

ALLEGATO 3 – ANALISI PRELIMINARE DNSH

REDATTA SECONDO GLI ORIENTAMENTI TECNICI DELLA COMMISSIONE EUROPEA A NORMA DEL REGOLAMENTO SUL DISPOSITIVO PER LA RIPRESA E LA RESILIENZA CO(2021) 1054 FINALE 12.2.2021

1. Mitigazione dei cambiamenti climatici

1.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura è tracciata come a sostegno di un obiettivo di cambiamento climatico o ambientale con un coefficiente del 100% e come tale è considerata conforme al DNSH per l'obiettivo in questione

1.2 GIUSTIFICAZIONE

Gli interventi, caratterizzati da un incremento della funzionalità della rete e dei nodi TENT nel Sud del Paese, possono essere suddivisi per questa analisi in: Interventi di efficientamento della logistica e dell'urbanizzazione: interventi di riqualificazione ed efficientamento energetico, anche relativi all'illuminazione delle ASI, o comunque neutrale per tale mitigazione; interventi di potenziamento dei collegamenti "ultimo miglio": rendere più efficienti i collegamenti dei nodi (porti, interporti) e/o delle aree industriali con la rete delle ZES, rendere più efficienti le operazioni di trasporto e favorire la riduzione delle emissioni di gas climalteranti (il parte dell'incremento della sicurezza strutturale è considerata a tal fine neutra); interventi di valorizzazione portuale: considerati neutri per questi obiettivi.

La misura è attribuibile al campo di intervento 078 "Trasporti multimodali (TEN-T)" nell'allegato 6 del regolamento RRF, con un coefficiente di cambiamento climatico del 40%. La misura non dovrebbe comportare emissioni significative di gas serra in quanto il programma degli interventi riguarda la realizzazione e/o l'adeguamento dell'infrastruttura di trasporto ad alta efficienza energetica caratterizzata da un fabbisogno di energia primaria inferiore di almeno il 20% rispetto al fabbisogno degli edifici NZEB ed è quindi compatibile con la realizzazione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra e della neutralità climatica.

In tal senso, contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo nazionale di incremento annuo dell'efficienza energetica stabilito dalla Direttiva Efficienza Energetica (2012/27/UE) e consentirà il rispetto degli accordi stabiliti a livello nazionale nell'ambito dell'Accordo di Parigi sul clima.

Inoltre, in quanto investimento pubblico, la misura attuerà le migliori pratiche ambientali o sarà allineata agli esempi di eccellenza indicati nei documenti di riferimento settoriali adottati ai sensi dell'articolo 46, comma 1, del Regolamento (CE) n. 1221/2009 sulla partecipazione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS). Secondo la normativa, gli investimenti nei porti saranno soggetti alle necessarie valutazioni ambientali. Inoltre, non è previsto alcun intervento dedicato alle infrastrutture per i combustibili fossili.

Il finanziamento delle strade riguarderà un trasporto "pulito" allineato con le politiche dell'UE e conforme al DNSH, per il quale sarà fornita una valutazione sostanziale. Il trasporto sarà giustificato dimostrando che ciò è necessario per affrontare un problema di connettività, congestione o sicurezza e non porta a un'infrastruttura eccessiva rispetto al suo uso previsto. Verrà inoltre spiegato perché non è possibile scegliere modalità di trasporto più sostenibili rispetto alle strade, nonché integrare le preoccupazioni sostenibili nella progettazione di tali progetti. In via complementare, quando è possibile

solo l'accessibilità stradale, sarà prevista la fornitura di infrastrutture per Veicoli a Zero Emissioni (Elettricità ed eventualmente Idrogeno) sia per i veicoli individuali che collettivi (trasporto pubblico), nonché azioni a sostegno della mobilità dolce come il quelli citati in precedenza.

1.3 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta un aumento significativo di emissioni di gas climalteranti.

2. Adattamento ai cambiamenti climatici

2.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura ha un impatto prevedibile nullo o irrilevante sull'obiettivo ambientale relativo agli effetti diretti e primari indiretti della misura lungo il suo ciclo di vita, data la sua natura, e come tale è considerata conforme al DNSH per l'obiettivo pertinente

2.2 GIUSTIFICAZIONE

Il provvedimento richiederà, attraverso specifiche clausole nei bandi di gara e nei contratti, l'ottimizzazione di nuove infrastrutture in termini di sistemi tecnici e soluzioni impiantistiche utilizzando la migliore tecnologia possibile. Non vi sono quindi prove di effetti negativi significativi relativi agli effetti diretti e agli effetti indiretti primari della misura nel corso del suo ciclo di vita in relazione a questo obiettivo ambientale.

