rapporto al numero degli addetti.

Piano di Monitoraggio

- Per il controllo delle attività dei cantieri, vista la dimensione dell'opera e la sensibilità del territorio del Parco del Ticino, dovrà essere realizzato un monitoraggio ambientale volto al controllo delle pressioni esercitate e degli eventuali impatti. Tale monitoraggio dovrà essere realizzato in prosecuzione metodologica e cronologica del monitoraggio che già SATAP S.p.A. conduce sulla tratta in costruzione tra Torino e Novara est e TAV S.p.A. conduce nel territorio dei due Parchi.
- La definizione delle campagne di monitoraggio delle componenti ambientali interessate che dovranno caratterizzare lo stato ante-operam, la fase di realizzazione e la fase di esercizio dell'infrastruttura dovranno essere concordate con tutti gli Enti competenti, in armonia e in diretta connessione con quanto già previsto nel Piano di Monitoraggio approvato per il Tronco I Torino - Novara est attualmente in fase di realizzazione, e dovranno altresì essere oggetto dell'Accordo Procedimentale di cui sopra. Si danno comunque nel seguito alcune indicazioni generali:
 - il monitoraggio delle acque superficiali dovrà essere connesso alle attività in alveo, seguendone l'evoluzione;
 - il monitoraggio della vegetazione, della fauna terrestre e della ittiofauna dovrà essere realizzato in prosecuzione di quelli finora svolti da TAV S.p.A. senza soluzione di continuità; questo implica l'anticipazione di attività di monitoraggio ambientale rispetto alla apertura dei cantieri;

Amu

- per l'atmosfera, anche fuori dal territorio del Parco e su un congruo numero di recettori, dovrà essere realizzato il monitoraggio delle deposizioni di particolato, integrato da un monitoraggio in continuo di PTS, PM10 e NOx che segua i cantieri via via più importanti o collocati in zone altamente sensibili per la salute pubblica o per gli ecosistemi;
 - per consentire la corretta valutazione del contributo del traffico autostradale alla qualità dell'aria, in prosecuzione a quanto previsto per il primo tronco, dovranno essere raccolti i dati relativi ai flussi di traffico orari e alla velocità media di percorrenza per ciascun arco autostradale (almeno casello - caselle) suddivisi secondo le tipologie previste dalla metodologia EMEP-CORINAIR 99 (eventualmente aggiornata);
 - dovranno essere definiti i tempi tassativi di trasmissione dei dati di monitoraggio ambientale nonché di ogni altra informazione ambientale richiesta dagli Enti, le metodologie e le prestazioni analitiche di ogni attività di laboratorio, i formati di interscambio dei dati ambientali, progettuali e territoriali;
 - sulla base di una analoga attività già prevista per il primo tronco, dovrà essere realizzato uno studio che valuti il carico inquinante associato alle acque di piattaforma nelle sue sezioni più significative e che valuti il funzionamento dei sistemi di trattamento in progetto al fine di ottimizzare i cicli di trattamento e di smaltimento delle acque di piattaforma, tenuto conto delle particolarità ambientali del territorio attraversato;
 - dovranno essere prodotte informazioni analitiche sulla qualità e quantità del carico associato alle acque a valle del trattamento di sedimentazione e disoleazione, per cui sarà necessario prevedere un monitoraggio (almeno di durata triennale a costituire una serie di almeno 30 osservazioni) scandito dall'andamento della pluviometria in corrispondenza degli eventi di durata prossima ai tempi di corrivazione dei bacini di raccolta delle singole sezioni del corpo autostradale.
- Si dovrà sviluppare il Progetto esecutivo del monitoraggio ambientale, in coerenza con le Linee Guida predisposte dalla CS VIA e con quanto analogamente previsto per il progetto della linea AC.
 - Si dovrà sviluppare in dettaglio il Sistema di Gestione Ambientale conformemente alla norma ISO 14001.
 - I contenuti dei Piani di monitoraggio di seguito prescritti dovranno essere concordati con le strutture dell'ARPA territorialmente competente, unitamente all'individuazione delle aree, delle caratteristiche degli strumenti da utilizzare, tra i quali l'uso di laboratorio mobile e centraline fisse, i manuali di gestione, i parametri d'analisi, le procedure per completare il monitoraggio, comprendendo anche le misure di mitigazione.
 - Alle strutture medesime andranno, altresì, inviati i risultati delle attività di misurazione condotte sul territorio, per le valutazioni di merito.
 - A seguito delle risultanze dei monitoraggi ambientali relative alle due infrastrutture in affrancamento (autostrada e linea ferroviaria), dovranno essere previsti gli interventi correttivi delle misure di mitigazione eventualmente necessari.
 - Dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti sia prima dell'intervento sia nelle fasi di cantiere e di esercizio, i cui dati dovranno essere trasmessi all'ARPA per la loro validazione.
 - I piani di monitoraggio approntati per la verifica del rispetto dei valori limite degli inquinanti in atmosfera dovranno porre particolare attenzione ai territori ricadenti in zona di risanamento di tipo A; in caso di mancato rispetto del suddetto limite, dovranno

