

ALLEGATO 3 - OSSERVAZIONI ALLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA DEL 16/06/2026

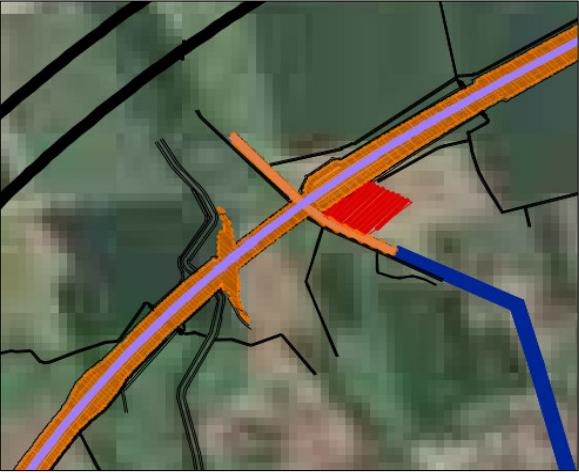
[VIA0254-MA ID: 14100 - VIAVIA100000116] Procedura di V.I.A ai sensi dell’art.23 delD.Lgs. 152/2006, integrata con la VIncA ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e con Piano di utilizzodelle terre e rocce da scavo ex art. 9 del D.P.R. 120/2017. “Interconnessione autostradale desistema viabilistico Pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia-Milano”.

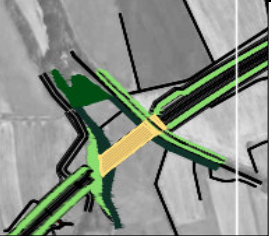
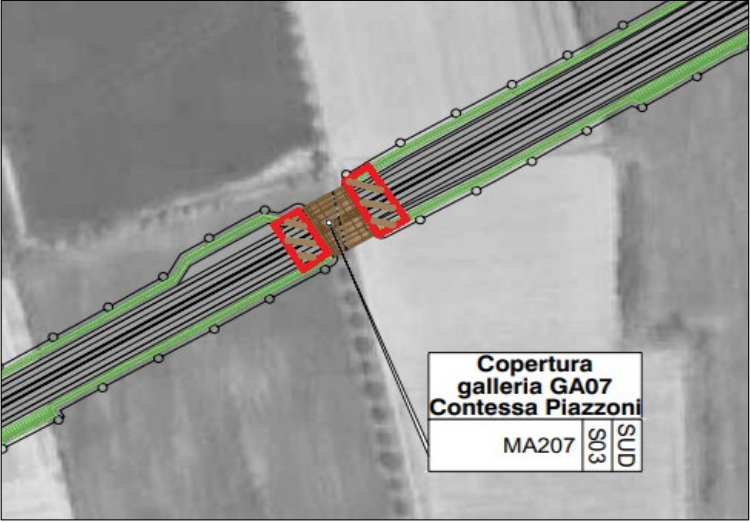
Integrazioni del 16/06/2026

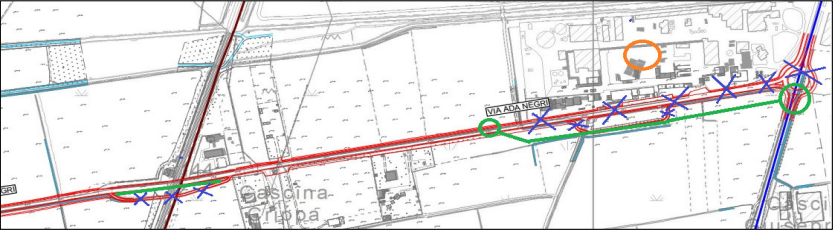
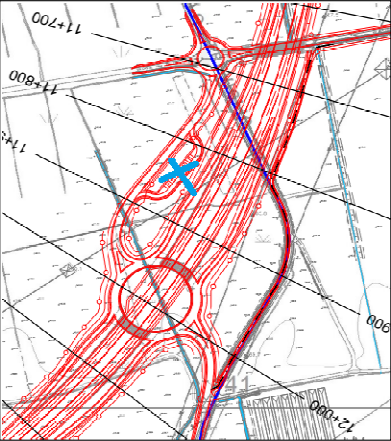
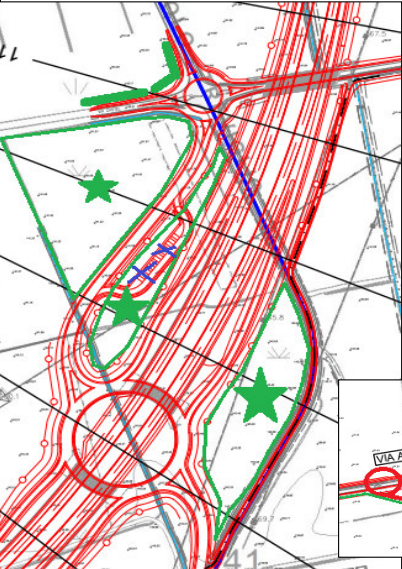
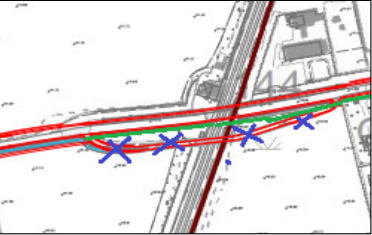
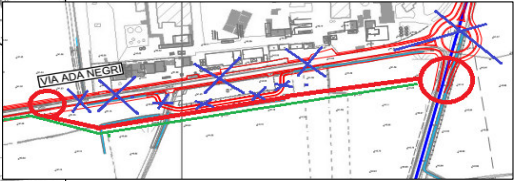
N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
1	A.01.011.RG.002_D_ Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.006.PG.003_C_ Planimetria d'insieme - Tav_3/3 I..001.RG.001_D_ Relazione di interventi di inserimento paesaggistico ambientale		MITIGAZIONE AMBIENTALE Si prende atto del parziale recepimento dell'osservazione. Tuttavia si ritiene che il tema delle mitigazioni ambientali sia trattao in maniera parziale: non sono state considerate soluzioni efficaci atte a contenere l’impatto dell'intero tracciato autostradale sul territorio Trevigliese, concentrando tali interventi solamente su alcune aree quali: Cavalcavia, Viadotti, gallerie, ecodotti (Valle del Lupo, Bosco della Berlona), intersezioni a livelli sfalsati. L'intero versante ovest della città di Treviglio, presenta aree agricole di altissimo valore, in larga parte ricomprese all’interno del perimetro del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) della Gera d’Adda, e sono classificate dal vigente PGT come "Ambiti agricoli di valenza paesaggistica - AGR3", caratterizzati da sensibilità Paesaggistica "Elevata" e, in diversi casi, "Molto elevata". Nel D.U.R. (Punto 1 - PAG. 318) si afferma che "L'integrazione progettuale ha comportato una modifica delle tematiche delle mitigazioni ambientali. Il progetto prevede opere a verde, fasce arboree, siepi, filari, ripristini e interventi di compensazione ecologica finalizzati a ridurre l'effetto di frammentazione e a migliorare l’inserimento dell’opera nel paesaggio agricolo." In realtà il progetto, così come integrato, dettaglia le opere a verde di mitigazione (riequipaggiamento di fasce arboree, seipi e filari) solamente per alcune aree/punti il lasciando gran parte del tracciato, specie nella porzione a sud in rilevato, con le medesime fasce/filari previsti nel progetto originale. Nonostante nel D.U.R. venga indicato che "<i>I reliquati e le aree residuali generate dalla nuova infrastruttura potranno essere ulteriormente valorizzati, ove compatibile con i vincoli tecnici e gestionali, mediante interventi di rinaturalizzazione, fasce vegetazionali e sistemazioni coerenti con il paesaggio rurale locale.</i>", di fatto tali operazioni di valorizzazione, vengono chiaramente dettagliati solamente per le sopra citate aree e non per l'intero tracciato dell'opera, così come osservato, demandando ad una ipotesi futuribile ("<i>potranno</i>").	Si ribadisce la proposta di prevedere ulteriori fasce boscate e filari costituiti da siepi autoctone, opportunamente distribuiti lungo l'intero tracciato, anche mediante l'impiego di reliquati e frammenti di terreno residui conseguenti alla realizzazione dell'infrastruttura, al fine di creare efficaci barriere visive, acustiche e di mitigazione dell'inquinamento atmosferico, favorire la biodiversità e prevedere, ove tecnicamente possibile, la realizzazione di trincee drenanti.	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
2	A.01.011.RG.002_D_ Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.006.PG.003_C_ Planimetria d'insieme - Tav_3/3 C.03.006.PI.003_B_ Studi Ambientali - Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3	VI002	Svincolo 5-Treviglio Ovest (cavalcavia) - IMPATTO VISIVO, PAESAGGISTICO E VIABILISTICO. La realizzazione del viadotto sulla SS 11, rappresenta un impatto visivo molto forte che cambierà per sempre la percezione dell'accesso alla città di Treviglio (interruzione del cono visivo da ovest verso il centro di Treviglio Campanile della Basilica di Treviglio, mantenuto nella storia di Treviglio da tutti gli assi di penetrazione in città). Al fine di garantire un riequilibrio ambientale (migliore fruizione, vivibilità e rirpistino della naturalità delle aree limitrofe) sono stati richiesti interventi di mitigazione (filari alberati previsti a mascheramento del rilevato di scavalco), opere di compensazione per garantire il corretto collegamento della SS 11 con l'abitato di Treviglio a est del viadotto (nuovo tratto di pista ciclabile sulla SS 11, collegamento ciclabile della Via del Bosco) ed in generale implementazione del patrimonio arboreo con interventi di compensazioene verde su aree urbane della città (parchi, aree verdi esistenti, etc.). Come indicato nell'osservazione n. 1 e con riferimento al Documento Unico di Risposta (D.U.R.), nessuno di questi interventi è stato preso in considerazione nell'integrazione progettuale trasmessa: permane la mancata valutazione degli effetti del viadotto in progetto, in particolare con riguardo alla frammentazione delle aree, delle strade e dei collegamenti determinata dal suo passaggio.	