

## Parte prima

### Prescrizioni

- 1) La metrotranvia sovrappassa ortogonalmente la trincea/galleria artificiale dell'autostrada Pedemontana lombarda all'altezza della rotonda tra via Mazzini e via Dalla Chiesa in Comune di Desio. Durante lo sviluppo del progetto esecutivo dovrà essere predisposto un apposito elaborato che identifichi il coordinamento delle fasi di cantiere tra le due infrastrutture ricercando le indispensabili coerenze tra i rispettivi cronoprogrammi realizzativi. L'elaborato, sia per la metrotranvia sia per l'autostrada, dovrà abbinare alle specifiche attività di lavoro i relativi tempi realizzativi in modo tale da perseguire, ove possibile, la realizzazione del manufatto scatolare autostradale interrato prima della realizzazione della metrotranvia. In linea generale si prescrive che sia nella fase di redazione del progetto esecutivo sia durante le fasi di organizzazione dei cantieri e di realizzazione della metrotranvia, il Soggetto Aggiudicatore garantisca una stretta collaborazione con Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. al fine di evitare ogni possibile rischio di irrealizzabilità delle due importanti infrastrutture.
- 2) Nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera dovranno essere sviluppati i temi dell'impatto dei cantieri sul traffico e sulla sosta, tenuto conto anche delle altre opere impattanti sul traffico che sono in previsione o in fase di attuazione nell'area nord di Milano. Gli approfondimenti necessari dovranno essere sviluppati d'intesa con gli Enti - regione, provincia e comuni interessati.
- 3) Nei Comuni di Cusano Milanino e di Desio per la sede tranviaria esistente e non più utilizzata, a tale scopo dovrà essere previsto lo smantellamento, prevedendo opportune sistemazioni.
- 4) Per il parcheggio di interscambio previsto nel Comune di Paderno Dugnano a nord dello svincolo tra via Erba e la Tangenziale nord, dovrà essere individuata una soluzione progettuale meno invasiva del territorio del Parco, da definirsi congiuntamente tra provincia, comune e Consorzio del Parco Grugnotorto Villorosi nel quadro delle risorse finanziarie disponibili.
- 5) La progettazione esecutiva dell'anello di ritorno posto tra Paderno Dugnano e Nova Milanese dovrà essere coordinata con le previsioni di escavazione e ripristino già previste per la cava Eges e con la futura possibilità di collegamento dell'area del parco posta a ovest, oltre il tracciato stradale.



- 6) Relativamente agli edifici previsti per il deposito tranviario, ubicato a cavallo del confine comunale tra Desio e Seregno, si dovrà fare riferimento anche agli studi geologici di supporto alla pianificazione urbanistica dei citati comuni.
- 7) Dovrà essere garantito che non si verifichino, per effetto dell'esercizio della linea transizioni tra ante e post operam da situazioni di conformità ai limiti di rumore a situazioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi significativi nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.
- 8) Entro tre mesi dall'entrata in esercizio delle linea in progetto dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio acustico e delle vibrazioni post operam al fine di verificare il rispetto dei limiti e individuare e dimensionare gli eventuali interventi mitigativi necessari. Il programma di monitoraggio post operam dovrà individuare la localizzazione dei punti di misura e modalità delle misure e specificare la durata complessiva del monitoraggio e dovrà essere sottoposto ai comuni e alle strutture di ARPA territorialmente competenti per le verifiche di adeguatezza secondo quanto previsto dalla D.G.R. VII/8313. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta e inviata ai comuni e alle strutture di ARPA territorialmente competenti una relazione sugli esiti riportante i livelli rilevati, la valutazione rispetto alla conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali interventi mitigativi che a seguito del monitoraggio risultassero necessari e dei tempi della loro attuazione.
- 9) In fase di realizzazione dell'infrastruttura dovranno essere adottate le opportune misure gestionali dell'attività di cantiere e di mitigazione temporanea del rumore e delle vibrazioni, al fine di contenere il disturbo in corrispondenza dei recettori in funzione anche della specifica sensibilità recettoriale. Dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione sui tempi delle lavorazioni maggiormente impattanti dal punto di vista del rumore e delle vibrazioni.
- 10) Dovrà essere garantita una adeguata manutenzione dell'armamento e del materiale rotabile al fine di evitare che fenomeni di usura provochino incremento delle emissioni rumorose, delle vibrazioni e dei livelli di disturbo ai recettori.
- 11) Per la fase di costruzione, ai fini del contenimento delle emissioni, si ritiene che debbano essere adottate le misure mitigative proposte nello studio e attuati i seguenti interventi:
  - nella definizione del layout del cantiere deve essere aumentata il più possibile la distanza tra le sorgenti di polveri e i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali;
  - dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione nelle zone limitrofe a ciascun cantiere;
  - con particolare riferimento ai cantieri a cielo aperto, lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la