2.3 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta un maggiore impatto negativo sul clima attuale e futuro previsto, sulla misura stessa o sulle persone, sulla natura o sugli asset ambientali specifici.

3. Uso sostenibile e protezione dell'acqua e delle risorse marine

3.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

3.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non è dannosa per il buono stato o il buon potenziale ecologico dei corpi idrici, comprese le acque superficiali e sotterranee, né compromette lo stato ecologico delle acque marine-

3.3 GIUSTIFICAZIONE

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali sui porti, la misura prevede l'attuazione delle migliori pratiche ambientali e l'allineamento ai benchmark di eccellenza indicati nei documenti di riferimento settoriali adottati ai sensi dell'articolo 46, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. partecipazione delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS). Per altri interventi, la misura soddisfa i criteri GPP.

Tutti i nuovi apparecchi per l'acqua rilevanti (soluzioni per docce, miscelatori doccia, prese doccia, rubinetti, servizi igienici, vasi per WC e cassette di risciacquo, bacinelle per orinatoi e cassette di risciacquo, vasche da bagno) devono rientrare nelle prime 2 classi per il consumo di acqua dell'etichetta europea dell'acqua.

Inoltre, i rischi di degrado ambientale legati alla protezione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono identificati e presi in considerazione in conformità con i requisiti della Direttiva

2000/60/CE (Direttiva quadro sulle acque) e attraverso un piano di gestione del bacino idrografico, sviluppato per il/i corpo/i idrico/i potenzialmente interessatoo/i, in consultazione con le parti interessate.

4. Economia circolare, prevenzione e riciclo dei rifiuti

4.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

4.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta:

- (i) un aumento significativo della produzione, incenerimento o smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili;
- (ii) significative inefficienze nell'uso diretto o indiretto di qualsiasi risorsa naturale in qualsiasi fase del suo ciclo di vita che non sono minimizzate da misure adeguate;
- (iii) significativi e duraturi all'ambiente rispetto all'economia circolare (art. 27 della Tassonomia)

4.3 GIUSTIFICAZIONE

Il provvedimento risponde ai criteri degli appalti pubblici verdi in conformità alle vigenti direttive nazionali (CAM-Criteri Ambientali Minimi per l'edilizia - DM 11.10.2017) e rispetta i principi della sostenibilità dei prodotti e della gerarchia dei rifiuti, con priorità sulla prevenzione dei rifiuti e su una gestione incentrata sulla preparazione il riuso e il riciclo dei materiali. La misura coprirà anche i costi per la gestione sostenibile dei rifiuti da costruzione e demolizione e per l'utilizzo di aggregati riciclati, garantendo il rispetto dei livelli di prestazione ambientale previsti anche attraverso una specifica rendicontazione dei materiali utilizzati dagli operatori economici aggiudicatari delle attività.

Elementi del provvedimento per la selezione degli operatori economici conterranno l'utilizzo di criteri premianti finalizzati al miglioramento dei livelli di prestazione ambientale del progetto e sperimentati sulla certificazione ISO 14001 e/o registrazione EMAS degli operatori. Gli interventi seguiranno i criteri stabiliti dalla Tassonomia, ed ovvero:

- Riutilizzare parti e utilizzare materiale riciclato durante il rinnovo, l'aggiornamento e la costruzione delle infrastrutture;
- Almeno il 70% (in peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale naturale definito nella categoria 17 05 04 nell'elenco dei rifiuti dell'UE) generato nel cantiere deve essere preparato per il riutilizzo, il riciclaggio e recupero di altri materiali, comprese le operazioni di riempimento utilizzando rifiuti per sostituire altri materiali. Ciò può essere ottenuto eseguendo i lavori di costruzione in linea con le linee guida di buona pratica stabilite nel protocollo di gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione dell'UE.

Attraverso specifiche clausole negli appalti e nei contratti, sarà richiesto agli operatori economici che eseguono i lavori di garantire che una quota significativa di rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale di cui alla voce 17 05 04 dell'Elenco Europeo dei Rifiuti istituito dalla Decisione 2000/532/CE) prodotti nel cantiere saranno predisposti per il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero dei materiali, comprese le operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti per sostituire altri materiali, in conformità con la gerarchia dei rifiuti e il protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. Infine, alcuni interventi della misura sono

specificamente volti a creare centri per il riuso e il riutilizzo di materia ed energia, secondo l'attuale gerarchia settoriale, dei materiali di scarto, a cominciare da quelli “industriali”.

5. Prevenzione e controllo dell'inquinamento di aria, acqua e suolo

5.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

5.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta un aumento significativo di emissioni di inquinanti in aria, acqua e suolo.

5.3 GIUSTIFICAZIONE

La misura è conforme ai piani nazionali e regionali di riduzione dell'inquinamento esistenti, e pertanto si prevede che la misura non comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo in quanto:

- gli operatori incaricati della costruzione saranno tenuti ad utilizzare componenti e materiali da costruzione che non contengano amianto o sostanze estremamente preoccupanti incluse nell'elenco delle sostanze soggette ad autorizzazione nell'Allegato XIV del Regolamento (CE) n. 1907/2006;
- l'area a terra delle nuove infrastrutture è ubicata all'interno di aree già edificate e quindi, presumibilmente, priva di sostanze potenzialmente contaminanti;
- saranno ridotti al minimo il rumore e le vibrazioni derivanti dall'uso delle infrastrutture introducendo trincee aperte/barriere murarie/altre misure e conformarsi alla Direttiva sul rumore ambientale 2002/49/CE
- saranno ridotti al minimo rumore, polvere, emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione/manutenzione.
- i componenti ed i materiali da costruzione non contengono amianto o sostanze estremamente problematiche come individuate sulla base dell'elenco delle autorizzazioni del regolamento europeo REACH;
- verranno poste in essere, per quanto possibile, azioni volte all'utilizzo di materiali e prodotti caratterizzati da un basso impatto ambientale valutato in termini di analisi dell'intero ciclo di vita (LCA) come attestato da dichiarazioni rese da credibili e riconosciuti indipendenti organismi (Ecolabel UE o altri marchi ambientali di tipo I, EPD o altri marchi ambientali di tipo III).

Inoltre, l'efficienza dei sistemi logistici e di trasporto segue la scala dei requisiti:

1. efficienza delle aree logistiche per ottimizzare i trasporti successivi;
2. realizzazione di collegamenti “ultimo miglio ferroviario” tra l'area industriale e/o l'infrastruttura puntuale e la rete ferroviaria TEN-T;
3. efficienza e sicurezza delle infrastrutture viarie con collegamenti “ultimo miglio”, qualora non sia possibile predisporre il punto 2.

Grazie a questa scala gerarchica si decongestionano le reti delle aree urbane con riduzione dell'inquinamento derivato nelle aree popolate. Infine, l'efficienza delle aree logistiche consente di predisporre al meglio tecnologie di trasporto alternative ed elettriche.

6. Tutela e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

6.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

6.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta danni:

- per le buone condizioni e la resilienza degli ecosistemi; o
- allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione

6.3 GIUSTIFICAZIONE

L'infrastruttura per il trasporto a basse emissioni di carbonio è un uso intensivo del suolo ed è uno dei principali fattori di deterioramento dell'ecosistema e perdita di biodiversità. I progetti dovranno garantire che:

- La valutazione dell'impatto ambientale (VIA) sia stata completata in conformità alle Direttive dell'UE sulla valutazione dell'impatto ambientale (2014/52/UE) e sulla valutazione ambientale strategica (2001/42/CE) o altre disposizioni nazionali equivalenti.
- Tali valutazioni d'impatto dovrebbero, come minimo, identificare, valutare e mitigare qualsiasi potenziale impatto negativo delle attività, dei progetti o dei beni designati sugli ecosistemi e sulla sua biodiversità e dovrebbero essere valutate e condotte in conformità con le disposizioni degli Habitat dell'UE e Direttive Uccelli.
- Le piante invasive stanno comparando molto spesso lungo le infrastrutture di trasporto e talvolta sono persino diffuse insieme alle infrastrutture di trasporto, che potrebbero avere un impatto negativo sugli ecosistemi naturali (ad esempio la fauna naturale). Bisogna fare attenzione a non diffondere piante invasive attraverso una corretta manutenzione.
- Le collisioni con la fauna selvatica sono un problema e dovrebbero essere considerate. Le soluzioni sviluppate per dovrebbero essere applicate per il rilevamento e l'evitamento di potenziali trappole che possono causare la morte non necessaria degli animali.
- Esistono opzioni di mitigazione e diversi tipi di misure possono essere utili per la fauna selvatica, come:
 - I sistemi di allerta della fauna selvatica combinati con i sensori di calore possono ridurre il numero di collisioni.
 - Recinzioni lungo le aree ad alto rischio di sciopero.
 - Viadotti, gallerie, cavalcavia e ponti, ecc.
 - Segnali di avvertimento che vengono attivati dall'avvicinamento del traffico.