



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

Parere n. 532 del 22 dicembre 2023

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 del D.Lgs. 163/2006</i></p> <p><i>Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia. Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto 1</i></p> <p><i>ID VIP 10269</i></p>
Proponente:	<p><i>ANAS S.p.A.</i></p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, commi 10 e 11;

DATO ATTO che:

- con nota prot. 639136 del 8/08/2023, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE - 133649 del 16/08/2023, il Proponente Società ANAS S.p.a., ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Varianti, ai sensi dell’art. 169, c. 4, del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’art. 225 del D.lgs. 36/2023, “*Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia. Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto 1*”;

- con nota prot. MASE - 141413 del 7/09/2023, acquisita dalla Commissione con prot CTVA-10002 del 07/09/2023, la Direzione ha comunicato alla Commissione l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006 per l'intervento "Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia. Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto 1." sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con la medesima nota, alla luce della nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, l'istruttoria tecnica è assegnata al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: "PNRR E LINEARI", comunicato con nota prot. CTVIA-4611 del 13/09/2021;
- il progetto esecutivo "Raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Val Trompia - Collegamento Concesio - Lumezzane ad unica carreggiata. Viabilità per l'abitato di Lumezzane, denominata Bretella di Lumezzane" è contestualmente oggetto della procedura di Verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.lgs. 163/2006, in fase di istruttoria tecnica, identificato con codice [ID: 5347].

RILEVATO che:

- l'intervento è localizzato nei comuni di Villa Carcina, Concesio e Sarezzo, tutti ricompresi in Provincia di Brescia ed in Regione Lombardia ed è inserito negli strumenti di pianificazione e programmazione già approvati secondo le procedure previgenti al D.Lgs. 50/2016 (Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica N. 121 del 21/12/2001; G.U. N. 51/2002 S.O. e s.m.i.);
- Con delibera CIPE n. 12/2004 del 27/5/2004, pubblicata sulla G.U. del 25/1/2005, il progetto definitivo è stato approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e della localizzazione dell'opera;
- il progetto esecutivo, a seguito di gara pubblicata avviata nel 2007, dopo un lungo iter procedurale di natura amministrativa e giudiziaria, conclusosi nel 2018, è stato appaltato nel mese di luglio 2018 all'ATI SALC S.p.A. – Carena S.p.A.;
- l'inserimento della bretella di Lumezzane, all'interno della quale rientrano le opere oggetto della presente variante, nel progetto esecutivo iniziale è stato proposto da ANAS con istanza del 15.09.2020, di prot. 461945 (acquisita al protocollo del MATTM con n. 74492 del 24.09.2020, poi perfezionata in data 15.10.2020, di prot. 524410 (acquisita al protocollo del MATTM con n. 84419 del 16.10.2020 – ID 5347), quale Variante ai sensi dell'art. 169, comma 4, presentato il progetto esecutivo "Raccordo Autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia – collegamento Concesio – Lumezzane ad unica carreggiata. Viabilità per l'abitato di Lumezzane, denominata "Bretella di Lumezzane", ai fini dell'avvio del procedimento di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006, il cui fine è stato quello di rendere funzionale l'intervento cui ci si riferisce.;
- per tale intervento, con DPCM del 9 maggio 2022, è stato nominato, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissario straordinario l'Ing. Eutimio Mucilli.

RILEVATO, inoltre, che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione relativa al Progetto esecutivo Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia. Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto 1 ai fini di:
 - ✓ Verifica varianti ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i.
- la presente verifica riguarda la seguente documentazione tecnica trasmessa dal Proponente:
 - ✓ Progetto Esecutivo

✓ Relazione illustrativa della variante.

- Il costo dell'intervento definito con gli interventi previsti nella perizia di variante in argomento è pari a circa € 193.866.905,99, con una diminuzione del costo complessivo; la perizia di variante ha un importo di € 3.398.399,71 a fronte dei precedenti € 5.003.318,68.