- essere adottati tutti gli accorgimenti necessari.
- Dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti nelle falde acquifere.
 - Dovrà essere predisposto, prima del termine dei lavori e dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, un programma di monitoraggio acustico post operam con adeguate rilevazioni fonometriche, al fine di consentire la verifica del rispetto dei limiti di rumore dell'efficacia delle misure di mitigazione e di progettare, se necessario, di ulteriori. Tale programma dovrà precisare, in dettaglio, localizzazione e modalità delle misure e definire la durata complessiva del monitoraggio in funzione della numerosità e complessità dei rilievi fonometrici; esso dovrà essere inviato ai Comuni ed alle strutture dell'ARPA territorialmente competenti per le valutazioni di adeguatezza, secondo quanto previsto dalla D.G.R. n. 7/8313. Entro tre mesi dal termine del monitoraggio dovrà essere predisposta ed inviata ai Comuni ed alle strutture dell'ARPA territorialmente competenti una relazione riportante gli esiti dell'attività di monitoraggio, le valutazioni di conformità rispetto ai limiti di rumore e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione necessari per conseguire il rispetto dei limiti di rumore, nonché dei tempi di attuazione dei medesimi.
 - Dovrà essere implementato il monitoraggio proposto dal SIA, limitato alla vegetazione, che dovrà avere come riferimento principale le specie faunistiche sensibili (ad es. specie contenute negli allegati della Direttiva Habitat e Direttiva Uccelli).
 - A garanzia della realizzazione degli approfondimenti progettuali, delle opere e dei monitoraggi sopra evidenziati, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere individuate congrue risorse finanziarie specificatamente destinate a tali scopi.
 - Dovrà inoltre essere sottoposto all'esame della competente Direzione Generale Qualità dell'Ambiente un adeguato strumento di garanzia in ordine all'effettiva attuazione delle prescrizioni.

Raccomandazioni

- Per la recinzione autostradale si adotti una rete con maglie decrescenti dall'alto verso il basso.
- Il realizzatore dell'infrastruttura 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).
- Il Proponente in sede di progettazione esecutiva dia riscontro a quanto formulato dalla Regione Lombardia con Deliberazione di G.R. del 5 agosto-2004, n. VII/18610, per quanto non in contrasto con le presenti prescrizioni.

PRESCRIZIONI DI CARATTERE ARCHEOLOGICO ED ARCHITETTONICO

- Per le aree intercluse tra le due infrastrutture dovrà essere prevista una sistemazione espressamente progettata che consenta di mitigare paesisticamente l'impianto dell'opera attraverso riporti di terra e impianto di sistemi a verde.
- Le scarpate dei pendii dovranno essere inerite e localmente interessate da piantumazioni di essenze arboree ed arbustive tipiche della zona.
- Per le opere d'arte (ponti, viadotti, ecc.) dovrà essere posta una cura particolare nelle finiture superficiali dei getti cementiti, preferibilmente con calcestruzzi colorati con pigmenti nell'impasto, per ottenere tonalità adatte alla gamma cromatica dell'ambiente. I piastrini dei viadotti e le velette dovranno avere un trattamento superficiale scanalato e/o bocciardato, in modo che tipo e qualità delle finiture costituiscano un motivo ricorrente dell'intera opera.