Si confermano e si ripropongono le richieste presentate precedentemente, in ragione del rilevante impatto visivo, paesaggistico e viabilistico connesso al passaggio del viadotto sulla EX SS 11, da chiedendone i recepimento nell'ambto del progetto esecutivo: • Implementazione dei filari alberati previsti a mascheramento del rilevato di scavalco, estendendoli su entrambi i lati del tracciato stradale. Queste, contribuiranno in maniera significativa alla mitigazione dell’impatto visivo del manufatto, rendendolo meno percepibile da chi entra o esce dalla città. • Realizzare un tratto di pista ciclabile adeguatamente illuminata ed in sede protetta (indicata in rosso nella planimetria allegata), sul lato sud della SS 11, collegando il nuovo manufatto ciclopedonale previsto con Cascina Pezzoli (sede di una frequentata fattoria didattica), situata a ovest del viadotto, e proseguendo fino all’intersezione con via Milano (in prossimità della ditta RIEL) verso est. Tale intervento è necessario per garantire un futuro collegamento con i tracciati ciclopedonali già previsti sul lato nord della SS 11. • Realizzare un collegamento (cavalcavia o sottopasso) destinato al transito di mezzi agricoli e residenti lungo via del Bosco, situata a sud rispetto al viadotto, al fine di ripristinare la viabilità locale interrotta dalla nuova bretella di collegamento con l'autostrada BRE.BE.MI. • Implementare il patrimonio arboreo pubblico, attraverso interventi di riqualificazione e incremento delle alberature in parchi e aree verdi urbane esistenti del territorio trevigliese e che verranno messe a disposizione. Una soluzione progettuale alternativa, che potrebbe essere ritenuta più efficace sotto il profilo paesaggistico, ambientale e funzionale, consistente nella realizzazione in trincea del tratto della SS 11 interessato dall'interferenza con il nuovo asse autostradale. Tale soluzione consentirebbe di: • ridurre l'altezza del manufatto di scavalco, limitandone l'impatto visivo per chi accede o esce dalla città; • mantenere il nuovo asse autostradale a quota prossima a quella del piano campagna, o comunque ridurre significativamente la quota del cavalcavia prevista dal progetto; • diminuire l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura; • ridurre la necessità di interventi di mitigazione paesaggistica successivi (schermature arboree, rilevati artificiali, ecc.), privilegiando una soluzione che interviene direttamente sulla causa dell'impatto; • migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto urbano e agricolo circostante, con benefici anche sotto il profilo della percezione paesaggistica e della qualità urbana. Si chiede pertanto che, nell'ambito della progettazione esecutiva, venga svolta una valutazione tecnico-economica comparativa tra la soluzione attualmente prevista e l'ipotesi di abbassamento in trincea della SS 11, al fine di verificare la fattibilità dell'intervento e i benefici conseguibili in termini di inserimento paesaggistico, riduzione dell'impatto ambientale e miglioramento della qualità dell'opera. Qualora tale soluzione fosse ritenuta non praticabile per motivate ragioni tecniche, si confermano integralmente le richieste già sopra espresse.	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
3	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3 I.001.RG.001_D_Relazione interventi di inserimento paesaggistico ambientale	MA508 MA509	ANDAMENTO FILARI ALBERATI (MA508 e MA509) C/O svincolo 5 -Treviglio Ovest. E' stato chiesto di rivedere la posizione e l'andamento dei filari di siepe previsti a mitigazione dell'impatto dell'autostrada in modo tale che il loro andamento segua le partizioni dei terreni e/o l'andamento dei canali irrigui presenti sugli areali che costeggiano il nuovo tracciato autostradale. L'integrazione prevede il medesimo andamento (parallelo all'asse stradale senza seguire le partizioni dei terreni e/o l'andamento dei fossi irrigui). In questo modo i nuovi filari creeranno intralcio alla coltivazione dei terreni una volta restituiti ai proprietari per gli usi agricoli. Nel D.U.R. (Punto 1 - PAG. 318) si afferma che <i>"L'integrazione progettuale ha comportato una modifica delle tematiche delle mitigazioni ambientali. Il progetto prevede opere a verde, fasce arboree, siepi, filari, ripristini e interventi di compensazione ecologica finalizzati a ridurre l'effetto di frammentazione e a migliorare l'inserimento dell'opera nel paesaggio agricolo."</i> Il progetto, così come integrato, dettaglia le opere a verde di mitigazione (riequipaggiamento di fasce arboree, seipi e filari) solamente per alcune aree/punti il lasciando l'intero tracciato, specie nella porzione a sud in rilevato dove c'è la presenza dei filari MA508 e MA 509 presso lo Svincolo 5 - Treviglio Ovest, con la medesima poszione e orientamento della previsione originaria.	Si chiede nuovamente di rivedere la posizione e l'andamento dei filari di siepe previsti quali interventi di mitigazione dell'impatto del nuovo tracciato dell'autostrada (vedi esempio in rosso nell'immagine a fianco), affinché il loro sviluppo risulti coerente con le partizioni fondiarie e/o con l'andamento dei canali irrigui presenti nelle aree limitrofe al tracciato.	