- movimentazione realizzata mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, sistemi elevatori a tazze, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm<sup>3</sup>, dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivi di allarme);
- dovrà essere rispettato il divieto di combustione all'aperto, come disposto al punto 3.c dell'Allegato alla D.G.R. n. 5291 del 2 agosto 2007, in sintonia con la legislazione nazionale vigente;
  - in fase di cantiere dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti, secondo modalità da concordare con ARPA.
- 12) Tutte le parti in metallo colorato dovranno avere la medesima tonalità prevista per le pensiline delle fermate.
- 13) La realizzazione del raddoppio e del prolungamento della linea tranviaria dovrà garantire il mantenimento delle piste ciclabili attualmente esistenti.
- 14) L'allargamento del ponte di attraversamento del Canale Villoresi, all'incrocio tra le vie Filzi e Piave in comune di Nova Milanese, dovrà essere previsto con tecniche costruttive e materiali coerenti alle caratteristiche tradizionali del manufatto già esistente.
- 15) La rimozione/abbattimento di alberature lungo il percorso dovrà essere compensata con la piantumazione di un numero di essenze arboree autoctone almeno doppio di quelle estirpate, da porre a dimora anche nelle aree limitrofe al percorso tranviario.
- 16) Dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi agli interventi diretti a rendere gli scarichi di acque reflue e quelli di prima pioggia, originati dai cantieri, in particolare nei punti di interferenza con l'ambiente idrico, conformi alle disposizioni di legge (D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, Regolamenti regionali n. 3 del 24 marzo 2006 "Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26" e n. 4 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a), della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26").
- 17) La modifica della tomba sifone del canale principale Villoresi dovrà essere realizzata scegliendo fra le seguenti alternative:
- non realizzando opere aggettanti gli attuali imbocchi della tombinatura;
  - modificando l'attuale sifone.
- 18) In fase di progettazione esecutiva dovranno essere ulteriormente precisate le modalità di gestione delle terre e delle rocce provenienti dalle attività di escavazione, per le quali si richiama al rispetto della normativa vigente in materia (art. 186 D.Lgs. n. 152/2006).
- 19) In fase di costruzione, per le aree di cantiere, devono essere adottati tutti gli accorgimenti utili e necessari a limitare i disagi per la popolazione prevedendo opere di mitigazione per il contenimento delle emissioni rumorose e l'aerodispersione delle polveri.