Am

- Si richiede inoltre che per tutti i fabbricati che si dovesse prevedere di demolire, o che comunque venissero ad essere direttamente interessati dalle nuove opere stradali, venga preventivamente condotta una verifica sulla sussistenza di eventuali vincoli storico-artistici ai sensi del Titolo I parte II del D.Lgs n. 42/2004 e sulla eventuale sussistenza di interesse rivestito da parte degli immobili con più di 50 anni, e di proprietà dello Stato, di Enti Pubblici o Persone Giuridiche Private non aventi fini di lucro, interessati dall'intervento.
- Considerato che l'ampliamento ricade in prossimità di immobili sottoposti a tutela ai sensi del Titolo I parte II dei D. Lgs n. 42/2004 (es. la cappella di S. Giovanni nel comune di Galliate, ecc.), nonché di cascine aventi interesse documentario e paesistico (es. cascine Rossa, Racchetta, Fornace, Lualdi, Boscaccio, ecc.), si richiede l'adozione di soluzioni atte a limitare l'impatto visivo delle nuove opere con tali complessi edificati, per esempio inserendo filari di alberature e/o barriere acustiche rivestite di legno. Qualora i successivi approfondimenti in fase esecutiva, condotti sulla base delle sopra esposte osservazioni, appurassero la necessità di acquisire il parere di competenza della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte ai sensi del Titolo I parte II del D.Lgs n. 42/2004, dovrà essere trasmessa la relativa documentazione progettuale per l'espressione dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 21.
- Per le eventuali barriere fonoassorbenti collocate in zone d'interesse ambientale si dovranno scegliere tipologie che ben si inseriscano nell'ambiente, prediligendo - ove possibile - l'utilizzo di schermi vegetali. Dovranno essere previste adeguate sistemazioni dal punto di vista paesistico ambientale - di tutte le aree interessate dal cantiere, con particolare attenzione alle nuove sistemazioni di argini e sponde dei corsi d'acqua interessati dall'intervento.
- Si dovrà eseguire una valutazione archeologica preventiva in corrispondenza della località Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate e pertanto si chiedono indagini archeologiche preliminari.
- Per le caratteristiche delle opere e per le conoscenze acquisite sull'area in cui ricadono, vista anche la notevole incidenza di aree a rischio archeologico definito "alto", si richiede che venga elaborato con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte un programma di indagini ed accertamenti archeologici preventivi secondo linee che già emergono nello studio archeologico compreso nella progettazione. Fin d'ora comunque si ritiene indispensabile prevedere al momento dell'avvio dei lavori almeno un'assistenza costante in corso d'opera di scavo e scortico da parte di operatori specializzati sotto la direzione tecnico-scientifica della suddetta Soprintendenza, per evitare possibili danneggiamenti e consentire l'immediata identificazione di rinvenimenti occasionali ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004.
- I siti individuati con certezza in corrispondenza di aree destinate ad opere dovranno essere per quanto possibile indagati in estensione con metodologia archeologica prima dell'avvio delle opere sul tratto corrispondente, anche al fine di valutazioni di possibili varianti in corso d'opera; ai fini della valutazione del rischio archeologico, degli accertamenti preliminari e dell'assistenza in corso d'opera, tutte le opere accessorie, anche provvisorie (cave, aree di deposito temporaneo di materiale, nuova viabilità e viabilità accessoria di cantiere, zone di cantiere e quant'altro richiesto) che comportino scavi o scortichi, anche solo preparatori, dovranno essere sottoposte alle stesse procedure di abbattimento del rischio di ritrovamenti imprevisti definite per il tracciato dell'opera principale. Dovranno essere attivate ed espletate le necessarie procedure richieste dal Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, con particolare riferimento alla necessità di sottoporre il progetto a procedura di Valutazione di Incidenza.

- Dovrà essere evitata o eliminata qualsiasi opera che interrompa la continuità del sistema naturale costituito dall'insieme di corsi d'acqua e vegetazione ripariale e dai corridoi della rete ecologica. In corrispondenza degli attraversamenti del tracciato autostradale con detto sistema, dovrà essere potenziata la continuità del tessuto ecologico attraverso la riqualificazione della cenosi esistente e la costituzione di nuove formazioni.
- Dovrà essere realizzata una progettazione dei ponti sul Ticino e sul Naviglio Grande che, in relazione alla alta valenza paesistica degli ambiti attraversati, si caratterizzi per qualità architettonica. Per il ponte sul Naviglio Grande si raccomanda di distanziare quanto più possibile le spalle del ponte in modo da non intaccare la fascia ivi costituita della rete ecologica e consentire una migliore visuale del Naviglio.
- Tutte le modifiche progettuali necessarie per adeguare il progetto alle indicazioni e condizioni espresse nella formulazione dei pareri da parte della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e delle quattro Soprintendenze competenti territorialmente, dovranno essere sottoposte all'esame del Ministero per i beni e le Attività Culturali che effettuerà nel merito la verifica di ottemperanza.

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 118 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 – preveda che:

- 1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 118 del D.Lgs. n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche

antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

- 2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;
- 3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;
- 4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
 - a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
 - b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

mm