4	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_Studi Ambientali - Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3 B.02.063.PL.049_B_Studi Ambientali Idrologia e idraulica_Planimetria smaltimento acque meteoriche_Tavv. 7,8,9,10	TA015 TA022	MITIGAZIONE IMPATTO DEL TRACCIATO dalla Pk 13+500 (Valle del Lupo) fino alla Pk 16+261 (svincolo con la SS11). Rispetto al piano di campagna, il tracciato autostradale si posiziona in leggero rilevato, generando un notevole impatto visivo ed ambientale rispetto il contesto agricolo circostante. E' stato richiesto di rivalutare tale impatto implementando la mitigazione lungo tutto il tracciato sia per il mascheramento del manufatto in rilevato sia per l'assorbimento degli inquinanti veicolari (CO2, PM10, PM2.5, SOx ecc) provenienti dal traffico autostradale. Dalle tavole grafiche si evince che le vasche di laminazione previste ai margini del tracciato autostradale per lo smaltimento delle acque meteoriche (otto manufatti nel Comune di Treviglio, identificati con la sigla da TA015 a TA022) sono rappresentate in maniera analoga alle tavole originarie, e prive di alcuna mitigazione ambientale. Nel D.U.R. (Punto 1 - PAG. 318) si afferma che <i>"L'integrazione progettuale ha comportato una modifica delle tematiche delle mitigazioni ambientali. Il progetto prevede opere a verde, fasce arboree, siepi, filari, ripristini e interventi di compensazione ecologica finalizzati a ridurre l'effetto di frammentazione e a migliorare l'inserimento dell'opera nel paesaggio agricolo."</i> In realtà il progetto, così come integrato, dettaglia le opere a verde di mitigazione (riequipaggiamento di fasce arboree, seipi e filari) solamente per alcune aree/punti. Nel D.U.R., non è stato dato riscntro alla richiesta specifica di mitigazione della vasche di laminazione sopra descritte.	Si ribadisce la proposta di prevedere: - Filari alberati, costituiti da essenze autoctone, da posizionare lungo entrambi i lati dell'autostrada nel tratto compreso tra lla Pk 13+500 (Valle del Lupo) fino alla Pk 16+261 (svincolo con la SS11) - Aree boscate, piantumate con essenze autoctone, da localizzare all'interno dei reliquati di risulta lungo il tracciato autostradale, aree che risultano di fatto non più di interesse agricolo da parte dei rispettivi proprietari; - Filari alberati, costituiti da essenze autoctone, da mettere a dimora lungo il perimetro delle vasche di laminazione previste ai margini del tracciato autostradale per lo smaltimento delle acque meteoriche (otto manufatti nel Comune di Treviglio, identificati con la sigla da TA015 a TA022, come riportato nell'elaborato WBS).	
5	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.006.PG.003_C_Planimetria d'insieme_Tav_3/3	IV003	In corrispondenza dello svincolo 5-Treviglio Ovest è prevista la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in affiancamento al lato sud della SS11 (un manufatto scatolare lungo 70 m e sezione 3.20xh3.00). E' stato chiesto di integrare il progetto rappresentandolo correttamente sulle tavole relative ai profili longitudinali, così da capire il suo andamento, in relazione all pendenze delle rampe di ingresso e di uscita dall'autostrada (i cui valori non sono presenti negli elaborati grafici). Sono stati richiesti chiarimenti in ordine alla gestione del manufatto. La lontananza dal centro abitato di Treviglio, l'isolamento del citato manufatto (attualmente non è presente alcuna infrastruttura ciclopedonale lungo il lato sud che colleghi il centro abitato a est) sono fattori che porteranno ad un notevole aumento dei costi di gestione per il Comune di Treviglio oltre che rappresentare una zona problematica dal punto di vista della sicurezza urbana. Nel D.U.R. (Punto 3 - PAG. 318) si afferma che la compatibilità geometrica e funzionale del sottopasso ciclopedonale previsto in corrispondenza dello svincolo di Treviglio Ovest, è stata verificata nella attuale fase progettuale (integrazioni), assicurando il coordinamento tra il manufatto, le rampe dello svincolo e l'assetto della SS11 come si evince dalle tavole progettuali. Eventuali ottimizzazioni dovranno essere sviluppate in coerenza con la rete della mobilità locale e con gli indirizzi dell'Amministrazione comunale.	Si prende atto delle precisazioni fornite. Si osserva, tuttavia, che il riscontro non affronta in modo specifico gli elementi per i quali erano stati richiesti chiarimenti e approfondimenti. Si confida pertanto che tali aspetti possano essere opportunamente sviluppati e documentati nelle successive fasi progettuali, anche in raccordo con l'Amministrazione comunale e che qui vengono riproposti: - Rappresentare in maniera corretta il previsto sottopasso ciclabile (manufatto scatolare) sui profili longitudinali delle tavole di progetto; - Rappresentare il manufatto sulle tavole, considerando la pendenza delle previste rampe di ingresso e uscita dall'autostrada; - Dettagliare l'equipaggiamento del citato sottopasso ciclabile in termini di illuminazione, raccolta e smaltimento delle acque, pendenza, così da poter valutare al meglio i costi di gestione da parte del Comune del nuovo manufatto, di fatto isolato e lontano dal centro abitato (es. pulizia e raccolta rifiuti abbandonati, problemi di allagamento, sicurezza urbana, ecc.).	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
6	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.002.RG.001_C_ Relazione Generale C.15.004.PU.001_C Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo - Percorsi di cantiere.	PC08 CO_07	Si prende atto dell'avvenuta rilocalizzazione del cantiere temporaneo CO_07,in posizione opposta rispetto alla formazione ripariale di pregio esistente (riferimento D.U.R. Punto 4 Pag. 318). Tuttavia pare non sia stata modificata la viabilità di cantiere che verrà generata da entrambe le aree cantiere localizzate a nord/ovest dell'abitato di Treviglio, che necessariamente dovrà utilizzare strade locali esistenti nell'intorno. Trattasi - queste ultime, di strade principalmente campestri aventi dimensione di circa 3.00 m e poste a servizio delle residenze sparse in quel territorio. Inoltre saranno presumibili difficoltà nelle manovre di svolta da parte dei mezzi (da citare: l'intersezione con la via Canonica - frazione Geromina di Treviglio). Tale transito genereranno problematiche di tipo acustico di, manutenzione delle strade, di polveri e di incremento del traffico locale	Pur prendendo atto dello spostamento dell'area di cantiere, si ribadisce la necessità che gli accessi alla stessa siano organizzati mediante itinerari che escludano l'attraversamento del centro abitato della Geromina e della zona nord di Treviglio. Si ritiene infatti indispensabile che la viabilità di cantiere sia pianificata in modo da minimizzare gli impatti sulla popolazione residente, evitando il transito dei mezzi pesanti all'interno delle aree urbanizzate.	
7	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta N.00.001.RT.01_B_ Relazione generale di canitere A.01.002.RG.001_C_ Relazione Generale		Capitolo 5.2.3 - Preparazione delle aree. Viene indicato che <i>"Al termine dei lavori, i baraccamenti e le installazioni saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti"</i>. Si ritiene necessario specificare anche all'intenro di questo documento integrato, quanto indicato come integrazione, nel capitolo 3.2.7.5 (Interventi di ripristino delle aree di cantiere) della Relazione Generale (documento A.01.002.RG.001_C): <i>"Dovrà essere prevista, infatti, la bonifica superficiale del terreno (tipo "scotico" superficiale), liberandolo da sassi, eventuali macerie e piccoli rifiuti prima di procedere con la posa dello strato di coltivo precedentemente rimosso."</i>	Si chiede l'inserimento, nel capitolo 5.2.3 - Preparazione delle aree (N.00.001.RT.01_B_Relazione generale di canitere) la frase già inserita come integrazione nella Relazione Generale di progetto - A.01.002.RG.001_C (Cap. 3.2.7.5 - Interventi di ripristino delle aree di cantiere): <i>"Dovrà essere prevista, la bonifica superficiale del terreno (tipo "scotico" superficiale), liberandolo da sassi, eventuali macerie e piccoli rifiuti prima di procedere con la posa dello strato di coltivo precedentemente rimosso."</i>	
8	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.002.RG.001_C_ Relazione Generale		Si prende atto dell'avvenuta integrazione della documentazione con le specifiche richieste.		

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
9	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_ Studi Ambientali - Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3	GA08 - 1 GA08 - 2	Si prende atto dell'unione delle gallerie artificiali (GA08 - 1 e GA08 - 2) inizialmente previste sulla Valle del Lupo, opportunamente equipaggiato, così da superare la frammentazione e garantire la connessione eecologica del corridoio interessato (Riferimento punto 5 Pag. 318 del D.U.R.)		