CONSIDERATO e VALUTATO che

Il tratto della Valgobbia consente un collegamento diretto tra la nuova infrastruttura e Lumezzane che invece non era stato incluso nel 1° Lotto Funzionale del PE2006. Questo tratto di viabilità è stato pensato come una strada di Tipo C1 in quanto corrisponde all'adeguamento di una rampa dello svincolo autostradale.

Le opere civili di maggiore entità del tratto in esame, come previste nel progetto esecutivo sono costituite dai Viadotti Valgobbia A e Valgobbia B e dalle opere di imbocco della galleria naturale Villa Carcina.

Il viadotto Valgobbia A è previsto con una struttura mista acciaio-calcestruzzo e si sviluppa su 4 campate di 35 + 45 + 45 + 35 m, con tracciato curvilineo. L'impalcato è realizzato con travi in acciaio di altezza 2.5 m e soletta collaborante superiore in calcestruzzo costituita da predalles in acciaio e getto integrativo in opera, per uno spessore complessivo di 25 cm.

Il viadotto Valgobbia B anche è previsto con una struttura mista acciaio-calcestruzzo e si sviluppa su 3 campate di 40 + 40 + 40 m, sempre con tracciato curvilineo e con impalcato realizzato con travi in acciaio di altezza 2.5 m e soletta collaborante superiore in calcestruzzo costituita da predalles in acciaio e getto integrativo in opera, per uno spessore complessivo di 25 cm.

In corrispondenza dell' Imbocco Nord (lato Lumezzane) della galleria naturale Villa Carcina è prevista una paratia di tipo berlinese, che consente la realizzazione dello scavo di sbancamento necessario per l'ubicazione della dima di attacco, della galleria artificiale di imbocco, nonché dell'uscita del cunicolo di sicurezza della galleria e dei manufatti (alcuni di notevoli dimensioni) per l'impiantistica e per la gestione idraulica delle opere (centrali di ventilazione della galleria e del cunicolo, vasca antincendio, cabina elettrica CE8, generatori, etc.). L'opera si sviluppa planimetricamente per circa 175 m complessivi. Il dislivello massimo tra la sommità della berlinese e la zona situata nella centrale di ventilazione della galleria naturale è pari a circa 31m

Sono state previste, inoltre, cinque incisioni principali denominate A1, A2, B, C e Fosso Nicolino, tutte in sponda sinistra t. Faidana, defluenti lungo lo scosceso versante recapitante nel t. Faidana stesso. Le incisioni raccolgono anche il contributo dei fossi di guardia in testa alle viabilità di progetto, sia quella principale che le viabilità secondarie di cantiere.

Come riportato dal Proponente, la proposta di modifica progettuale rispetto al progetto esecutivo dell'intervento, non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo e determina una diminuzione di importo: senza modificare il tracciato piano-altimetrico della viabilità.

La variante, in sostituzione delle strutture dei viadotti denominati "Viadotto A" e "Viadotto B", su pile, prevede un intervento di ingegneria naturalistica, attraverso l'impiego di una struttura di sostegno costituita da terre armate.

L'opera proposta ha un'altezza massima di circa 25m, costituita dal riempimento tramite terre provenienti dallo scavo delle gallerie, un consolidamento che prevede l'impiego di reti elettrosaldate sagomate secondo le livellette di progetto, tiranti per la definizione della pendenza, e geogriglie di rinforzo. La parete funge così da muro contenitore, evitando che il peso del materiale venga scaricato per intero sulla base. Questo anche attraverso un sostegno della base composto da gabbioni in pietrame variabile tra i primi 3-5 metri da terra. Superiormente la struttura prevede un primo terrazzamento attestato ad una quota di circa 8 metri dai gabbioni e un secondo ad una quota di ulteriori 6 metri. Questi terrazzamenti hanno una profondità di circa

1,5 metri per poter inserire della vegetazione arbustiva che funge da riconnessione con la vegetazione di contesto. La parete risulta inverdita per tutta la sua estensione.