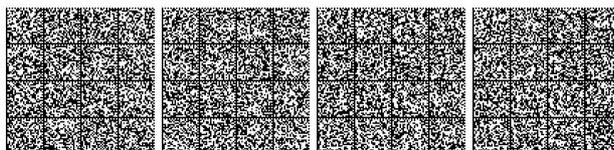
- 20) La realizzazione della tranvia dovrà trovare coerenza con gli interventi in corso di progettazione e realizzazione per il completamento del sistema ciclopedonale del Parco Nord Milano.
- 21) Si prescrive al Soggetto Aggiudicatore l'attivazione, per le successive fasi di progettazione esecutiva e di cantiere, di un tavolo di confronto che sviluppi in modo particolare gli elementi atti a garantire un miglior inserimento urbanistico e ambientale dell'infrastruttura, fatto salvo il tracciato approvato dal CIPE, e gli aspetti relativi alla razionalizzazione del sistema del trasporto pubblico locale su gomma anche nella fase di cantiere, con l'avvertenza che il costo del progetto sia contenuto nell'ambito dei finanziamenti disponibili.
- 22) Dovrà essere stabilita la classificazione della linea di trasporto e dovrà essere precisato se trattasi di tranvia extraurbana o tranvia veloce urbana con concessione provinciale; individuato, di conseguenza, l'Ente Concessionario, dovrà essere acquisito il motivato parere della Direzione Esercizio competente (rete urbana o rete extraurbana);
- 23) per le tratte a singolo binario con raddoppi agli incroci dovrà essere previsto un impianto di segnalamento tale da garantire la sicurezza del tram e che arresti la marcia in caso di mancato rispetto dei segnali a via impedita con ripetizione dei segnali a bordo del veicolo (tipo ferroviario);
- 24) la ristrutturazione delle sedi stradali esistenti e/o la realizzazione di nuove carreggiate dovrà essere effettuata nel rispetto della normativa vigente ottenendo i relativi "nulla osta" da parte degli Enti proprietari anche per quanto riguarda i due tipi di intersezione previsti in progetto e legati agli spazi a disposizione e delle caratteristiche di esercizio interessato;
- 25) dovranno essere garantite in ogni caso condizioni di sicurezza tanto nei riguardi della circolazione veicolare quanto nei confronti dei movimenti pedonali;
- 26) dovranno essere stabiliti, in apposite convenzioni, gli oneri di manutenzione degli impianti e della sede stradale e i soggetti a carico dei quali saranno posti tali oneri;
- 27) dovranno essere chiaramente individuate le tipologie di materiale rotabile da realizzare e conseguentemente il tipo di armamento da realizzare;
- 28) gli impianti elettrici speciali (casse di manovra degli scambi, sistema di radiocomando degli scambi, impianto audio video, sistema di teleoperazioni, sistema di trasmissione dati) dovranno essere oggetto di specifiche approvazioni;
- 29) che nel corso della progettazione esecutiva, laddove la linea metrotranviaria si sviluppa in adiacenza o in prossimità dei manufatti tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 (il santuario della Madonna del Piastrello in Comune di Presso, la Chiesa di S. Martino in Comune di Cusano Milanese ed il ponte sul Canale Villoresi in Comune di Nova Milanese) venga prestata particolare attenzione in modo tale da minimizzare le interferenze che potrebbero crearsi, limitando gli ambiti di contiguità con la linea e assicurando nelle vicinanze dei monumenti un adeguato decoro;



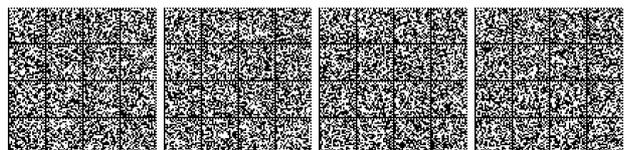
- 30)che la progettazione esecutiva delle opere riguardanti il capolinea intermedio di Calderaia in Comune di Paterno Dugnano, il deposito tranviario tra i Comuni di Desio e Seregno e il capolinea di Seregno presenti caratteri architettonici tali da consentire un adeguato inserimento nel contesto paesaggistico;
- 31)la progettazione esecutiva delle opere ricadenti negli ambiti di criticità sopradescritti venga sottoposta all'esame della Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Milano;
- 32)Che la ditta appaltatrice dei lavori sia chiamata all'osservanza del disposto dell'art. 90, comma I del D.Lgs. n. 42 del 22.01.04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) in caso di scoperte archeologiche, le quali andranno immediatamente segnalate per gli interventi conseguenti.
- 33)che la linea metrotranviaria attraversi la rotatoria di progetto posta sopra la galleria autostradale di Desio passando lungo l'asse dell'aiuola centrale, secondo la giacitura prevista dal progetto definitivo della Provincia di Milano;
- 34)il progetto contempla come prima tratta della metrotranvia in oggetto il percorso del Parco Nord al capolinea di Calderaia. Questa parte di tracciato rappresenta il naturale prolungamento della Metrotranvia Nord attualmente in esercizio, per cui si ritiene opportuno mantenere i medesimi standard tecnico-progettuali relativi al tipo di profilo delle rotaie e delle ruote delle vetture. Qualsiasi variazione agli standard in uso conferirebbe a questo segmento di linea un carattere di singolarità rispetto al resto della rete tranviaria urbana di cui farà parte, determinando grossi problemi di esercizio.
- 35)L'elaborato MM n. Q81-0087 mette in evidenza il prospetto e le sezioni caratteristiche delle SSE di nuova realizzazione nella tipologia interrata. ATM rileva che l'accesso alla SSE debba essere realizzato fuori terra poiché l'esperienza delle SSE relativa alla costruzione della Metrotranvia Nord ha mostrato notevoli difficoltà nella manovra di apertura della griglia. Inoltre si sottolinea la necessità di proteggere adeguatamente il pozzo di calaggio dalle infiltrazioni d'acqua, così da evitare il contatto con le vicine parti in tensione come ad es. i trasformatori di gruppo.
- 36)Per quanto concerne gli standard da adottare per le banchine di fermata (rif. Doc. Q81-0203 par. 3.3)nella prima tratta della metrotranvia in oggetto si evidenziano le seguenti correzioni rispetto a quanto indicato al Par. 3.3:
- la distanza dell'orlo della banchina dalla rotaia adiacente, la quale deve essere misurata dal punto di misura dello scartamento (filo interno della testa della rotaia secondo la norma UNI 3648), dovrà essere pari a  $m\ 0,61 \pm 0,01$ , come ricavato da studi e verifiche effettuate da ATM, per assicurare che tutti i rotabili del parco ATM possano circolare senza rischio di interferenza con la banchina.
  - Dovranno inoltre essere garantite le seguenti tolleranze per le altezze sul P.F. della banchina: primi 17 m  $0,22 + 0,015 - 0,01$  m per i restanti 16 m  $0,18 \pm 0,01$ .