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_ Studi Ambientali - Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3	GA 07	Nella planimetria è previsto l'Ecodotto GA007 - Galleria Contessa Piazzoni, in corrispondenza della via Contessa Piazzoni, strada equipaggiata con un importante viale alberato da preservare, e strettamente limitato alla continuità della via stessa. E' stato chiesto di ampliare l'Ecodotto GA007 – Galleria Contessa Piazzoni verso nord-est che verso sud-ovest (almeno 120 mt lineari) , al fine di tutelare e valorizzare il contesto agricolo e paesaggistico dell’area compresa e promuovere concretamente la sostenibilità territoriale, la salvaguardia della biodiversità e la fruibilità pubblica di un’area che riveste un ruolo centrale nell’identità storica e ambientale del territorio trevigliese. Nel D.U.R. (Punto 6 - Pag. 318) si esplicita che "...si ritiene che la configurazione progettuale attuale sia funzionale sia alle esigenze faunistiche che come ricucitura del contesto agricolo e paesaggistico." La documentazione integrativa ha previsto per l'intersezione dell'infrastruttura di progetto con la Via Contessa Piazzoni, l'utilizzo di una tonalità cromatica tipo" verde reseda" (RAL 6011) da utilizzare come elemento mitigativo con il contesto, sulle murature della galleria artificiale presso ll'intersezioen sopra descritta (Capitolo 3.3.1.1- Indirizzi per l'inserimento paesaggistico delle infrastrutture di grande comunicazione - pag. 47). Si ritiene che il riscontro sopra descritto risulti assolutamente poco efficace per garantire una minima ricucitura del contesto agricolo che verrà frammentato dal passaggio dell'infrastruttura nonchè insufficiente per perseguire una concreta mitigazione dell'opera e garantire la sostenibilità ambientale e di salvaguardia della biodiversità dell'area.	Si ribadisce la richiesta di ampliare l'Ecodotto GA007 – Galleria Contessa Piazzoni, estendendolo sia verso nord-est sia verso sud-ovest. Un ecodotto di tale estensione consentirebbe di tutelare e valorizzare il contesto agricolo e rurale di elevato pregio ambientale, oggi interessato da crescenti fenomeni di frammentazione dovuti alle infrastrutture esistenti e di progetto. Una lunghezza di almeno 120 metri rappresenta una soluzione maggiormente idonea a favorire il passaggio della fauna, a ridurre l'effetto barriera delle infrastrutture e a ricostituire la continuità del paesaggio agrario. L'intervento contribuirebbe inoltre alla ricucitura del territorio, preservando la funzionalità ecologica e la qualità paesaggistica di un'area di rilevante valore ambientale, storicamente caratterizzata da un forte legame tra gli spazi agricoli e gli insediamenti. Considerata la frequente fruizione dell'area da parte della cittadinanza, un ecodotto di adeguate dimensioni costituirebbe anche un'importante opportunità per valorizzare la fruibilità pubblica, promuovere la biodiversità e rafforzare la sostenibilità territoriale, in coerenza con i principi della pianificazione ambientale e della mitigazione degli impatti infrastrutturali.	
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_ Studi Ambientali - Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3 I..001.RG.001_D_ Relazione di interventi di inserimento paesaggistico ambientale		Nella planimetria è previsto l'Ecodotto <u>GA006 Roggia Visconti</u>, in corrispondenza della Roggia Visconti (di proprietà del Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca) e della Roggia di Sopra (di proprietà del Comune di Treviglio), in continuità del quale è prevista verso est un'area boscata quercro carpineto pleniziale (MA306) compresa tra le due rogge (Cd. Bosco della Berlona). E' stato chiesto di prolungare verso sud tale ecodotto, così da garantire continuità ecologica est - ovest del Bosco della Berlona e ricostituire la naturalità del paesaggio interrotto dal passaggio dell'infrastruttura. Nel D.U.R. (punto 7 pag. 319) "<i>...si ritiene, analogamente a quanto sopra, che la configurazione progettuale attuale sia funzionale sia alle esigenze faunistiche che come ricucitura del contesto agricolo e paesaggistico</i>". Nella documentazione integrativa è prevista la realizzazione di nuove aree boscate e l'inserimento di un terrapieno acustico nell'area compresa fra le due Rogge; tuttavia, non risulta contemplato l'ampliamento verso sud del nuovo ecodotto. Si osserva che le misure proposte appaiono di efficacia limitata ai fini della ricucitura del contesto agricolo interessato dalla frammentazione determinata dal passaggio dell'infrastruttura e sembrano fornire un contributo solo parziale alla mitigazione degli effetti dell'opera, nonché al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di tutela della biodiversità dell'area.	Si ribadisce la richiesta che l'Ecodotto GA007 – Galleria Contessa Piazzoni venga ampliato sia verso nord-est sia verso sud-ovest, estendendone lo sviluppo fino al raggiungimento delle due rogge poste ai margini dell'area di intervento, così da ricomprendere integralmente il corridoio ecologico e agricolo esistente. Si richiede inoltre che l'ecodotto abbia una larghezza non inferiore a 120 metri lineari, quale dimensione minima necessaria a garantire un'efficace connessione ecologica e funzionale tra le aree agricole, la continuità del paesaggio rurale e la permeabilità per la fauna. Un ecodotto esteso fino alle due rogge e dotato di una larghezza di almeno 120 metri rappresenta un elemento indispensabile per la tutela e la valorizzazione del contesto agricolo e paesaggistico compreso tra l'abitato di Treviglio e la frazione di Castel Cerreto, area di elevato valore ambientale e paesaggistico, nonché intensamente frequentata dalla cittadinanza. Tale soluzione consentirà di ricucire un territorio oggi fortemente compromesso dalla frammentazione infrastrutturale e urbanistica, preservando la continuità ecologica, il sistema irriguo e la funzionalità del paesaggio agrario.	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
10	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_ Studi Ambientali - Planimetria degli interventidi inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3		Nella documentazione integrativa proposta, non viene recepita la richiesta avanzata dal comune di Treviglio in ordine alla messa in sicurezza della Via Ada Negri (tratto compreso tra la nuova rotondella di via Pontirolo - MA407, alla nuova rotondella sulla via Bergamo - SS 42 (MA408). La richiesta nasceva dalla necessità della messa in sicurezza del tratto verso la Via Bergamo dove è presente un insediamento a rischio chimico di Incidente Rilevante D.Lgs. 105 del 26/06/2015 - Legge SEVESO- R.I.R. - Soc. Corden Pharma Bergamo S.p.a. che nel tempo ha aumentato le proprie condizioni di sicurezza interne. Era stato richiesto di realizzare un tratto di Via Ada Negri, traslato più a sud rispetto al tracciato originario (in fregio al lato sud del parcheggio) fino all'intersezione con la Via Bergamo, così che il transito dei mezzi pesanti da e verso il polo chimico, non avvenisse adiacente allo stesso. Di conseguenza la traslazione più a sud della prevista rotondella di innesto tra Via Ada Negri e Via Bergamo/SS 42, così da allinearla al nuovo tracciato stradale. Inoltre, al fine di agevolare le manovre dei mezzi pesanti che transiterebbero sulla Via Ada Negri, è stato chiesto di realizzare una nuova rotondella su Via Ada Negri, in corrispondenza della deviazione dell'asse stradale rispetto al tracciato originario. La planimetria integrata mantiene altresì la posizione del previsto sottopasso ciclabile sulla Via Ada Negri, che permette di superare la linea ferroviaria Bergamo - Treviglio, in posizione distaccata rispetto all'asse stradale. Nel D.U.R. (punto 7 pag. 319) viene indicato un tema R.I.R. che lo scrivente Comune non ha sollevato, se non che nel contesto di viabilità in sicurezza sulla Via Ada Negri. Nel D.U.R. non vi è traccia di riscontro su quest'ultimo elemento osservato.	Si confermano e si ripropongono integralmente le richieste già presentate, in quanto le infrastrutture secondarie di collegamento con la città consolidata sono da ritenersi strategiche e indispensabili. La loro realizzazione rappresenta una condizione necessaria affinché l'autostrada IPB possa integrarsi efficacemente con il tessuto urbano di Treviglio, garantendo la piena efficacia dell'intervento, un'adeguata accessibilità al territorio e la corretta distribuzione dei flussi di traffico. Le richieste si riassumono nelle sei proposte sotto rappresentate: • Modificare la posizione dell'asse stradale di Via Ada Negri in corrispondenza dello stabilimento chimico Corden Pharma Bergamo S.p.A., in modo tale che il nuovo tracciato si collochi a sud rispetto al parcheggio esistente, realizzato dalla medesima azienda a servizio dei propri dipendenti; • Realizzare una nuova rotondella su Via Ada Negri, in corrispondenza della deviazione dell'asse stradale rispetto al tracciato originario, al fine di favorire un accesso indipendente e in sicurezza per i mezzi pesanti in entrata e uscita dal polo chimico-farmaceutico; • Traslare, conseguentemente al punto precedente, più a sud la prevista rotondella di innesto tra Via Ada Negri e Via Bergamo/SS 42, in modo da allinearla al nuovo tracciato stradale; • Realizzare un sottopasso ciclabile per l'attraversamento della linea ferroviaria Treviglio–Bergamo, in adiacenza al nuovo tracciato stradale e all'interno dello stesso manufatto, prevedendo una quota più elevata rispetto al piano di rotolamento degli autoveicoli, così da garantire un transito in sicurezza e agevolarne la futura gestione; • Indicare le specifiche tecniche del nuovo tracciato di Via Ada Negri, con particolare riferimento alla sezione stradale prevista. • Dovrà essere realizzata l'illuminazione pubblica lungo la Via Ada Negri fino alla rotondella con via Bergamo	
11	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.006.PG.003_C_Planimetria d'insieme - Tav_3/3		E' stato chiesto di spostare il previsto punto di ricarica per veicoli elettrici lungo il nuovo tratto della via Pontirolo, in prossimità dell'uscita a sud del tracciato (uscita autostradale Treviglio-Ovest). Nella posizione prevista - ambito extraurbano e lontana dall'abitato, si teme il favorire di atti di inciviltà e vandalismo poco controllabile (abbandono rifiuti, vandalizzazione delle strutture, sosta prolungata ed irregolare di automezzi non autorizzati, etc.) che costringerà la Polizia Locale ad intervenire per garantire le condizioni di sicurezza, provocando necessariamente l'aumento dei costi di gestione a carico del Comune di Treviglio. E' stato chiesto altresì di chiarire la modalità di gestione di tale postazione e delle relative aree limitrofe, se a carico del gestore dell'autostrada o meno. La documentazione presentata ad integrazione delle osservazioni, rappresenta la medesima situazione. Nel D.U.R. non è presente alcun riscontro a tale richiesta, sia in senso positivo che negativo.	Si ribadisce la richiesta di ricollocare l'area di sosta in un'altra posizione lungo il tracciato, preferibilmente in prossimità dell'uscita sud, in corrispondenza del casello autostradale di Treviglio Ovest.	
12	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta		Presso lo svincolo 4 - TREVIGLIO NORD è stata in parte recepita l'osservazione di prevedere, presso lo svincolo 4 - Treviglio Nord, il collegamento ciclabile che colleghi il tracciato dismesso della Via Pontirolo fino alla Via Bergamo. La documentazione integrativa prevede la realizzazione del tratto ciclopedonale fino all'intersezione con la Via Bergamo, mantenendo, lungo la Via Ada Negri, invariata la posizione del sottopasso ciclopedonale - in posizione staccata rispetto all'asse stradale, e deviando verso il lato sud del parcheggio realizzato dalla Ditta Corden Pharma, per poi riallinearsi adiacente al tracciato originario di Via Ada Negri. Era stato richiesto di piantumare le aree residue dello svincolo Treviglio Nord (Svincolo 4) (indicate nella mappa a fianco), di ripristinare lo storico filare alberato all'ingresso di Via Contessa Piazzoni in direzione Castel Cerreto, nonché la messa a dimora di nuovi filari alberati lungo i margini dei nuovi tracciati viari e della pista ciclabile Via Pontirolo/Via Ada Negri, al fine di mitigare l'impatto ambientale sul pregiato contesto agricolo circostante l'area di Castel Cerreto. La documentazione integrativa presentata non rappresenta queste richieste. Nel D.U.R. (Punto 9 pag. 319) si accenna al collegamento Treviglio e Fara Gera d'Adda, ma non vi è menzione delle modifiche apportate al tracciato ciclabile presso lo Svincolo 4 - Treviglio Nord: l'osservazione è stata parzialmente accolta nell'aver individuato un percorso ciclabile ad est dello svincolo fino all'intersezione con la Via Bergamo lungo la Via Ada Negri. Per quanto riguarda il sottopasso ciclopedonale di Via Ada Negri e lo spostamento del tracciato della Via stessa, con la relativa pista ciclabile in adiacenza, non risulta che le osservazioni formulate abbiano trovato accoglimento."	Si confermano e si ripropongono le richieste presentate precedentemente nelle parti non accolte: • Realizzare il sottopasso ciclabile per l'attraversamento della linea ferroviaria Treviglio–Bergamo, in adiacenza al nuovo tracciato stradale di Via Ada Negri e all'interno dello stesso manufatto, prevedendo una quota più elevata rispetto al piano di rotolamento degli autoveicoli, così da garantire un transito in sicurezza e agevolarne la futura gestione; • Prevedere che l'andamento del tracciato della pista ciclabile lungo la Via Ada Negri, inserita nella documentazione integrativa, segua il tracciato della strada così come proposto nell'osservazione precedente; • La piantumazione delle aree residue dello svincolo Treviglio Nord (Svincolo 4) (indicate nella mappa a fianco), il ripristino dello storico filare alberato all'ingresso di Via Contessa Piazzoni in direzione Castel Cerreto, nonché la messa a dimora di nuovi filari alberati lungo i margini dei nuovi tracciati viari e della pista ciclabile Via Pontirolo/Via Ada Negri, al fine di mitigare l'impatto ambientale sul pregiato contesto agricolo circostante l'area di Castel Cerreto.	  

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
13	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.03.002.PG.001_B_ Parte Generale - gestione materie - corografia siti di cava e discarica C.15.004.PU.001_C_ Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo - Percorsi di cantiere.		Con riferimento al traffico pesante da e verso le aree di cantiere per il trasporto del materiale da risulta, era stato osservato come la viabilità di cantiere prevista dalle tavole, attraversasse l'abitato della frazione Geromina e la zona residenziale nord (Via Pontirolo - Via Vespucci - Via Trento, per poi collegarsi con la ex SS 11, compromettendo le condizioni di sicurezza della frazione Geromina e dell'abitato "Zona Nord" di Treviglio. nelle osservazioni presentate si chiedeva di individuare tracciati alternativi al transito dei mezzi pesanti di cantiere all'interno dei centri residenziali a nord di Treviglio (all'interno del quale si affacciano scuole, una Chiesa quindi contesti attraversati da famiglie e bambini). Si rilevava oltre che l'aggravamento delle condizioni di sicurezza del transito di pedoni e del traffico locale nei quartieri citati, anche l'ingenerarsi di problematiche di tipo acustico, di emissioni di polveri e di manutenzione delle strade stesse. Nella documentazione integrativa trasmessa, tali rilevazioni non sono state considerate. I tracciati relativi alla viabilità di cantiere sono rimasti inalterati rispetto alal situazione progettuale iniziiale. Nel D.U.R. non vi è menzione di alcun riscontro in merito all'osservaizone presentata relativa alle strade di cantiere.	Si ripropone la seguente osservazione, finalizzata a garantire adeguate condizioni di sicurezza per la frazione Geromina e per l'abitato della “Zona Nord” di Treviglio: • Individuare un tracciato alternativo che eviti il transito dei mezzi pesanti di cantiere all'interno della frazione Geromina, escludendo tale transito dalla Via Canonica. • Individuare un'alternativa al collegamento tra la Via Pontirolo con la SS 11 per i mezzi di cantiere, che eviti il transito all'interno quartiere residenziale "Zona Nord".	
14	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_ Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3		Nella tavola si evince l'utilizzo del tappetino di usura di tipo fonoassorbente, fino alla Pk 10+150 in territorio di Pontirolo Nuovo - a nord di Treviglio - tratto di autostrada previsto in trincea. Nel D.U.R. (punto 15 pag. 321) si illustra come " ...La soluzione di progetto, l’assetto futuro e l’intervento riportano le misure di mitigazione previste in fase di esercizio, tra cui pavimentazione fonoassorbente, barriere antirumore e terrapieni vegetati. In particolare, la pavimentazione fonoassorbente è prevista nei tratti 3+700 – 7+350 e 9+650 – 10+325, mentre le barriere e i terrapieni acustici sono dimensionati sulla base delle risultanze modellistiche e dei ricettori effettivamente esposti.", non fornendo riscontro all'osservazione presentata. La documentazione integrativa non è stata modificata sulla scorta delle richieste del Comune di Treviglio.	Si ribadisce la richiesta di prevedere l’impiego di pavimentazione fonoassorbente nel tratto autostradale in corrispondenza dei nuclei residenziali di Treviglio, della Geromina e di Castel Cerreto, al fine di contenere l’impatto acustico derivante dal traffico veicolare.	