Dal punto di vista idraulico, nel progetto è stata rivista la configurazione delle incisioni idrauliche interferenti.

L'intervento di sistemazione a verde è analogo a quanto già previsto come struttura per il ripristino del crinale nella parte soprastante la galleria

Il riutilizzo delle terre da scavo prodotte durante gli scavi delle gallerie riduce notevolmente gli spostamenti (impatto dal punto di vista del traffico e di potenziale inquinamento), altrimenti necessari per altro riutilizzo o, diversamente, per lo smaltimento. La stima del terreno riutilizzato è pari a circa 60 mila mc.

Inoltre, il progetto evita di allestire un cantiere per la realizzazione dei piloni strutturali di sostegno del viadotto.

Il Proponente riporta che dal punto di vista paesaggistico l'intervento garantisce la continuità visiva al contesto in cui è inserito, permettendo anche l'inserimento ulteriore di opere a verde in corrispondenza dei terrazzamenti.

Mediante degli scatolari di dimensioni adeguate sono garantiti i passaggi faunistici, così come il passaggio degli operatori per la manutenzione.

Per quanto riguarda le opere minori presenti nel tratto di strada in oggetto il progetto evidenzia una diminuzione dei muri di sostegno previsti nel PE. In particolare, l'OP3-086 e OP3-087 sono stati eliminati in quanto sostituiti dalla terra armata.

Per mantenere il passaggio della strada di servizio al di sotto dell'asse principale in corrispondenza della progressiva 5+467,44 è stato inserito un ponte ad una campata di luce $L= 16.20$ m, costituita da travi prefabbricate alveolari, analogamente all'opera Incisione A2, che poggiano su spalle in c.a. fondate su micropali; la soletta è completata da un getto in opera solidarizzato alle spalle realizzando un integral bridge.



Figura 1 – Progetto esecutivo: vista dell'Imbocco Nord (lato Lumezzane) della galleria naturale Villa Carcina con relativi manufatti tecnici.



Figura 2 – Variante proposta: vista dell'Imbocco Nord (lato Lumezzane) della galleria naturale Villa Carcina con relativi manufatti tecnici.