- La larghezza netta della banchina dovrà essere possibilmente di m 2,15 per garantire l'agevole incarozzamento dei disabili su sedia a rotelle.
- 37) Il Soggetto Aggiudicatore prenderà accordi con la società SNAM per la corretta individuazione dei necessari interventi per l'adeguamento in sicurezza degli impianti del gas interferenti.
- 38) aggiornare lo studio della mobilità in sede di redazione del progetto esecutivo.
- 39) Risulta necessario che per le sezioni stradali siano definite in maniera più puntuale i vari elementi che costituiscono la carreggiata in modo da consentire la valutazione del rispetto delle norme.
- 40) Sottoporre il progetto esecutivo ad Autostrade per l'Italia S.p.a. per recepire le eventuali prescrizioni tecniche riguardo alla metodologia della spinta del manufatto sottoattraversante l'autostrada. Predisporre un atto di convenzione specifico per l'attraversamento autostradale che sarà sottoposto all'approvazione dell'ANAS.
- 41) L'esecuzione di lavori, atti o fatti sui canali di bonifica, loro pertinenze e accessori e/o in prossimità di essi, è subordinata all'ottenimento della concessione di pulizia idraulica prima dell'inizio dei lavori.
- 42) Considerata la prevalente funzione idraulica irrigua dei seguenti canali: Canale Adduttore Principale Villorosi, Canale Derivatore di Nova, Canale Diramatore 5 di Nova, Canale Diramatore 7 di Nova, nonché le mutate condizioni negli usi delle acque che fanno prevedere la necessità di garantire l'adduzione di acque anche in aree che ricadano in contesti non più agricoli, si prescrive il mantenimento e/o il rifacimento integrale delle tratte interferenti dei canali sopraccitati attraverso idonee opere idrauliche che risolvano le interferenze, garantendo il corretto funzionamento dei canali stessi. In particolare, anche per il Derivatore di Nova a valle della SSE Calderara, si richiede che venga mantenuta o ripristinata l'opera idraulica che, contrariamente a quanto in precedenza indicato dai tecnici Consortili, mantiene la funzionalità di adduzione di acque a utenze poste a valle del Comune di Bresso.
- 43) Attraversamento del Canale Adduttore Principale Villorosi: il progetto prevede un semplice allargamento dell'esistente attraversamento con tombinatura a sifone della ex S.P. "Valassina" (via Garibaldi di Nova Milanese). Tali modalità realizzative risultano in contrasto con la possibilità di effettuare una corretta manutenzione e gestione dell'opera idraulica, riducendo gli spazi operativi per il recupero del materiale solido presente nel canale. Si prescrive pertanto che le 4 tubazioni di m 2,10 siano prolungate nella medesima misura dell'allargamento del manufatto di attraversamento, ovvero di m 0,8 per lato. Di conseguenza risulta necessario prevedere la traslazione degli scivoli sul fondo canale di imbocco e sbocco della tombinatura di non meno di 1 m a monte e valle, raccordandosi a valle con il fondo canale in corrispondenza della bocca di derivazione del Derivatore di Nova. Dato che l'attraversamento del Canale Villorosi sarà integralmente occupato dalla sede tranviaria e da marciapiedi, con impossibilità di stazionamento dei mezzi operativi del Consorzio, si