15	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta C.03.006.PI.003_B_ Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - Tav_3/3	BA007	Sul territorio di Treviglio non sono previste opere di mitigazione acustica ad eccezione della barriera fonoassorbente (BA007), finalizzata alla protezione della cascina Maldotti in territorio di Fara Gera d'Adda. Nel D.U.R. (punto 15 pag. 321) si illustra come " ...La soluzione di progetto, l’assetto futuro e l’intervento riportano le misure di mitigazione previste in fase di esercizio, tra cui pavimentazione fonoassorbente, barriere antirumore e terrapieni vegetati. In particolare, la pavimentazione fonoassorbente è prevista nei tratti 3+700 – 7+350 e 9+650 – 10+325, mentre le barriere e i terrapieni acustici sono dimensionati sulla base delle risultanze modellistiche e dei ricettori effettivamente esposti.", non fornendo riscontro all'osservazione presentata. Nel D.U.R. (punto 16 pag. 321) si illustra altresì che "L’eventuale estensione di ulteriori misure in corrispondenza di Geromina, Castel Cerreto e Valle del Lupo dovrà essere valutata sulla base degli esiti modellistici, dei limiti applicabili e delle verifiche puntuali sui ricettori." Si ritiene che le verifiche possano essere effettuate già in questa sede progettuale, indipendentemenete dai modelli utilizzati, così da prevedere una corretta valutazione degli impatti acustici dati dalla nuova infrastruttura sui ricettori delle zone sopra indicate. La documentazione integrativa non è stata modificata sulla scorta delle richieste del Comune di Treviglio.	Si ribadisce la richiesta di prevedere la posa di barriere fonoassorbenti anche nel territorio del Comune di Treviglio, a tutela dell'abitato della frazione di Castel Cerreto e delle abitazioni residenziali della Valle del Lupo, provenendo dalla frazione Geromina. Si richiede, inoltre, di effettuare simulazioni acustiche ante operam puntuali sui ricettori presenti nelle aree residenziali sopra descritte, al fine di valutarne l'efficacia.	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
16	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento D.U.R_Documento Unico di Risposta B.08.001.RA.001_B Relazione Acustica	-	Capitolo 3 - Quadro consocitivo - 3.1 - Classificazione acustica del territorio. E' stato chiesto di modificare la tabella 3.1_ Stato autorizzativo dei Piani per i Comuni (pagina 11) - per il Comune di Treviglio il riferimento del vecchio piano di zonizzazione acustica del 2014 con il riferimento del Piano di Zonizzazione acustica approvato nel 2021, Nel D.U.R. non vi è menzione dell'avvenuta correzione del dato inserito.	Si ribadisce la necessità di aggiornare la documentazione mediante: - l'inserimento della corretta Delibera di Consiglio Comunale di approvazione del nuovo Piano di Zonizzazione Acustica, identificata nella D.C.C. n. 79 del 27/07/2021; - l'inserimento della cartografia relativa al Piano di Zonizzazione Acustica vigente (2021), che sostituisce integralmente il precedente strumento di zonizzazione approvato nel 2014.	
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento D.U.R_Documento Unico di Risposta B.08.001.RA.001_B Relazione Acustica	-	Capitolo 3 - Quadro consocitivo - Fig. 3.2 - Mosaici del PCCA) rispetto ai territori interessati (pag. 13, è stato chiesto di agigornare l'azzonamento acustico inserito relativo al Vecchio Piano del 2014, sostituendola con quella del Piano vigente (2021). Nel D.U.R. non vi è menzione dell'avvenuta correzione del dato inserito e dell'avvenuta verifica, in particolare delle fasce di rispetto stradali.	Si richiede nuovamente di aggiornare l'elaborato con il nuovo azzonamento acustico del Piano vigente (2021), con particolare riferimento alla verifica delle fasce di pertinenza acustica relative alla viabilità stradale."	
17	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento D.U.R_Documento Unico di Risposta B.08.001.RA.001_B Zonizzazione Acustica 1/3 - 2/3 - 3/3 C.10.001.TZ.001_B Studio di impatto ambientale - Rumore Tavola di zonizzazione acustica Tav. 1/3	-	Per le tavole indicate è stato chiesto di inserire la dicitura della Delibera di Consiglio corretta che ha approvato il nuovo Piano di Zonizzazione Acustica: D.C.C. n. 79 del 27/07/2021 verificando che in mappa le classi di zonizzazione acustica corrispondano a quelle del Piano di Zonizzazione Acustica del 2021 vigente (in particolare riferimento alle fasce stradali). Tra la documentazione integrativa non sono presenti nuove tavole che riportano tale rettifica e verifica. Il D.U.R. stesso non da riscontro a questa osservazione.	Si ribadisce la necessità di adeguare le tavole ai nuovi riferimenti: - Inserire la corretta dicitura relativa alla Deliberazione di Consiglio Comunale di approvazione del nuovo Piano di Zonizzazione Acustica: D.C.C. n. 79 del 27/07/2021; - Verificare che le classi di zonizzazione acustica riportate in mappa siano coerenti con quelle previste dal vigente Piano di Zonizzazione Acustica approvato nel 2021, con particolare riferimento alle fasce di pertinenza stradale.	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
18	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta I.00.002.RT.003_B_ Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle oepr e a verde		Capitolo 3.6.1 . Alberi (pag. 11), Cap. 3.6.2 Arbusti (pag. 12), non sono indicati i diametri delle essenze che verranno impiegate e tantomeno se queste saranno di tipo autoctono. E' stato chiesto di inserire la specifica che "le piante utilizzate per l'imboschimento (alberi e arbusti) dovranno essere piante di tipo autoctono di altezza almeno di 2 metri, dotate di un palo di sostegno, shelter e disco pacciamante in geotessile non tessuto in fibre vegetali 0,40 x 0,40 m e relativi ancoraggi quali accessori atti a garantire, nei primi anni di avvio dell'impianto, il corretto sviluppo verticale e la protezione da fauna selvatica nonché a ridurre la competizione delle specie erbacee." Tra la documentazione integrativa trasmessa non è presente la tavola I.00.002.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle opere a verde, eventualmente integrata con quanto sopra. Il D.U.R. non fa alcuna menzione dell'avvenuto riscontro o meno dell'osservazione presentata dal Comune di Treviglio.	Si ribadisce la proposta di inserire nel documento originario non integrato, la specifica che "le piante utilizzate per l'imboschimento (alberi e arbusti) dovranno essere piante di tipo autoctono di altezza almeno di 2 metri, dotate di un palo di sostegno, shelter e disco pacciamante in geotessile non tessuto in fibre vegetali 0,40 x 0,40 m e relativi ancoraggi quali accessori atti a garantire, nei primi anni di avvio dell'impianto, il corretto sviluppo verticale e la protezione da fauna selvatica nonché a ridurre la competizione delle specie erbacee."	
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta I.00.002.RT.003_B_ Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle oepr e a verde		Cap. 3.8 - Pali tutori e legature (pag. 14). E' stato chiesto di inserire la specifica che "Per gli arbusti e per gli alberi che verranno messi a dimora sia previsto una protezione in polipropilene fotodegradabile di altezza 2 metri m, ed un disco pacciamante in geotessile non tessuto in fibre vegetali 0,40x0,40 m e relativi ancoraggi, quali accessori atti a garantire, nei primi anni di avvio dell'impianto, il corretto sviluppo verticale e la protezione da fauna selvatica nonché a ridurre la competizione delle specie erbacee." Tra la documentazione integrativa trasmessa non è presente la tavola I.00.002.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle opere a verde, eventualmente integrata con quanto sopra. Il D.U.R. non fa alcuna menzione dell'avvenuto riscontro o meno dell'osservazione presentata dal Comune di Treviglio.	Si ribadisce la proposta di inserire nel documento originario non integrato, la specifica che "Per gli arbusti e per gli alberi che verranno messi a dimora sia previsto una protezione in polipropilene fotodegradabile di altezza 2 metri m, ed un disco pacciamante in geotessile non tessuto in fibre vegetali 0,40x0,40 m e relativi ancoraggi, quali accessori atti a garantire, nei primi anni di avvio dell'impianto, il corretto sviluppo verticale e la protezione da fauna selvatica nonché a ridurre la competizione delle specie erbacee."	
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta I.00.002.RT.003_B_ Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle oepr e a verde		Cap. 4.3 - Messa a dimora (pag. 15) E' stato chiesto di inserire la seguente specifica " La messa a dimora delle essenze dovrà avvenire appena terminata la fase di cantierizzazione e di realizzazione delle strutture dell'ecodotto, in ogni caso prima della conclusione dei lavori, così da permettere lo sviluppo e la manutenzione delle essenze messe a dimora da parte del proponente." Tra la documentazione integrativa trasmessa non è presente la tavola I.00.002.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle opere a verde, eventualmente integrata con quanto sopra. Il D.U.R. non fa alcuna menzione dell'avvenuto riscontro o meno dell'osservazione presentata dal Comune di Treviglio.	Si ribadisce la necessità di inserire nel documento originario non integrato, la specifica che la messa a dimora delle essenze dovrà avvenire appena terminata la fase di cantierizzazione e di realizzazione delle strutture dell'ecodotto, in ogni caso prima della conclusione dei lavori, così da permettere lo sviluppo e la manutenzione delle essenze messe a dimora da parte del proponente.	
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta I.00.002.RT.003_B_ Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle oepr e a verde		Cap. 4.7 - Ripristino delle aree di cantiere (pag. 19) Tra le operazioni di sistemazione del terreno dopo la dismissione delle aree di cantiere, sono previste operazioni di ripuntatura e fresatura del terreno. In particolare, il primo comma indica: "Successivamente al disfacimento dei piazzali, strade interne e basamenti delle costruzioni di cantiere si dovrà provvedere ad un primo livellamento dell'area seguito dalla ripuntatura del substrato". E' stato chiesto di inserire , prima della puntatura e fresatura, l'operazione di "scotico finale", che permette di eliminare tutti i materiali di cantiere (materiali di risulta, sassi grossi, eventuali piccoli residui di lavorazione e/o riifuti) per poi procedere con la puntatura e la fresatura. Tra la documentazione integrativa trasmessa non è presente la tavola I.00.002.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle opere a verde, eventualmente integrata con quanto sopra. Il D.U.R. non fa alcuna menzione dell'avvenuto riscontro o meno dell'osservazione presentata dal Comune di Treviglio.	Si ribadisce la proposta di inserire nel documento originario non integrato, prima della puntatura e fresatura, l'operazione di "scotico finale", che permette di eliminare tutti i materiali di cantiere (materiali di risulta, sassi grossi, eventuali piccoli residui di lavorazione e/o riifuti) per poi procedere con la puntatura e la fresatura.	
	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta I.00.002.RT.003_B_ Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle oepr e a verde		Capitolo 5 -Tecniche d'impianto; 5.1 - Piante Al primo comma si specifica "L'impianto arboreo sarà realizzato a regola d'arte utilizzando le migliori tecniche." Per le essenze da mettere a dimora all'interno delle aree boscate querco - carpineto planiziale previste presso l'ecodotto della Valle del Lupo e presso l'ecodotto della Roggia Visconti più a nord, è stato chiesto di inserire la seguente specifica " Le essenze arboree all'interno delle previste aree boscate, dovranno essere messe a dimora con un imboschimento di tipo misto (essenze arbustive ed arboree) ed un sesto di impianto regolare con distanza tra una pianta e l'altra di 2,5 m x 2,5 m." Tra la documentazione integrativa trasmessa non è presente la tavola I.00.002.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle opere a verde, eventualmente integrata con quanto sopra. Il D.U.R. non fa alcuna menzione dell'avvenuto riscontro o meno dell'osservazione presentata dal Comune di Treviglio.	Si ribadisce la necessità di inserire all'interno del documento originario non integrato, che per le essenze da mettere a dimora all'interno delle aree boscate querco - carpineto planiziale previste presso l'ecodotto della Valle del Lupo e presso l'ecodotto della Roggia Visconti più a nord, la seguente specifica " Le essenze arboree all'interno delle previste aree boscate, dovranno essere messe a dimora con un imboschimento di tipo misto (essenze arbustive ed arboree) ed un sesto di impianto regolare con distanza tra una pianta e l'altra di 2,5 m x 2,5 m."	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
19	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta I.00.003.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Piano di manutenzione delle opere a verde		Nel piano non è specificato a chi compete la manutenzione delle opere a verde messe a dimora dettagliata nelle tabelle. E' stato chiesto che la manutenzione delle aree (sfalcio) e l' irrigazione di soccorso nei mesi estivi, sia posta a carico del Concessionario dell'Autostrada ed estesa al periodo di attecchimento delle essenze (periodo minimo 3 anni). Tra la documentazione integrativa trasmessa non è presente la tavola I.00.002.RT.003_B_Opere di mitigazione ambientale - Capitolato di esecuzione delle opere a verde, eventualmente integrata con quanto sopra. Il D.U.R. non fa alcuna menzione dell'avvenuto riscontro o meno dell'osservazione presentata dal Comune di Treviglio.	Si ribadisce la richiesta che la manutenzione delle aree a verde, comprensiva di sfalcio e irrigazione di soccorso nei periodi estivi, sia posta a carico del Concessionario dell'Autostrada per un periodo minimo di tre anni, corrispondente al periodo di attecchimento delle essenze messe a dimora.	
20	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta Q.00.030.PL.017.C_Piano particellare di esproprio Q.00.031.PL.018.B_Piano particellare di esproprio Q.00.032.PL.019.B_Piano particellare di esproprio Q.00.033.PL.020.B_Piano particellare di esproprio Q.00.034.PL.021.B_Piano particellare di esproprio Q.00.035.PL.022.C_Piano particellare di esproprio		Il proponente ha integrato il quadro conoscitivo accogliendo in parte le richieste del comue di Treviglio, relativamente alle interferenze sul comparto agricolo mediante la Relazione tecnica in materia di suolo, uso del suolo e patrimonio agro-alimentare, nella quale sono stati approfonditi gli effetti dell’opera sulle superfici agricole, sulle colture, sulle aziende interferite, sulla frammentazione fondiaria, sull’accessibilità aziendale e sul reticolo irriguo. In particolare, la documentazione individua le aziende agricole interferite e analizza gli effetti della frammentazione e dell’accessibilità attraverso specifici indicatori riferiti alla viabilità agricola, quantificando i casi interessati da allungamento dei percorsi e prevedendo, nelle successive fasi, misure quali ricuciture, accessi, servitù, indennizzi e soluzioni puntuali di continuità aziendale. ale approfondimento consente pertanto di ritenere recepita la richiesta relativa alla necessità di una maggiore valutazione delle interferenze sul sistema agricolo rispetto alla sola sottrazione di superficie, considerando anche gli aspetti organizzativi e funzionali delle aziende coinvolte. Permangono tuttavia elementi non completamente risolti con riferimento alla gestione delle risorse idriche nei fondi interferiti. La documentazione prodotta analizza il tema del reticolo irriguo e considera gli effetti patrimoniali derivanti da eventuali interferenze con impianti irrigui, ma non definisce una verifica puntuale, per ciascun fondo interessato, delle condizioni di approvvigionamento irriguo e della continuità del servizio idrico necessario alla prosecuzione delle attività agricole. Non risultano inoltre individuate specifiche opere compensative o correttive finalizzate a garantire il mantenimento delle condizioni irrigue ante operam, né sono definite le opere provvisorie da realizzare preliminarmente all’avvio dei lavori per assicurare la continuità dei deflussi irrigui, evitando interruzioni del servizio, fenomeni di ristagno o criticità di drenaggio durante la fase di cantiere.	Nel prendere atto del parziale accoglimento dell'osservazione, si ribadisce comunque la necessità che, nelle successive fasi progettuali, siano definite soluzioni operative finalizzate a garantire la continuità irrigua dei fondi agricoli interferiti, prevedendo gli eventuali interventi compensativi e le opere necessarie affinché la realizzazione dell’infrastruttura non determini un peggioramento delle condizioni di gestione agricola e del sistema irriguo esistenti.	