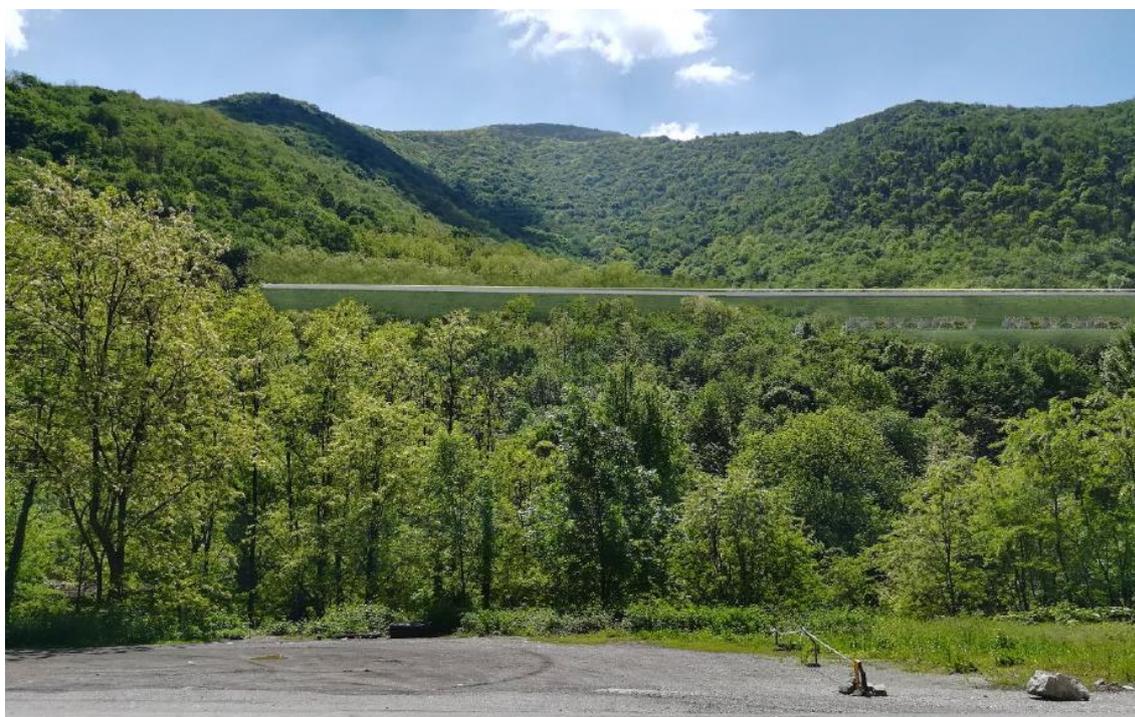


Figura 3 – Variante proposta: vista del viadotto B del tratto stradale della Valgobbia.

In merito all'analisi ambientale, il Proponente non presenta una specifica analisi delle diverse componenti ambientali in termini di eventuali impatti possibili in fase di cantiere, ritenendo appropriato quanto già presentato in sede di progetto esecutivo.

All'interno della Relazione Paesaggistica sono riportati elementi di analisi ambientale. Sono riportate indicazioni relative al quadro di riferimento programmatico con inquadramento paesaggistico ed esame dei piani territoriali e di settore interessanti l'area. Secondo il PPR, il progetto non intercetta aree ad alta naturalità, normate dall'art. 17 delle Norme Tecniche d'Attuazione (NTA); ricade invece in aree e ambiti di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani per le quali bisogna avere particolare attenzione nell'inserimento di nuovi progetti, in modo da tutelare le aree naturali esistenti.

Nell'ambito della medesima relazione, è sviluppata una analisi dei possibili disturbi alla particolarità ecosistemica e alla naturalità, con riferimento alla fauna presente e alla valutazione delle unità faunistiche territoriali individuate per le quali sono riportati gli indici qualitativi al fine di poter caratterizzare il territorio interessato dalla nuova infrastruttura.

In sintesi, il proponente afferma che l'ambito di studio analizzato, molto più ampio dell'area di intervento, è caratterizzato da ambienti naturali di elevata e media qualità faunistica come i corsi d'acqua e le aree boscate, mentre quelli antropici rappresentati dai residui di aree agricole ed aree urbanizzate, con basso indice di qualità faunistica. Nello specifico l'area interessata dal progetto di variante, ricadendo nella frangia di fondovalle dell'unità boschiva confinante con l'unità delle aree urbanizzate, può essere qualificata con un medio-basso indice di qualità.

La sistemazione finale delle aree intercluse degli svincoli e delle scarpate prevede la piantagione di essenze vegetali autoctone arboree e arbustive di diverse specie e disposte a mosaico con lo scopo di mitigare sia l'impatto visivo dell'opera sia la ricomposizione di cenosi forestali preesistenti.

La definizione degli impatti sulle componenti ecologico ambientali è stata effettuata analizzando i possibili fattori causali derivanti dalle azioni connesse alla realizzazione dell'opera, nelle fasi di costruzione e di esercizio.

Il Proponente ricorda che l'opera in progetto si inserisce in un contesto caratterizzato dalla presenza dominante di fasce boschive di margine a diretto contatto con l'ambiente urbano, si tratta di un breve segmento che corre longitudinalmente al fondo valle e al corso d'acqua presente nel fondovalle senza intersecarlo, pur trovandosi nell'area di pertinenza (150 m) dal letto del piccolo torrente.