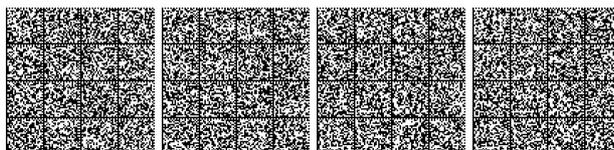


- richiede di creare a monte e valle della tombinatura due piazzole di sosta per mezzi meccanici per il recupero del materiale solido presente in alveo.
- 44) Canale Derivatore di Nova - tratto dal Canale Villoresi alla SSE Calderara (Sez. 5.11): il progetto prevede la tombinatura del canale con condotta di m 1,20. In considerazione della valenza ambientale/paesaggistica del canale in un area fortemente urbanizzata e tenuto anche conto dei maggiori oneri manutentivi e gestionali di una canale tombinato, si richiede di mantenere, in tutti i tratti ove vi siano sufficienti spazi, il canale a cielo libero, prevedendone lo spostamento e il rifacimento in alveo rivestito di dimensioni non inferiori a 1,8 x 1,5 m. Per i tratti ove risulti necessario prevedere la copertura del canale si richiede di utilizzare manufatti di dimensioni non inferiori a 1,50 m o idonei scatolari.
- 45) SSE Calderara (Sez. 5.9-5.11): in corrispondenza del capolinea intermedio tra Paderno Dugnano e Nova Milanese sono situate le bocche di derivazione dal derivatore di Nova dei canali diramatori 7 (lato ovest) e 5 di Nova (lato est). Tali derivazioni devono essere mantenute, prevedendone un eventuale spostamento affinché possano essere realizzate a cielo libero. I tracciati dei canali 7 e 5 di Nova andranno di conseguenza adeguati alle nuove opere e sul canale diramatore 5 di Nova andrà previsto il ripristino dell'esistente misuratore di portata a risalto.
- 46) Canale Derivatore di Nova - tratto dalla SSE Calderara al sottopasso dell'autostrada A4: contrariamente a quanto riportato nella relazione tecnica del progetto definitivo, il canale Derivatore di Nova, a valle delle diramazioni dei canali 7 e 5 di Nova, andrà mantenuto in quanto permangono utilizzatori a valle. Come per il tratto precedente si richiede di mantenere, ovunque possibile, il canale a cielo libero, con dimensioni non inferiori a 1,6 x 1,4 m. I tratti che necessariamente dovranno essere tombinati non dovranno avere dimensioni inferiori a 1.20 m. Nel tratto tra via Monte Bianco e via Marconi, al fine di un più razionale sviluppo del reticolo consortile, si richiede di realizzare un nuovo tracciato del canale che ricollegli i tratti esistenti a monte e valle, dimettendo il tracciato lungo viale Gardenie.
- 47) Sottopasso autostrada A4: In corrispondenza del previsto attraversamento ciclo-pedonale sottopassante l'autostrada A4 in Comune di Presso si rende necessario il ripristino dell'attraversamento del Canale Derivatore di Nova, con manufatto di dimensioni non inferiori a 1,20 m e idonei pozzetti di ispezione a monte e valle delta viabilità attraversata.
- 48) Canale Derivatore di Nova - tratto dal sottopasso dell'autostrada A4 a via Madonnina: contrariamente a quanto riportato nella Relazione Tecnica del progetto definitivo il canale Derivatore di Nova andrà mantenuto in quanto permangono utilizzatori a valle. Come per i tratti precedenti si richiede di mantenere, ovunque possibile, il canale a cielo libero, con dimensioni non inferiori ad 1,6 x 1,4 m. I tratti che necessariamente dovranno essere tombinati non dovranno avere dimensioni inferiori a 1,20 m. Nel tratto tra via Villa e Via Patellani, al fine di un più razionale sviluppo del reticolo consortile, si richiede di



realizzare un nuovo tracciato del canale che ricollegli i tratti esistenti a monte e valle, dismettendo il tracciato all'interno dell'abitato ad est di Via Vittorio Veneto.

- 49) Canale Derivatore di Nova - tratto da Via Madonnina a sud di Via Aldo Moro: Lungo Via Vittorio Veneto e sino al termine degli interventi di realizzazione della tranvia si richiede il prolungamento del tracciato del derivatore di Nova, con le medesime caratteristiche del tratto precedente, terminante con manufatto predisposto per la realizzazione di uno scarico nel Torrente Seveso. In corrispondenza dell'incrocio tra via Villoresi, via Veneto e via XXV Aprile e necessario predisporre idoneo manufatto ripartitore che consenta di regolare le portate affluenti all'esistente ramo lungo Via Villoresi e il nuovo ramo di Via V. Veneto.
- 50) Le attività e/o gli oneri annui manutentivi, sia ordinari sia straordinari, relativi alle opere idrauliche realizzate o interferite saranno a carico del Soggetto Aggiudicatore, secondo quanto previsto nella concessione di polizia idraulica che dovrà essere stipulata con il CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO - VILLORESI; qualsiasi successivo sviluppo progettuale e/o variante del progetto definitivo presentato in sede di conferenza di servizi, inerente alle opere idrauliche di competenza del consorzio sia sottoposto ad approvazione del Consorzio stesso.
- 51) prevedere in corso di elaborazione del progetto esecutivo riunioni tecniche e sopralluoghi con i tecnici di SNAM Rete Gas S.p.a., Telecom Italia S.p.a., BT Italia S.p.a., AEM Eletttricity S.p.a., AEM Gas S.p.a., Metroweb S.p.a., C.A.P. Gestione S.p.a., per la definizione esecutiva dei necessari interventi per l'adeguamento in sicurezza degli impianti.
- 52) Relativamente alla sede, sarà necessario che la delimitazione della stessa sia realizzata con elementi che non costituiscano pericolo per gli utenti stradali, con particolare riferimento al ciglio in granito.
- 53) Relativamente al deposito, con riferimento al problema degli elettrodotti, dovranno essere acquisite le necessarie autorizzazioni.
- 54) per quanto riguarda il costo relativo alla voce "Viabilità e sistemazioni superficiali", si rileva che il relativo importo, pari a M€ 25,577, è stato determinato una stima e non con un computo metrico. In fase di verifica per il nulla osta tecnico, dovrà essere presentato il computo a giustificazione del prezzo esposto nel quadro economico.



## Parte seconda

### Raccomandazioni

- 55) Su indicazione del Comune di Cusano Milanino, si raccomanda che, sia in fase esecutiva sia nell'assetto finale della viabilità definito con la metrotranvia, non sia impedita la svolta a sinistra sul V.le Matteotti per le provenienze da Milano.
- 56) Per la dismissione e trasformazione urbanistica dell'area dell'attuale deposito di Desio si raccomanda al Soggetto Aggiudicatore l'attivazione di un tavolo di confronto che coinvolga tutti soggetti interessati.
- 57) In corrispondenza del terminale di Seregno FS, dovrà essere valutata la realizzazione di un sottopasso per la migliore connessione della metrotranvia con la stazione ferroviaria e con l'autostazione.
- 58) Al fine di tenere conto del contesto urbano interessato e migliorare l'impatto estetico dell'impianto, per la sede tranviaria dovrà essere verificata la fattibilità finanziaria della realizzazione di un binario inerbato o con pavimentazione in materiali lapidei, escludendo l'uso di massetti in calcestruzzo.
- 59) Laddove possibile, in accordo con gli Enti locali interessati, ivi compresi gli Enti gestori dei Parchi interferiti, e compatibilmente con il quadro economico complessivo di progetto, si dovranno prevedere nuovi raccordi alla rete ciclabile, a titolo di compensazione ambientale. Si evidenzia la richiesta avanzata dal Consorzio del Parco Grugnotorto Villoresi in merito all'inserimento lungo il margine est di Via Erba (ex S.P. Valassina) di un percorso ciclopedonale in sede propria, con attraversamenti segnalati e protetti, come previsto nel Piano di settore della mobilità ciclabile approvato con deliberazione dell'Assemblea consortile n. 10 del 18 dicembre 2007. Si ritiene che tale proposta debba essere oggetto di valutazione da parte del proponente in termini sia economici sia finanziari, ricercando eventualmente sinergie tra Ente parco/Comune/Provincia relativamente all'aspetto dell'investimento necessario alla sua realizzazione.
- 60) Dovranno essere definite e adottate, in accordo con gli Enti locali interessati, adeguate opere di mitigazione e compensazione ambientale per l'area, in parte destinata a Parco locale di interesse sovracomunale della Brianza Centrale, in cui è inserito il deposito per il ricovero e la manutenzione dei mezzi. Gli interventi sono da coordinarsi con quelli connessi alla realizzazione del sistema viabile pedemontano.
- 61) valutare la cessione/comodato d'uso agli Enti pubblici interessati delle aree rese libere dal tracciato della tranvia che verrà spostata in sede stradale nel tratto da Cusano Milanino a Paterno Dugnano.