21	A.01.011.RG.002_D_Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.02.008.PM.001_A-Piano di manutenzione dell'opera B.02.003.SI.002_B_Relazioni canali irrigui B.02.013.ST.002_B_Tipologico sifone B.02.024.PL.010_B_Risol interf reticolo asse princ B.02.025.PL.011_B_Risol interf reticolo asse princ B.02.027.PL.013_B_Risol interf reticolo asse princ C.12.001.RM.001_B_Piano di monitoraggio ambientale		Il proponente ha fornito gli approfondimenti tecnici richiesti, accogliendo in gran parte l'osservazione con particolare riferimento alla gestione delle interferenze con il reticolo idrico minore e alle opere di continuità idraulica previste, attraverso gli elaborati specialistici relativi al dimensionamento dei sifoni, dei tombini e dei ponti, nei quali sono state definite le modalità di mantenimento della continuità idraulica e irrigua. In particolare, le verifiche progettuali hanno considerato le portate irrigue fornite dal Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca, le condizioni di deflusso dei canali e i parametri idraulici necessari a garantire la funzionalità delle opere realizzate. Sono inoltre state definite modalità operative per la fase di cantiere finalizzate a evitare interruzioni del servizio irriguo e a garantire la continuità del deflusso idraulico.Tali elementi consentono di ritenere adeguatamente approfondita la fase progettuale relativa alla risoluzione delle interferenze e al dimensionamento delle opere di continuità. Tuttavia, la documentazione prodotta non risulta sufficiente a ritenere pienamente recepita la richiesta relativa al monitoraggio ambientale nel tempo del reticolo idrico interferito. Non risulta infatti evidenziata l’integrazione del Piano di Monitoraggio Ambientale con specifici punti di controllo nei tratti interessati dalle interferenze, né sono definite modalità e frequenze di verifica dei parametri quantitativi e funzionali delle opere realizzate, quali portate, livelli idrici, efficienza dei sifoni e possibili fenomeni di sedimentazione o riduzione della capacità di deflusso. Non risulta inoltre esplicitata una procedura di restituzione e condivisione degli esiti del monitoraggio con l’Amministrazione comunale, quale soggetto proprietario del reticolo idrico minore, e con gli enti competenti alla gestione irrigua.	Nel prendere atto del parziale accoglimento dell'osservazione, si ribadisce la necessità che il Piano di Monitoraggio Ambientale venga integrato prevedendo il controllo dei tratti del reticolo idrico effettivamente interferiti dall’opera, compresi quelli risolti mediante sifoni, nonché la trasmissione dei relativi risultati agli enti territorialmente competenti, quale misura necessaria a garantire la resilienza del sistema idrico locale nel lungo periodo.	

N.	ELABORATO	WBS	ELEMENTI OSSERVATI	RICHIESTE DELL'OSSERVANTE - NOTE	
22	A.01.011.RG.002_D_ Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.02.008.PM.001_A Piano di manutenzione dell'opera		Il proponente accoglie la richiesta di integrare il Piano di Manutenzione nella successiva fase progettuale, prevedendo specifiche schede relative alle opere idrauliche interferenti con il reticolo idrico comunale e definendo le modalità di controllo, ispezione e manutenzione. Tuttavia, non risulta recepita la richiesta che le opere idrauliche realizzate o modificate nell’ambito dell’intervento rimangano in carico, per quanto riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria, al soggetto che realizzerà le opere e che gestirà l’infrastruttura. La risposta, infatti, demanda alla successiva fase progettuale la definizione della "ripartizione delle competenze gestionali tra soggetto gestore dell’infrastruttura, Comune e Consorzio di Bonifica", senza escludere il possibile coinvolgimento del Comune negli oneri manutentivi.	Si conferma e si ribadisce la richiesta già formulata, ritenendola elemento imprescindibile ai fini della tutela dell'interesse pubblico e della corretta gestione del reticolo idrico minore, che la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere idrauliche realizzate o modificate a seguito dell'interferenza con il reticolo idrico minore (quali sifoni, tombinature, attraversamenti e ulteriori manufatti idraulici) rimanga integralmente e permanentemente in capo al soggetto attuatore, senza comportare, né nell'immediato né in futuro, alcun nuovo onere manutentivo, economico o gestionale a carico del Comune.	
23			Il proponente riconosce la necessità di un coordinamento con l’Amministrazione comunale e con il Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca nella successiva fase progettuale ed esecutiva, prevedendo tavoli tecnici e confronti specialistici finalizzati alla verifica delle soluzioni di continuità idraulica, delle modalità di accesso ai manufatti, della manutenibilità delle opere e della compatibilità degli interventi con le esigenze agricole e irrigue del territorio. Tuttavia, tale coinvolgimento sembrerebbe essere di natura prettamente interlocutoria o una semplice attività di condivisione delle soluzioni già individuate e non un coordinamento tecnico attivo e partecipato, con il coinvolgimento degli enti competenti nella definizione delle soluzioni progettuali, delle modalità gestionali e degli interventi necessari a garantire la funzionalità del reticolo idrico nel tempo. Inoltre, non risulta recepita la richiesta relativa alla previsione di specifiche opere compensative sul reticolo idrico esistente, finalizzate al miglioramento della funzionalità idraulica degli alvei, alla maggiore manutentabilità e alla stabilizzazione delle sponde, da individuare in accordo con l'Amministrazione comunale. La risposta, infatti, precisa che il confronto non comporterà l’assunzione di nuove opere non già valutate nel progetto definitivo, limitando pertanto il recepimento alla sola fase di coordinamento tecnico.	Si ribadisce la necessità che, nell’ambito della successiva fase progettuale e attraverso il confronto con il Comune e il Consorzio di Bonifica, vengano valutati e, ove necessario, individuati interventi compensativi sul reticolo idrico minore in grado di migliorare la resilienza e la funzionalità idraulica del sistema esistente, quale misura di accompagnamento e mitigazione degli effetti derivanti dalla nuova infrastruttura. Il coordinamento infatti dovrà essere non solo interlocutorio ma attivo.	
24	A.01.011.RG.002_D_ Inquadramento - D.U.R_Documento Unico di Risposta A.01.006.PG.003_C_Planimetria d'insieme		Il proponente nell'accogliere in parte l'osservazione, riconosce la necessità di individuare, in accordo con l'Amministrazione comunale e con l’autorità idraulica competente, eventuali tratti del reticolo idrico interessati dall’infrastruttura sui quali valutare interventi finalizzati a garantire la continuità di deflusso, la compatibilità con l’esercizio irriguo, l’accessibilità ai fini manutentivi e il mantenimento delle condizioni idrauliche locali. Tuttavia, non risulta ancora pienamente recepita la richiesta relativa alla previsione di specifiche compensazioni idrauliche finalizzate al miglioramento della funzionalità del reticolo secondario, alla maggiore manutentabilità degli alvei e alla stabilizzazione delle sponde mediante canalizzazioni di fondo o interventi equivalenti. La risposta, infatti, rinvia alla successiva fase progettuale l’eventuale individuazione degli interventi, senza assumere un impegno specifico circa la loro definizione e realizzazione.	Si ribadisce la proposta che il coordinamento con l’Amministrazione comunale non si limiti a una fase interlocutoria, ma sia finalizzato alla definizione e alla realizzazione degli interventi compensativi idraulici necessari. Tali interventi dovranno essere effettivamente previsti e attuati, in quanto la realizzazione dell’infrastruttura autostradale determina significative interferenze con il reticolo idrico minore e importanti ripercussioni sulla funzionalità del sistema agricolo circostante, con particolare riferimento alla gestione delle acque, alla continuità irrigua e alla sicurezza idraulica dei terreni agricoli interessati.	