In relazione alle componenti analizzate (vegetazione, fauna e ecosistemi) verranno pertanto interferite:

- Vegetazione forestale dei castagneti a substrato carbonatico dei suoli xerici.
- Unità faunistico territoriali delle esclusive aree boschive

Il livello d'impatto viene considerato medio-basso in relazione :

- alla contenuta estensione del tracciato in oggetto, che interrompe parzialmente la permeabilità ecologica da monte a valle, se non in parte nel breve tratto della sua lunghezza;
- al fatto che sia esterna agli estesi ambiti ad alta naturalità presenti a monte dell'intervento;
- alla constatazione che non interseca nessun particolare tracciato o area di particolare interesse naturalistico, corridoio ecologico o elemento rilevante da un punto di vista ecologico o paesaggistico, se non marginalmente;
- alla nuova modalità di esecuzione dell'opera con l'adozione di terre armate rivegetate;
- alla garanzia di permeabilità in alcuni punti del tracciato agli spostamenti animali grazie alla presenza di varchi.

Gli impatti del progetto di variante, rispetto alla precedente proposta progettuale, saranno essenzialmente legati alla formazione di una parziale barriera agli spostamenti faunistici con interruzione parziale di percorsi ecosistemici sia in fase di cantiere che di esercizio.

Le opere di variante frammenteranno in modo relativo il territorio. Sono stati previsti due varchi di attraversamento, su una lunghezza di circa 1 km complessivo

- il primo posto al prog. 5+470, la luce è di circa 14 m, e ha un'altezza di circa 7 m, e si sviluppa per una lunghezza di circa 185 m. Questo varco coincide con il sottovia di attraversamento per lo stradello di manutenzione, la sua struttura garantisce una corsia per gli animali, di ampiezza 2.50 m in rilevato, per il passaggio e una canalina di scolo per le acque in caso di precipitazioni copiose.
- il secondo è posto al prog. 6+00, ha una luce di oltre 17.70 m ed un'altezza di 7,50 m e si sviluppa per una lunghezza di 12,50 m.

All'interno dei due scotolari è prevista una corsi di elementi lapidei posati a secco con pezzature diam 20/80 cm per rendere il passaggio "naturaliforme" anche in presenza di corsi d'acqua e come elementi di protezione alla fauna minore dalla possibile predazione.

Dalle relazioni di progetto allegate, si evincono alcuni ulteriori elementi per le necessarie valutazioni.

In particolare, con riferimento alle superfici di trasformazione forestale, si evidenzia che per i lavori di "Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Valtrompia, predisposizione collegamento Concesio Funzionale", erano state quantificate le superfici di trasformazione permanenti complessive pari a 23.132,00 mq e le superfici con trasformazione temporanea pari a in 7.552,00 mq.

A seguito della variante, sono state riviste e ricalcolate le aree oggetto di trasformazione temporanea, distinte in aree boscate e non boscate all'origine, e aree di trasformazione permanente, determinate in

TRASFORMAZIONE	STATO IN ORIGINE	ESTENSIONE IN MQ
PERMANENTE	BOSCATA	31.678,59 mq
TEMPORANEA	NON BOSCATA	10.076,45 mq
TEMPORANEA	BOSCATA	32.116,96 mq

Si osserva un incremento delle superfici interessate, a fronte, comunque, di una rinaturalizzazione di tutte le aree interessate, a meno del nastro stradale.

L'area si caratterizza per le formazioni estese di castagneto dei sub strati carbonatici dei suoli xerici lungo tutto il versante, in cui, nello strato arboreo e arbustivo compaiono anche orniello (*Fraxinus ornus*) carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), roverella (*Quercus pubescens*) e pero corvino (*Amelanchier ovalis*).

L'area è inserita nel Piano di indirizzo Forestale della Comunità Montana di Valle Trompia, le cui NTA regolamenta all'art. 20 'Tipologia di trasformazioni ovunque ammissibili' individuando tra queste le opere pubbliche e le reti di pubblica utilità per le quali è comunque compensazione della trasformazione o con intervento compensativo.

Il Proponente dichiara l'intenzione di procedere alla monetizzazione della compensazione, e pertanto procede con l'aggiornamento delle superfici per la quantificazione degli oneri dovuti.

A tal proposito si ritiene che, visto l'incremento delle superfici boscate interessate dall'intervento, il Proponente proceda a predisporre un piano per attivare interventi compensativi, sia nella medesima area che in aree limitrofe, da individuare in accordo con la Comunità Montana di Valle Trompia.

Inoltre, il Proponente ha ribadito che:

- il Piano di Utilizzo, elaborato in coerenza con quanto stabilito dal D.P.R. 120/2017 con lo scopo di comprovare la sussistenza dei requisiti di qualità richiesti dalla vigente normativa affinché le terre e rocce da scavo prodotte nell'ambito delle attività di realizzazione dell'intervento in progetto siano escluse dalla disciplina dei rifiuti e trattate come sottoprodotti (ex art. 184 bis del D.lgs. 152/2006) ed è stato già inviato agli enti interessati con nota CDG-0148779-P del 10.03.2020.
- Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato inviato agli enti interessati con nota CGD-0139779-P del 05.03.2020.

Con riferimento al Piano di Utilizzo delle Terre è evidente che, state la natura dell'intervento che ha tra i primi fini quello di ridurre l'esubero di terre e rocce da scavo mediante il riutilizzo di circa 60.000 mc, non è possibile che lo stesso rimanga invariato. Pertanto, il Proponente dovrà presentare, prima dell'avvio delle lavorazioni aggiornamento del PUT ai sensi del D.P.R. 120/2017 completo di tutti gli elementi di cui all'allegato 5 del D.P.R. medesimo.

Con riferimento al PMA, stante la mutata natura dell'intervento, dovrà essere aggiornato introducendo postazioni di monitoraggio coerenti con le nuove lavorazioni, almeno per le componenti acque, aria (per la fase di cantiere) e fauna.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente con le note di cui in premessa

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "*Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia. Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto 1*" così come disposto dalla Divisione;

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dell'art. art.169 D.lgs. n. 163/2006, perché la proposta di Variante relativa al progetto *Raccordo autostradale tra l'Autostrada A4 e la Val Trompia. Tronco Ospitaletto - Sarezzo, tratto Concesio - Sarezzo compreso lo svincolo di Concesio. Lotto 1*", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore con le condizioni di seguito riportate, ferme restando le condizioni ambientali di cui ai precedenti pareri.

Condizione ambientale	1.
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Biodiversità
Oggetto della prescrizione	<p>A fronte della dichiarazione del Proponente di voler procedere alla monetizzazione della compensazione delle aree a bosco interessate da trasformazione temporanea e permanente e , si richiede che il Proponente proceda a predisporre un piano per attivare interventi compensativi, sia nella medesima area che in aree limitrofe, da individuare in accordo con la Comunità Montana di Valle Trompia.</p> <p>Per le aree boscate a trasformazione temporanea, si richiede di predisporre progetto di dettaglio del loro ripristino, privilegiando il reimpianto delle specie preesistenti.</p> <p>I progetti di dettaglio e i risultati degli accordi intercorsi dovranno essere trasmessi a questa Commissione per la verifica di ottemperanza</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Comunità Montana di Valle Trompia

Condizione ambientale	2.
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Aggiornare il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) introducendo postazioni di monitoraggio coerenti con le nuove lavorazioni, almeno per le componenti acque, aria (per la fase di cantiere) e fauna.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	ARPA Lombardia

Condizione ambientale	3.
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di Utilizzo delle Terre
Oggetto della prescrizione	Presentare l'aggiornamento del PUT ai sensi del D.P.R. 120/2017 completo di tutti gli elementi di cui all'allegato 5 del D.P.R. medesimo.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori secondo i termini di legge
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	

Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli