

## ZES ABRUZZO

### COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI SALETTI

*Completamento e potenziamento  
dell'infrastruttura ferroviaria FOSSACESIA-CASTEL  
DI SANGRO e della piastra logistica di Saletti*



## Analisi preliminari DNSH

Art. 3, comma 2, del Decreto Interministeriale  
n. 492 del 3 dicembre 2021

## Sommario

RI – Relazione Illustrativa .....	4
1 Inquadramento normativo .....	4
2 Descrizione dell'intervento .....	11
3 Conformità dell'opera rispetto ai 6 principi ambientali .....	14
3.1 Mitigazione dei cambiamenti climatici .....	14
3.2 Adattamento ai cambiamenti climatici .....	14
3.3 Uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine .....	15
3.4 Economia circolare .....	16
3.5 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento .....	16
3.6 Protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi .....	16
4 Schede di riferimento .....	18
5 Scheda 5 – Interventi edili e cantieristica .....	19
5.1 VINCOLI DNSH .....	19
5.1.1 Mitigazione del cambiamento climatico .....	19
5.1.2 Adattamento ai cambiamenti climatici .....	19
5.1.3 Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine .....	20
5.1.4 Economia circolare .....	20
5.1.5 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento .....	20
5.1.6 Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi .....	21
6 Scheda 23 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario .....	23
6.1 VINCOLI DNSH .....	23
6.1.1 Mitigazione del cambiamento climatico .....	23
6.1.2 Adattamento ai cambiamenti climatici .....	23
6.1.3 Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine .....	24
6.1.4 Economia circolare .....	24
6.1.5 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento .....	25
6.1.6 Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi .....	25
7 SCHEDA 28 – COLLEGAMENTI TERRESTRI E ILLUMINAZIONE STRADALE .....	27
7.1 VINCOLI DNSH .....	27
7.1.1 Mitigazione del cambiamento climatico .....	27
7.1.2 Adattamento ai cambiamenti climatici .....	27
7.1.3 Uso sostenibile delle e protezione delle acque marine .....	27
7.2 Economia circolare .....	27

7.3	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento.....	27
7.3.1	Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi.....	28
8	Conclusioni .....	28

**Titolo:** Completamento infrastruttura area industriale di Saletti

Completamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria FOSSACESIA-CASTEL DI SANGRO e della piastra logistica di Saletti

**CUP:** E77H21011750006

**Regione:** Abruzzo

**Provincia:** CH

**Comune:** Atesa - Foccesia

**Tipologia intervento:** Ultimo miglio ferroviario

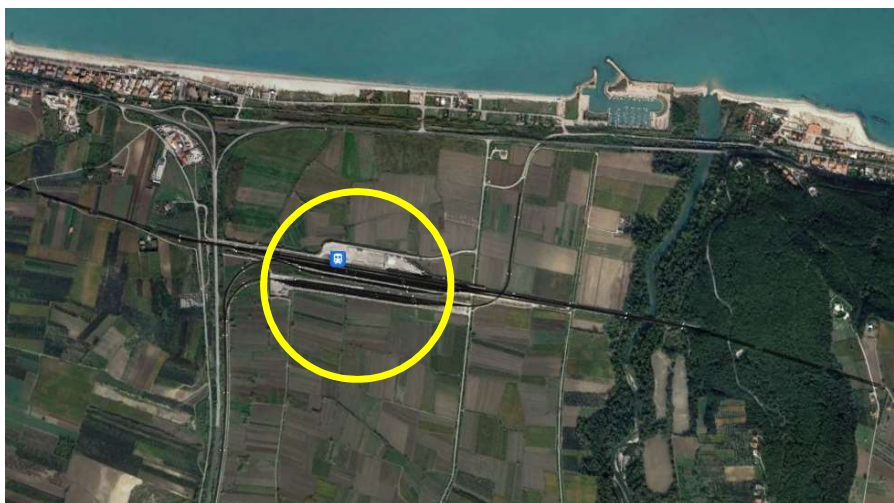
**Importo finanziamento:** € 24.450.000,00

**Livello di progettazione posseduto:** -

**Localizzazione** ⇒ Lat= 42°,160368  
Long= 14°,468413



**Localizzazione** ⇒ Lat= 42°,235816  
Long= 14°,524686





## RI – Relazione Illustrativa

### 1 Inquadramento normativo

Ai sensi dell'art. 1 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 492 del 03/12/2021 (Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile in concerto con Ministero per il Sud e la Coesione territoriale), l'intervento in oggetto rientra nella Misura **M5C3-11** – Investimento 4 *“Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)”*. Per tale tipo d'intervento è fatto obbligo (comma 2 art. 3 del Decreto Interministeriale n. 492/2021) di redigere *“l'analisi ambientale”* secondo gli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio *“non arrecare un danno significativo”* a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (art. 17 UE 2020/852), come esplicitato nel documento **CO(2021) 1054 final**, e sulla base delle indicazioni generali presentate alla Commissione europea ed allegate alla misura di investimento sulle ZES (Allegato 3).

Il Dispositivo per la ripresa e la resilienza RRF (Regolamento UE 241/2021) stabilisce che tutte le misure dei Piani nazionali per la ripresa e resilienza (PNRR) debbano soddisfare il principio di *“non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”*. Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al principio del *“Do No Significant Harm”* (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Il principio DNSH, declinato sui **sei obiettivi** ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (*Green Deal europeo*).

In particolare, secondo gli obiettivi del DNSH, un'attività arreca un danno significativo alla:

1. **Mitigazione dei cambiamenti climatici**, se comporta significative emissioni di gas serra (GHG);
2. **Adattamento ai cambiamenti climatici**, se comporta un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
3. **Uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine**, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
4. **Economia circolare**, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento



significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;

5. **Prevenzione e riduzione dell'inquinamento**, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
6. **Protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi**, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

Il Regolamento e gli Atti delegati della Commissione (CO 2021/1054 final) descrivono i criteri generali affinché ogni singola attività economica non determini un *“danno significativo”*, contribuendo quindi agli obiettivi di mitigazione, adattamento e riduzione degli impatti e dei rischi ambientali; ovvero per ogni attività economica sono state raccolti i criteri cosiddetti DNSH.

In particolare sono prescritte, da parte dell'amministrazione titolare due fasi di verifica:

- ex-ante, che rappresenta le verifiche dei criteri adoperati in fase di progettazione degli interventi (ovvero le prescrizioni imposte per la realizzazione dell'intervento nel rispetto del DNSH);
- ex-post, le verifiche della fase esecutiva, mediante la raccolta dei certificati conformemente alla normativa vigente.

La *“Guida operativa per il rispetto del principio di Non Arrecare Danno Significativo all'Ambiente”* raggruppa gli effetti generati sui sei obiettivi ambientali da un investimento in 4 differenti scenari:

- la misura ha impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo;
- la misura sostiene l'obiettivo con un coefficiente del 100%, secondo l'Allegato VI del Regolamento RRF (Recovery and Resilience Facility) che riporta il coefficiente di calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali per tipologia di intervento;
- la misura contribuisce *“in modo sostanziale”* all'obiettivo ambientale;
- la misura richiede una valutazione DNSH complessiva.

Secondo quanto stabilito in fase di discussione durante le attività della comunità europea, l'investimento in oggetto, M5C3 – Investimento 4, **contribuirà sostanzialmente al raggiungimento della mitigazione dei cambiamenti climatici** (Regime 1).



## I- Mappatura di correlazione fra Investimenti - Riforme e Schede Tecniche

Ambito Investimenti PNRR					Elementi DNSH		Schede tecniche di sviluppo																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Titolo intervento	Ministero	Componente	M	Nome	Regione 1 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 2 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 3 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 4 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 5 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 6 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 7 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 8 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 9 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 10 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 11 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 12 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 13 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 14 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 15 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 16 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 17 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 18 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 19 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 20 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 21 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 22 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 23 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 24 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 25 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 26 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 27 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 28 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 29 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 30 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 31 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 32 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 33 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 34 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 35 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 36 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 37 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 38 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 39 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 40 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 41 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 42 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 43 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 44 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 45 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 46 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 47 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 48 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 49 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 50 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 51 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 52 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 53 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 54 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 55 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 56 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 57 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 58 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 59 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 60 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 61 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 62 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 63 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 64 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 65 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 66 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 67 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 68 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 69 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 70 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 71 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 72 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 73 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 74 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 75 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 76 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 77 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 78 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 79 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 80 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 81 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 82 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 83 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 84 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 85 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 86 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 87 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 88 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 89 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 90 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 91 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 92 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 93 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 94 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 95 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 96 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 97 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 98 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 99 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 100 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento	Regione 1 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 2 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 3 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 4 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 5 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 6 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 7 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 8 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 9 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 10 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 11 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 12 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 13 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 14 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 15 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 16 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 17 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 18 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 19 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 20 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 21 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 22 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 23 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 24 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 25 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 26 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 27 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 28 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 29 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 30 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 31 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 32 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 33 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 34 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 35 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 36 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 37 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 38 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 39 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 40 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 41 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 42 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 43 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 44 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 45 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 46 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 47 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 48 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 49 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 50 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 51 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 52 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 53 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 54 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 55 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 56 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 57 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 58 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 59 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 60 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 61 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 62 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 63 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 64 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 65 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 66 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 67 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 68 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 69 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 70 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 71 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 72 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 73 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 74 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 75 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 76 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 77 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 78 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 79 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 80 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 81 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 82 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 83 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 84 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 85 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 86 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 87 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 88 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 89 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 90 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 91 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 92 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 93 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 94 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 95 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 96 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 97 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 98 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 99 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento Regione 100 - Contributo nazionale con specificità del territorio di riferimento	Scheda 1 Scheda 2 Scheda 3 Scheda 4 Scheda 5 Scheda 6 Scheda 7 Scheda 8 Scheda 9 Scheda 10 Scheda 11 Scheda 12 Scheda 13 Scheda 14 Scheda 15 Scheda 16 Scheda 17 Scheda 18 Scheda 19 Scheda 20 Scheda 21 Scheda 22 Scheda 23 Scheda 24 Scheda 25 Scheda 26 Scheda 27 Scheda 28 Scheda 29 Scheda 30 Scheda 31 Scheda 32 Scheda 33 Scheda 34 Scheda 35 Scheda 36 Scheda 37 Scheda 38 Scheda 39 Scheda 40 Scheda 41 Scheda 42 Scheda 43 Scheda 44 Scheda 45 Scheda 46 Scheda 47 Scheda 48 Scheda 49 Scheda 50 Scheda 51 Scheda 52 Scheda 53 Scheda 54 Scheda 55 Scheda 56 Scheda 57 Scheda 58 Scheda 59 Scheda 60 Scheda 61 Scheda 62 Scheda 63 Scheda 64 Scheda 65 Scheda 66 Scheda 67 Scheda 68 Scheda 69 Scheda 70 Scheda 71 Scheda 72 Scheda 73 Scheda 74 Scheda 75 Scheda 76 Scheda 77 Scheda 78 Scheda 79 Scheda 80 Scheda 81 Scheda 82 Scheda 83 Scheda 84 Scheda 85 Scheda 86 Scheda 87 Scheda 88 Scheda 89 Scheda 90 Scheda 91 Scheda 92 Scheda 93 Scheda 94 Scheda 95 Scheda 96 Scheda 97 Scheda 98 Scheda 99 Scheda 100																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Infrastrutture sociali, servizi, comunità e terzo settore	M3	C2	Inv2.3	Programmi innovativi della qualità dell'edilizia	Regione 2	X	X																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													</

Evidenziata la riga ZES della tabella a pag. 27 della Guida Operativa DNSH, e le colonne n. 5, 23 e 28, contemplate dall'intervento.

In particolare secondo le schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per l'investimento stesso (sempre riportate nella guida operativa), contenenti le autovalutazioni che le amministrazioni hanno condiviso con la Commissione Europea per dimostrare il rispetto del principio di DNSH, si stabilisce che: 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:

1. Interventi di efficientamento logistico e urbanistico: interventi di riqualificazione ed efficientamento energetico o comunque neutrale per questa mitigazione;
2. Interventi di potenziamento dei collegamenti "ultimo miglio": realizzare i collegamenti dei nodi (porti, interporti) e/o aree industriali con la ZES rete più efficiente, rendendo più efficienti le operazioni di trasporto e favorendo la riduzione delle emissioni di gas climalteranti (la parte dell'aumento della sicurezza strutturale è considerato neutrale a tal fine);
3. Interventi di valorizzazione portuale: considerati neutri per tali obiettivi.

L'intervento "COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI SALETTI - Completamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria FOSSACESIA-CASTEL DI SANGRO e della piastra logistica di Saletti", 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 ed è quindi compatibile con la realizzazione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra e della neutralità climatica. Per tale intervento gli elementi maggiormente caratterizzanti sono riassunti nella tabella seguente:











Classification		Environmental Contributions							
NACE Macro-sector	NACE Activity	1. Climate change mitigation (Substantial Contribution)			2. Climate change adaptation (DNSH)	3. Water (DNSH)	4. Circular economy (DNSH)	5. Pollution (DNSH)	6. Ecosystems (DNSH)
		Own performance	Enabling activities	Transitional activities					
	Passenger Rail Transport (Inter-urban)	✓		✓	✓		✓	✓	
	Freight Rail Transport	✓		✓	✓		✓	✓	
	Public transport	✓		✓	✓		✓	✓	
	Infrastructure for low carbon transport (land transport)		✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Passenger cars and commercial vehicles	✓		✓	✓		✓	✓	
	Freight transport services by road	✓		✓	✓		✓	✓	
	Interurban scheduled road transport	✓		✓	✓		✓	✓	
	Inland passenger water transport	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Inland freight water transport	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Infrastructure for low carbon transport (water transport)		✓		✓	✓	✓	✓	✓

Figura 1.1 – Estratto Tabella Techniacal Report\_Taxonomy: Final report of the Technical Expert Group on Sustainable Finance – March 2020

Inoltre, in quanto investimento pubblico, la misura attuerà le migliori pratiche ambientali e sarà allineata agli esempi di eccellenza indicati nel settore.

Non è previsto un qualsiasi intervento dedicato alle infrastrutture dei combustibili fossili.

Il potenziamento delle connessioni ferroviarie all'interno e nei pressi dell'area portuale, riguarderà esclusivamente la necessità aumentare l'efficienza nello scambio delle merci per il raggiungimento dell'obiettivo principale, ovvero l'incremento di produttività dell'interporto di Manoppello, obiettivo quest'ultimo in linea con le politiche dell'UE e conforme al DNSH, per il quale sarà fornita una valutazione.



**COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI SALETTI**  
**Completamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria FOSSACESIA-CASTEL DI SANGRO e della piastra logistica di Saletti**  
*Analisi preliminari DNSH - art. 3, comma 2, del Decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021*  
**Relazione Illustrativa**



**II- Schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento**

Titolo misura	Misione	Componente	Id	Name	Commenti Mitigazione Schede DNSH
Interventi speciali per la coesione territoriale	M5	C3	Inv1.2	NSIA Territorial proximity health facilities	A- The measure consists in co-financing investment of pharmacies in rural areas in order to guarantee easier access to health services to citizens. In particular, the kind of activities involved are: (i) taking part in the integrated home assistance service; (ii) providing second-level services, in accordance with diagnostic-therapeutic paths envisaged for specific pathologies; (iii) dispensing drugs that the patient is now forced to collect in the hospital; (iv) monitoring the patient with the Electronic Health Record and the Pharmaceutical Dossier. Hence, no impact on climate change is foreseeable.
Interventi speciali per la coesione territoriale	M5	C3	Inv2	Rehabilitation of assets confiscated from organised crime	D- The measure is complemented with evidence that the energy mix is on a path to decarbonise in line with the GHG emissions reduction targets by 2030 and 2050, and is accompanied by increased renewables generation capacity. The measure is compatible with achieving the GHG emissions reduction target by 2030 and with the objective of reaching climate neutrality by 2050. The measure respects green public procurement criteria. Furthermore, the measure is not expected to result in significant greenhouse gas emissions as: - the building is not intended for the extraction, storage, transport or production of fossil fuels; - the measure aimed to renovate public buildings. Thus the measure could fall in the intervention field to 024/024bis for a 40% climate coefficient, as the renovation of existing buildings to increase their energy efficiency makes a substantial contribution to climate change mitigation by reducing energy consumption and GHG emissions for the remaining operational phase of the buildings, and by avoiding emissions that would be associated with the construction of new buildings.
Interventi speciali per la coesione territoriale	M5	C3	Inv3	Structured socio-educational interventions to combat educational poverty in the South supporting the Third Sector	A- The measure consists in socio-educational interventions targeted to minors in Southern regions of Italy, hence it shouldn't have any environmental impact
Interventi speciali per la coesione territoriale	M5	C3	Ref1	Special Economic Zones (SEZ): Reviews of the procedures and renovation of the Commercial Role	A- The reform consists in the simplification and acceleration of administrative procedures to guarantee effectiveness of Special Economic Zones policy. Nowadays, one of the constraints to private investments in such areas is bureaucracy, the reform will tackle such problems and give new tools to local and national administrations. Hence, the measure has no foreseeable impact on the environmental objectives.



**II- Schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento**

Titolo misura	Misione	Componente	Id	Name	Commenti Mitigazione Schede DNSH
Interventi speciali per la coesione territoriale	M5	C3	Inv4	Infrastructure investments for special economic zones	B- The interventions, characterized by an increase in network functionality and TENT nodes in the South of the country, can be broken down for this analysis into: interventions to enhance logistics and urbanization efficiency; redevelopment and energy efficiency interventions, also relating to the lighting of the ASI, or in any case neutral for this mitigation; interventions to upgrade the "last mile" connections; make the connections of the nodes (ports, interports) and / or industrial areas with the SEZ network more efficient, making transport operations more efficient and favoring the reduction of climate-altering gas emissions (the part of the increase in structural safety is considered neutral for this purpose); port enhancement interventions; considered neutral for these objectives. The measure is assignable to the intervention field 073 "Transport multimodal (TEN-T)" in the sense 6 of the EEF regulation, with a climate change coefficient of 40%. The measure is not expected to result in significant greenhouse gas emissions as: - the program of interventions relates to the construction and/or upgrade of the transportation infrastructure with high energy efficiency characterized by a primary energy demand that is at least 20% lower than the requirements of the NZEB buildings and it is therefore compatible with the achievement of the objective of reducing greenhouse gas emissions and of climate neutrality. Additionally, as a public investment, the measure will implement best environmental practices or will be aligned with the examples of excellence indicated in the sectoral reference documents adopted pursuant to Article 46, paragraph 1, of Regulation (EU) no. 1211/2009 on voluntary participation by organizations in a Community eco-management and audit scheme (EMAS). According to regulations, investments in ports will be subjected to the necessary environmental assessments. Furthermore, it is not foreseen any intervention dedicated to fossil fuels infrastructure. The roads financing will address a clear transport aligned with EU policies and comply with the DNSH, for which a substantial assessment will be provided. The transport will be justified by demonstrating that this is necessary to address a connectivity, congestion or safety issue and does not lead to an infrastructure that is excessive in relation to its expected use. It will also be explained why more sustainable transport modes than roads cannot be chosen, as well as integrating sustainable concerns into the design of such projects. Complementarily, where only road accessibility is possible, the provision of infrastructure for Zero-Emission Vehicles (Electric power and possibly Hydrogen) will be foreseen for both individual and collective (public transport) vehicles, as well as actions to support soft mobility such as the ones quoted beforehand.
Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale	M6	C1	Ref1.1	Proximity health services, facilities and standards for territorial healthcare assistance	The measure relating Community Health House, Homecare and Community hospital, is assignable to the intervention field 025ter "Construction of new energy efficient buildings" in the sense of the EEF regulation, with a climate change coefficient of 40%. The building must comply with all applicable national / regional regulations regarding energy performance and CO2 emissions and with a primary energy demand that is at least 20% lower than the requirements for nearly zero energy buildings (NZEB - national directives). The measure is not expected to result in significant greenhouse gas emissions as: - the building is not intended for the extraction, storage, transport or production of fossil fuels; - the program of interventions relates to the construction of new buildings with high energy efficiency characterized by a primary energy demand that is at least 20% lower than the requirements of the NZEB buildings and it is therefore compatible with the achievement of the objective of reducing greenhouse gas emissions and of climate neutrality. In this sense, it will contribute to the achievement of the national target of annual increase in energy efficiency established under the Energy Efficiency Directive (2012/27 / EU) and it will allow the respect of the agreements stated at national level within the Paris Agreement on climate.

**Valutazione DNSH**

Missione					
Cluster					
Progettazione/Infra					
Referente					
Data compilazione					

Obiettivo ambientale	La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo o è considerata conforme al principio DNSH per il pertinente obiettivo?	Fase 1		Fase 2	
		Motivazione se indicato A, B, C	Domanda	Sì/No	Motivazione se indicato NO
1. Mitigazione dei cambiamenti climatici	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo		Ci si attende che la misura comporti significative emissioni di gas a effetto serra?		
2. Adattamento ai cambiamenti climatici	B. La misura risulta sostenibile al 100% quanto obiettivo		Ci si attende che la misura conduca a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli animali?		
3. Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	C. La misura contribuisce in modo sostanziale a questo obiettivo		Ci si attende che la misura (i) comporti un aumento significativo della produzione, dell'uso o dello smaltimento dei rifiuti, al di sopra dell'attuamento di misure periodiche non riciclabili, o (ii) comporti un'implicazione significativa, non riciclabile da misure adeguate, nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, qualunque fosse del loro ciclo di vita, o (iii) causi un danno ambientale significativo a lungo termine sotto il profilo dell'economia circolare (art. 27 Tassonomia)?	NO	
4. Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti	D. Messura delle opzioni precedenti la misura richiede una valutazione di fondo per questo obiettivo		Ci si attende che la misura comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo?		
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo			Ci si attende che la misura (i) nuoccia in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi, o (ii) nuoccia allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione?		
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi					

A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo  
B. La misura risulta sostenibile al 100% quanto obiettivo  
C. La misura contribuisce in modo sostanziale a questo obiettivo  
D. Messura delle opzioni precedenti la misura richiede una valutazione di fondo per questo obiettivo

Figura 1.2 – Schede di autovalutazione del principio di non arrecare danno significativo (cd. DNSH)



Per le modalità di applicazione del principio del DNSH si può far riferimento, invece, a quanto indicato negli Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio *"non arrecare un danno significativo"* a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (C(2021) 1054 final) e suoi allegati (C(2021) 1054 final Annexes 1 to 4). Le modalità di applicazione riportate, prevedono di rispondere alle domande poste nella lista di controllo, fornendo analisi supplementari e/o documenti giustificativi, in modo mirato e limitato, per corroborare le risposte alle domande della lista. La lista di controllo si basa sul seguente albero delle decisioni, che dovrebbe essere usato per ciascuna misura, e che individua due fasi dell'albero delle decisioni alle quali deve corrispondere apposita lista e specifiche informazioni a supporto.

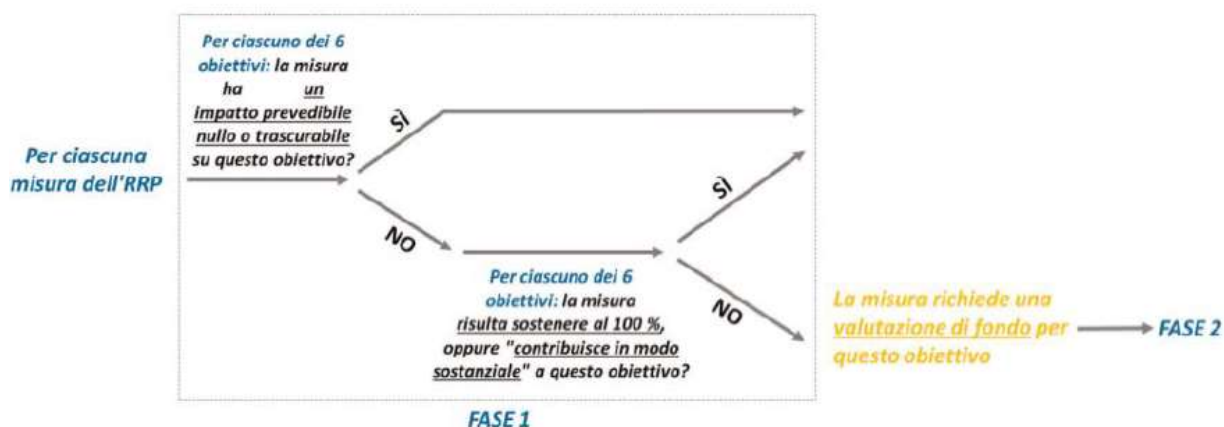


Figura 1.3 – Albero delle decisioni

Come già evidenziato nella Premessa, il presente documento è stato redatto con riferimento alla Circolare del Ministero dell'Economia e delle Finanze n.32 del 30/12/2021 e all'allegata *"Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente"* (DNHS), nella quale sono richiamati i principi fondamentali del regolamento UE 2020/852 ed in particolare le modalità applicative del DNSH, con riferimento al C(2021) 1054 final.

La Guida operativa per il rispetto del principio del DNSH, allegata alla Circolare n. 32, fornisce indicazioni sui requisiti tassonomici, sulla normativa corrispondente e sugli elementi utili per documentare il rispetto di tali requisiti. Lo scopo della guida è fornire, quindi, un orientamento e suggerire possibili modalità di applicazione.

La Guida, nello specifico, è composta da:

- una mappatura (tra investimenti del PNRR e le schede tecniche) delle singole misure del PNRR rispetto alle "aree di intervento" che hanno analoghe implicazioni in termini di vincoli DNSH (es. edilizia, cantieri, efficienza energetica);
- schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento contenenti l'autovalutazione che le amministrazioni hanno condiviso con la Commissione Europea per dimostrare il rispetto del principio di DNSH;

- schede tecniche relative a ciascuna “area di intervento”, nelle quali sono riportati i riferimenti normativi, i vincoli DNSH e i possibili elementi di verifica;
- check list di verifica e controllo per ciascun settore di intervento, che riassumono in modo sintetico i principali elementi di verifica richiesti nella corrispondente scheda tecnica;
- appendice riassuntiva della Metodologia per lo svolgimento dell’analisi dei rischi climatici come da Framework dell’Unione Europea (Appendice A, del Regolamento Delegato (UE) che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio.

## 2 Descrizione dell'intervento

L'Interporto d'Abruzzo, inserito nella programmazione regionale fin dai primi anni '90, ha assunto rilevanza nazionale in esito al risultato nella graduatoria di accesso alle provvidenze della specifica legge sugli interporti (L. 240/90), con conseguente inserimento nell'opera nella programmazione nazionale.

Per lo scalo di Saletti si è tenuto conto del progetto esistente di riqualificazione già in corso di attuazione, che viene solo marginalmente modificato (spostamento di circa 2 m a est del binario 8) e integrato con un ulteriore binario di carico e scarico e ampliamento delle aree disponibili per piazzali.

I binari di servizio previsti nella proposta (8 e 9) hanno lunghezza utile di 335+350 m, a causa della ristrettezza delle aree a disposizione, e quindi treni di maggiore lunghezza devono essere tagliati in due parti con manovre (analizzate nel fascicolo 4), utilizzando come binari di appoggio per presa e consegna i due binari 4 e 5 portati a 750 metri con il progetto esistente.

La proposta comprende la realizzazione di un piazzale di deposito per unità di carico intermodale o autoveicoli e la sistemazione della viabilità stradale di accesso con un gate di ingresso e il ridisegno della viabilità interna.

L'ambito funzionale di riferimento per questo impianto è il trasporto di merci relative al polo industriale della Val di Sangro, sia per componentistica automotive, che per veicoli finiti, che per altre tipologie di merci anche riferibili all'economia agricola e forestale delle valli di entroterra, con tipologia di trasporto ferroviario convenzionale o intermodale combinato

Più recentemente tutte le Regioni del cosiddetto Corridoio Adriatico, ed in primis la Regione Abruzzo, hanno avanzato richiesta al Consiglio d'Europa, per mezzo del nostro Ministero dei Trasporti, di includere la direttrice adriatica (ferroviaria ed autostradale) nella Rete TEN-T, quale completamento del corridoio Baltico – Adriatico ed estensione a Sud del corridoio Scandinavo – Mediterraneo, nonché di migliorare i collegamenti fisici tra penisola Iberica e quella Balcanica.

Con la "Risoluzione del Parlamento Europeo, del 28 ottobre 2015, sulla strategia dell'UE per la Regione Adriatico e Ionica" (2014/2214), lo stesso Parlamento ha accettato la proposta rinviandola alla Commissione Europea per l'approvazione definitiva, che si prevede intervenga nell'anno in corso, con conseguente innalzamento di rango del predetto Nodo IDA da Comprehensive a Core.

Ciò stante, la recente programmazione nazionale del PNRR e del collegato Fondo Complementare, prevedono risorse per attivare il potenziamento della linea Roma – Pescara, quale linea ad Alta Capacità, ovvero con caratteristiche idonee al trasporto merci a modulo completo.



SCALO MERCI SALETTI

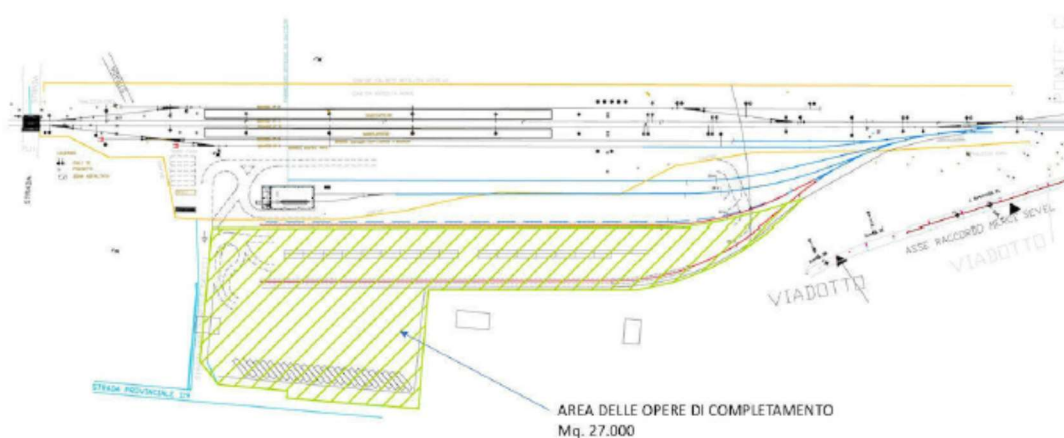


Figura 2.1 – Stralcio planimetrico intervento Scalo Saletti

Per lo scalo di Fossacesia si è previsto un intervento di estensione del fascio presa e consegna TUA, lato sud, al fine di avere tre binari adatti a ricevere treni di lunghezza 700-750 metri, e l'espansione sul lato est per la realizzazione di una prima fase di un terminal per servizio di treni di traffico combinato (intermodale).

L'estensione dell'infrastruttura connessa al terminal comprendente un piazzale di carico-scarico-deposito con un binario da 750 metri, un nuovo binario di collegamento dei binari di piazzale e di parte del fascio presa e consegna con una nuova asta di manovra indipendente dalla linea per Saletti, dalla quale è raggiungibile anche il binario di raccordo con la stazione RFI.

Inoltre è prevista una nuova viabilità di accesso stradale, che per la prima fase utilizzerà l'esistente sottopasso sotto la ferrovia RFI all'estremità sud-est, con l'adeguamento, spostamento e nuova realizzazione di tratti di strada per raggiungere la barriere di ingresso controllato e il piazzale interno.

L'ambito funzionale di riferimento per questo impianto è il trasporto combinato di semirimorchi e casse mobili relativo sia alla zona industriale della Val di Sangro, che alle aree economiche poste a sud (Vasto, costa molisana, nord della Puglia) e al traffico di containers collegabile ai porti di Ortona e Vasto, con funzioni di retroporto.

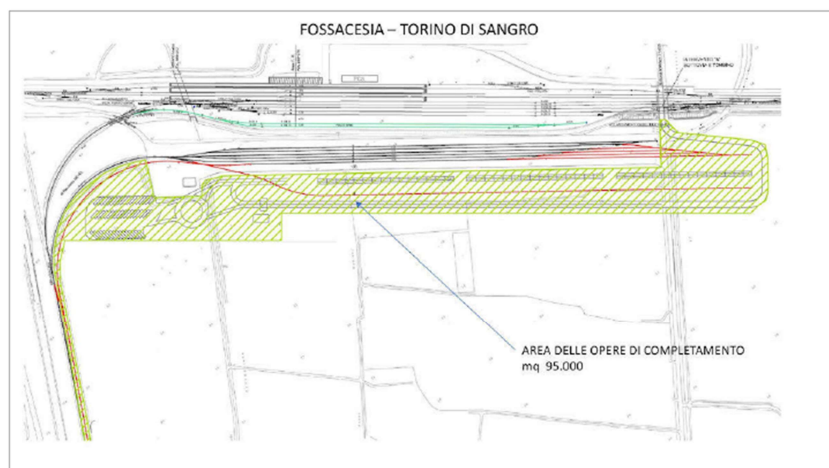


Figura 2.2 – Stralcio planimetrico intervento Scalo Fossacesia

INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Risorse per interventi con Soggetti Attuatori ZES

ALLEGATO 2

ZES	INTERVENTO	CODICE UNICO DI PROGETTO	IMPORTO - mln. € -	NUMERO STIMATO DI INTERVENTI PER TIPOLOGIA		
				ULTIMO MIGLIO PORTUALE O CON AREE INDUSTRIALI	LOGISTICA E URBANIZZAZIONI	RESILIENZA NEI PORTI
ABRUZZO	1. COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI SALETTI: Completamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria FOSSACESIA-CASTEL DI SANGRO e della piastra logistica di Saletti	E77H21011750006	24,450	1	1	
	2. COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AL PORTO DI ORTONA - collegamento ultimo miglio ferroviario	E77H21011760006	4,800	1		
	3. COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AL PORTO DI ORTONA - collegamento ultimo miglio stradale	E77H21011770006	2,000	1		
	4. COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AL PORTO DI VASTO - Interventi di potenziamento ed ampliamento - Fase 1 - Banchina levante/molo martello/molo sovralfutto	E37H21010820006	7,650			1
	5. COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AL PORTO DI VASTO - Miglioramento dell'accessibilità stradale	E37H21010830006	1,000	1		1
	6. COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI MANOPPELLO - potenziamento della rete logistica e dell'hub interportuale	E57H21009020006	10,000	1	1	
CAMPANIA	7. MARCIANISE-MADDALONI: infrastrutture per la mobilità delle merci e sistemazione dei piazzali e strade di accesso	E37H21010750006	30,000	1	1	
	8. INFRASTRUTTURA PORTO DI SALERNO - sistemazione della viabilità	E57H21008960006	20,000	1		
	9. FISCIANO - SAN SEVERINO - riqualificazione viabilità	E57H21008970006	5,000	1		
	10. BATTIPAGLIA- Potenziamento area della logistica e riqualificazione della viabilità	E27H21008350006	13,000	1	1	
	11. NOLA: Interventi di reindustrializzazione e recupero ambientale	E73D21005570006	30,000		2	
ADRIATICA	12. TERMOLI - Reti Materiali: Potenziamento della viabilità interna e del sistema di depurazione consortile	E37H21010760006	8,750	1	1	
	13. TERMOLI - Implementazione della logistica: Realizzazione della zona franca doganale	E37H21010770006	15,600		1	
	14. BRINDISI: Realizzazione ed efficientamento energetico edifici e centri servizi con realizzazione centro di competenza per l'economia circolare	E81B21006630006	4,460		4	
	15. BRINDISI: Reti materiali - Viabilità consortile, reti di smaltimento acque e pubblica illuminazione	E89I21017180006	4,199	2	2	
	16. LECCE: Piattaforma digitale erogazione servizi alle aziende e gestione efficientamento energetico	E81B21006640006	2,683	1	1	
	17. LECCE - Opere per sistemazione e messa in funzione immobili a servizi - centri di ricerca innovazione prodotti nei processi produttivi del settore metalmeccanico (LECCE) e nel sistema moda e design (Nardò - Galatone)	E94E21043610006	2,600		5	
	18. LECCE - Reti materiali - Riqualificazione ed efficientamento reti viarie, idriche e fognarie (Lecce e Nardò Galatone)	E97H21010050006	3,800	2	2	

Figura 2.3 – ZES: Allegato 2 – Infrastrutture per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali

Gli obiettivi ai quali deve tendere il progetto di completamento e potenziamento di cui si tratta, sono:

- 1) la realizzazione di un'infrastruttura di servizio per i trasporti che, agevolando l'accesso al trasporto intermodale su base ferroviaria, consenta al sistema produttivo industriale dell'Abruzzo, in particolare per la Valle del Sangro che ne costituisce uno dei maggiori punti di forza, di essere sempre più competitivo rispetto ai mercati del centro e nord Europa;
- 2) I trasferimento di una quota il più possibile elevata di traffico dallo stradale al ferroviario, in quanto oltre che economicamente efficiente, anche mezzo di trasporto più sostenibile dal punto di vista sociale ed ambientale, nell'ottica di cui alla Componente 3.1 del PNRR : Decarbonizzazione e Riduzione delle emissioni inquinanti attraverso il potenziamento del trasporto passeggeri e merci su ferrovia (passaggio da gomma a ferro).
- 3) la predisposizione di un'area connessa ferroviariamente ai porti regionali di Ortona e Vasto, quale retroporto finalizzato al loro sviluppo nell'ottica di cui alla Componente 3.2 del PNRR : Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali

Per il raggiungimento effettivo degli obiettivi, oltre agli interventi sulle infrastrutture descritte nel presente studio, ricordiamo che sarà necessario prevedere successivamente l'organizzazione di servizi gestionali di coordinamento, con i quali poter attuare:

- il consolidamento di volumi in misura sufficiente ad avviare nuovi servizi a treno completo, sia di tipo convenzionale che combinato;
- l'organizzazione di servizi di trasporto combinato non accompagnato con gruppi di carri da integrare nel nodo di Fossacesia a treni passanti, con attuazione di soste operative gestite con metodi e tecnologie a ridotta incidenza sugli orari di viaggio.

### 3 Conformità dell'opera rispetto ai 6 principi ambientali

Nel seguente paragrafo si analizza l'opera nel contesto in cui il principio DNSH viene declinato rispetto ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (*Green Deal europeo*).

#### 3.1 Mitigazione dei cambiamenti climatici

Innanzitutto si riporta come l'infrastruttura che si andrà a realizzare non è adibita esclusivamente al trasporto e allo stoccaggio di combustibili fossili. Un ulteriore aspetto preso in considerazione riguarda invece l'emissione di gas serra che si potrebbero generare.

Per definizione sono chiamati *gas serra* quei gas presenti nell'atmosfera che riescono a trattenere, in maniera consistente, una parte considerevole della componente nell'infrarosso della radiazione solare che colpisce la Terra ed è emessa dalla superficie terrestre, dall'atmosfera e dalle nuvole. Tale proprietà causa il fenomeno noto come "*effetto serra*" in cui i raggi solari tendono a "rimbalzare" dal suolo terrestre verso l'atmosfera, apportando nuovo calore all'atmosfera ed impediscono la loro completa dispersione nello spazio come fossero una gigantesca serra. Gli effetti dannosi prodotti sono tutti legati all'innalzamento della temperatura terrestre.

I gas serra possono essere di origine sia naturale che antropica e fra quelli ritenuti più dannosi si annoverano CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>, esafluoruro di zolfo (SF<sub>6</sub>), idrofluorocarburi (HFCs) e perfluorocarburi. Molti di questi sono prodotti proprio attraverso il traffico veicolare che a sua volta può essere determinato a partire da 3 macro fattori:

- Numero dei veicoli nell'unità di tempo;
- Composizione del parco circolante ed emissioni di inquinanti correlate;
- Condizioni di circolazione (traffico fluido / rallentato / con interruzioni, velocità media).

In questa ottica l'opera in esame può contribuire significativamente alla riduzione delle emissioni di inquinanti intervenendo su tutti e 3 i fattori, grazie alla propria capacità di carico. Infatti il trasporto ferroviario è in grado di movimentare un grosso numero di merci con pochi vettori a tutto vantaggio della riduzione dei gas serra.

In conclusione si può affermare che l'opera in esame contribuisce alla mitigazione dei cambiamenti climatici e più in generale risulta compatibile con il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e con l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

#### 3.2 Adattamento ai cambiamenti climatici

Per quanto concerne l'adattamento ai cambiamenti climatici va sottolineato che i nuovi scali ferroviari non ha impatti significativi aggiuntivi rispetto all'impianto che andrà a potenziare. Infatti si andrà ad operare su un sito già antropizzato che di fatto non subirà particolari modifiche per cui le valutazioni del rischio climatico e della vulnerabilità, così come definiti nell'Appendice A dell'Allegato 1 "*Atti delegati della Tassonomia*", Documento C(2021)2800 non assumono particolare rilevanza.

Di seguito si illustrano brevemente gli effetti legati alla classificazione dei pericoli legati al clima:

- Temperatura: la realizzazione sostanzialmente di nuove piastre per la logistica non comportano alterazioni della temperatura sia dell'aria che delle acque;
- Venti: data la particolare geometria e configurazione plan/altemetrica si ritiene che le opere in esame non comportino nessun impatto significativo sui venti;
- Acque: le piastre logistiche non hanno ripercussioni negative sulle precipitazioni e il regime di essi così come pure di avere ripercussioni sulle stress idrico;
- Massa solida: per quanto concerne la massa solida l'opera qui analizzata occupa parte di nuovi terreni.

	Temperatura	Venti	Acque	Massa solida
Cronici	Cambiamento della temperatura (aria, acque dolci, acque marine)	Cambiamento del regime dei venti	Cambiamento del regime e del tipo di precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)	Erosione costiera
	Stress termico		Variabilità idrologica o delle precipitazioni	Degradazione del suolo
	Variabilità della temperatura		Acidificazione degli oceani	Erosione del suolo
	Scongellamento del permafrost		Intrusione salina	Soliflusso
			Innalzamento del livello del mare	
			Stress idrico	
Acuti	Ondata di calore	Ciclone, uragano, tifone	Siccità	Valanga
	Ondata di freddo/gelata	Tempesta (comprese quelle di neve, polvere o sabbia)	Forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio)	Frana
	Incendio di incolto	Tromba d'aria	Inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda)	Subsidenza
			Collasso di laghi glaciali	

### 3.3 Uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine

In merito all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine la realizzazione delle piastre di logistica a servizio della linea ferroviaria non va ad agire direttamente sulle acque. Inoltre saranno previste all'interno delle opere generali un insieme di lavorazioni in grado di raccogliere e convogliare adeguatamente le acque di superficie. Infine, data la particolare collocazione dei due siti, si afferma come l'ambiente marino non sarà in alcun modo interessato.

Le maggiori restrizioni e vincoli riguarderanno la fase di realizzazione dell'opera, ovvero le fasi di cantiere, per le quali si rimanda all'apposita *Scheda 5 – Cantieri generici*.



### 3.4 Economia circolare

Per quanto riguarda l'Economia circolare durante le fasi di realizzazione si dovrà garantire la prevenzione e riduzione dell'inquinamento tenendo conto della corretta gestione ambientale dei rifiuti, ex D. Lgs 152/06 e delle terre e rocce da scavo, D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo"* in modo da garantirne il maggior recupero possibile.

Per la costruzione le uniche movimentazione di materiale di scavo riguarderanno le sagome dei piazzali a partire dalla massicciata di base sino agli strati di finitura e all'armamento ferroviario. Nella costruzione inoltre si potrà avere una buona compensazione dei volumi del materiale movimentato favorito anche dall'andamento altimetrico del sito, caratterizzato da un andamento pressoché pianeggiante. Infine buona parte dei materiali da impiegarsi potranno garantire una ottima capacità di riutilizzo a fine vita e in generale secondo il completo ciclo – vita.

### 3.5 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

Anche per quanto riguarda la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento date le caratteristiche dell'opera che si andrà a realizzare si applicheranno direttamente le prescrizioni contenute in *Scheda 5 – Cantieri generici*, in fase di esecuzione del cantiere.

### 3.6 Protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi

La collocazione delle opere non andrà ad interessare terreni coltivati e seminativi destinati alla protezione di alimenti e mangimi, terreni adibiti a foresta e Siti di Natura 2000. Inoltre dato che le piastre per la logistica andranno ad insediarsi all'interno di infrastruttur di rete esistenti, non si aggiungono ulteriori frammentazioni degli habitat oltre quelli esistenti. Anche le attuali specie arboree e animali non subiranno alterazioni significative.

**Valutazione DNSH**

<b>Missione</b>	<b>5 - Inclusione sociale</b>
<b>Cluster</b>	<b>Component 3 – Interventi Speciali per la coesione territoriale</b>
<b>Progetto/Riforma</b>	<b>Investimento 4 - Interventi per le Zone Economiche Speciali (ZES)</b>
<b>Referente</b>	<b>Prof. Mauro Miccio</b>
<b>Data compilazione</b>	<b>lunedì 21 marzo 2022</b>

Obiettivo ambientale	Fase 1		Fase 2		
	La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo o è considerata conforme al principio DNSH per il pertinente obiettivo?	Motivazione se indicato A, B, C	Domande	Si/No	Motivazione se indicato NO
1. Mitigazione dei cambiamenti climatici	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo	Trattasi di opere inserite in contesti esistenti di cui ne migliora le potenzialità ai fini dell'emissione dei gas serra. Infatti il trasporto ferroviario per definizione è in grado di ridurre i gas serra.	Ci si attende che la misura comporti significative emissioni di gas a effetto serra?	NO	
2. Adattamento ai cambiamenti climatici	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo	Le opere non modificano sostanzialmente la rete di trasporto esistente e date le caratteristiche intrinseche non hanno alcuna ripercussione sull'adattamento ai cambiamenti climatici.	Ci si attende che la misura conduca a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi?	NO	
3. Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo	L'opera non va ad interessare ambienti marini.	Ci si attende che la misura nuoccia:(i) al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee; o (ii) al buono stato ecologico delle acque marine?	NO	
4. Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo	La maggior parte dei materiali utilizzati potranno anche essere riutilizzate a fine ciclo vita. Inoltre per la formazione delle massicciate sarà possibile utilizzare gran parte di materiali derivanti anche da demolizioni.	Ci si attende che la misura: (i) comporti un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili; o (ii) comporti inefficienze significative, non minimizzate da misure adeguate, nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali <sup>1</sup> in qualunque fase del loro ciclo di vita <sup>2</sup> ; o (iii) causi un danno ambientale significativo e a lungo termine sotto il profilo dell'economia circolare (art. 27 Tassonomia)?	NO	
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo	Le opere hanno estensioni circoscritte sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico (quest'ultimo quasi trascurabile) e non si hanno impianti complessi, se non per le componenti strettamente tecniche.	Ci si attende che la misura comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo?	NO	
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile su questo obiettivo	Intervento interessa una area già antropizzata ma non ricadente in zone protette.	Ci si attende che la misura: (i) nuoccia in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi; o (ii) nuoccia allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione?	NO	

## 4 Schede di riferimento

All'interno del documento *"Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)"*, di cui alla Circolare MEF del 30 dicembre 2021 n. 32, grazie alla matrice di correlazione fornita, è possibile stabilire una immediata corrispondenza tra le Misure previste nel PNRR e le Schede tecniche predisposte per singolo argomento.

A ciascun Investimento e Riforma previsto dal Piano (per Missione, Componente), infatti, sono state associate una o più Schede Tecniche, nelle quali sono riportati i riferimenti normativi, i vincoli DNSH e gli elementi di verifica dei vincoli DNSH, differenziandoli, ove applicabile, tra quelli ante-operam a quelli post-operam.

Le schede tecniche ripercorrono la normativa vigente e gli ulteriori eventuali vincoli DNSH associati alle singole misure nel PNRR e restituiscono una sintesi organizzata delle informazioni sui vincoli da rispettare mediante specifiche check list di controllo per facilitarne l'applicazione.

Ciascuna Scheda, infatti, è accompagnata da una check list di verifica e controllo, che riassume in modo sintetico i principali elementi di verifica e i controlli richiesti per dimostrare la conformità ai principi DNSH.

All'intervento *"COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI SALETTI Completamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria FOSSACESIA-CASTEL DI SANGRO e della piastra logistica di Saletti"*, risultano associabili le seguenti Schede tecniche:

- Scheda 5 - Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici
- Scheda 23 – Infrastrutture per il trasporto ferroviario
- Scheda 28 - Collegamenti terrestri e illuminazione stradale

Schede tecniche di riferimento interventi ZES	GUIDA OPERATIVA DNSH Circolare MEF n. 32/2021
Scheda 1 - Costruzione di nuovi edifici	pagina 85
Scheda 2 - Ristrutturazioni e riqualificazioni di edifici residenziali e non residenziali	pagina 95
Scheda 5 - Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici	pagina 114
Scheda 9 - Acquisto di veicoli	pagina 143
Scheda 12 - Produzione elettricità da pannelli solari	pagina 173
Scheda 17 - Impianti di recupero di rifiuti non pericolosi e pericolosi	pagina 211
Scheda 18 - Realizzazione infrastrutture per la mobilità personale, ciclo-logistica	pagina 218
Scheda 22 - Mezzi di trasporto ferroviario per merci e passeggeri (interurbano)	pagina 247
Scheda 23 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario	pagina 253
Scheda 24 - Realizzazione impianti trattamento acque reflue	pagina 261
Scheda 28 - Collegamenti terrestri e illuminazione stradale	pagina 286

## 5 Scheda 5 – Interventi edili e cantieristica

In questa scheda rientrano tutte le opere di cantierizzazione per le nuove piaste logistiche a supporto dell'impianto ferroviario esistente, per le opere di adeguamento della viabilità e nuova realizzazione dei piazzali nonché, in ultimo, la realizzazione delle reti impiantistiche di illuminazione e smaltimento delle acque meteoriche delle piattaforme stradali e piantumazione delle aree perimetrali della viabilità e dei piazzali. Le prescrizioni ed indicazioni di seguito descritte hanno lo scopo di garantire il rispetto del principio DNSH, sia in fase di progettazione che di realizzazione dell'infrastruttura.

### 5.1 VINCOLI DNSH

#### 5.1.1 Mitigazione del cambiamento climatico

Al fine di garantire il rispetto del principio DNSH, connesso con la mitigazione dei cambiamenti climatici e la significativa riduzione di emissioni di gas a effetto serra, verranno adottate tutte le strategie disponibili per l'efficace gestione operativa del cantiere così da garantire il contenimento delle emissioni GHG.

Infatti sarà prescritto quanto segue:

- Sarà redatto il Piano Ambientale di Cantierizzazione o PAC, secondo le indicazioni delle normative vigenti;
- Se possibile parte dell'**approvvigionamento elettrico del cantiere** tramite forniture da fonti rinnovabili (Certificati di Origine);
- L'impiego di mezzi d'opera ad **alta efficienza motoristica**. Dovrà essere privilegiato l'uso di mezzi ibridi (elettrico – diesel, elettrico – metano, elettrico – benzina). I mezzi diesel dovranno rispettare il criterio Euro 6 o superiore;
- L'impiego di eventuali trattori ed i mezzi d'opera non stradali (NRMM o Non-road Mobile Machinery) dovranno avere una efficienza motoristica non inferiore allo standard Europeo TIER 5 (corrispondente all'Americano STAGE V);

#### 5.1.2 Adattamento ai cambiamenti climatici

Al fine di garantire il rispetto del vincolo i Campi Base non saranno ubicati:

- In settori concretamente o potenzialmente interessati da fenomeni gravitativi (frane, smottamenti);
- In aree di pertinenza fluviale e/o aree a rischio inondazione.

Il rispetto di detti vincoli appare certamente conseguibile in quanto, da un lato i singoli cantieri sono posti in aree totalmente pianeggianti e il complesso delle aree interessate da cantiere e lavori sono precluse da fenomeni esondativi in ragione dell'esclusione di dette aree da quelle di rischio alluvione di cui al PSDA Abruzzo.



### 5.1.3 Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Saranno adottate le soluzioni organizzative e gestionali in grado di tutelare la risorsa idrica (acque superficiali e profonde) relativamente al suo sfruttamento e/o protezione, tenuto conto anche delle indicazioni impartite dal Ministero dell'Ambiente.

Per l'approvvigionamento idrico di cantiere, all'avvio l'Impresa dovrà presentare un dettagliato bilancio idrico dell'attività di cantiere. Dovrà essere ottimizzato l'utilizzo della risorsa eliminando o riducendo al minimo l'approvvigionamento dall'acquedotto e massimizzando, ove possibile, il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere. L'eventuale realizzazione di pozzi o punti di presa superficiali, per l'approvvigionamento idrico, dovranno essere autorizzati dagli Enti preposti.

Sarà redatto Piano di gestione delle acque meteoriche AMD provvedendo alla eventuale acquisizione di specifica autorizzazione per lo scarico delle acque Meteoriche Dilavanti (AMD) rilasciata dall'ente competente per il relativo corpo recettore.

Se previsto dalle lavorazioni sarà dettagliata la gestione delle acque industriali derivanti dalle lavorazioni o da impianti specifici (quale betonaggio, trattamento mobile rifiuti, etc.)

Saranno previsti dei piezometri di monitoraggio al fine di poter intervenire prontamente ed evitare la diffusione di eventuali inquinanti.

### 5.1.4 Economia circolare

Il requisito che verrà dimostrato è che almeno il **70%**, calcolato rispetto al loro peso totale, dei rifiuti **non pericolosi** ricadenti nel Capitolo 17 Rifiuti delle attività di costruzione e demolizione, (compreso il terreno proveniente da siti contaminati, ex Dlgs 152/06), **sia inviato a recupero** (R1-R13).

Quindi, si procederà alla redazione del **Piano di Gestione Rifiuti Consortile (PGRC)** nel quale saranno formulate le necessarie previsioni sulla tipologia dei rifiuti prodotti e le modalità gestionali.

Dovranno essere attuate le azioni grazie alle quali poter gestire le terre e rocce da scavo in qualità di Sottoprodotto nel rispetto del D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017.

### 5.1.5 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

Nel rispetto del vincolo saranno applicheranno le seguenti prescrizioni:

- non verranno utilizzati componenti, prodotti e materiali contenenti sostanze inquinanti di cui al "Authorization List" presente nel regolamento REACH. A tal proposito dovranno essere fornite le Schede tecniche dei materiali e sostanze impiegate;
- Per la gestione ambientale dei cantieri si rimanda al già previsto Piano ambientale di cantierizzazione (PAC), ove previsto dalle normative nazionali o regionali;
- Le eventuali attività preliminari di caratterizzazione dei terreni e delle acque di falda verranno adottate le modalità definite dal D. lgs 152/06 Testo unico ambientale.

- I mezzi d'opera impiegati rispetteranno i requisiti descritti in precedenza (mitigazione al cambiamento climatico);
- Inoltre verrà garantito il contenimento delle polveri tramite bagnatura delle aree di cantiere come prescritto nel PAC.
- Verrà presentata la domanda di deroga al rumore per i cantieri temporanei (L.n.447 del 1995);

#### **5.1.6 Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi**

Si provvederà ad inserire degli impianti di fasce di verde entro le aree inter modali e nei pressi delle piattaforme logistiche, oggetto d'intervento, con alberature poste perimetralmente rispetto l'impianto ferroviario, ai lati delle strade oggetto d'adeguamento e nel perimetro dei piazzali. Verrà selezionata e impiantata una vegetazione autoctona, come peraltro già concordato con il Ministero in fase di realizzazione dell'infrastruttura e, successivamente eseguito, così da contribuire alla salvaguardia della biodiversità.

**Scheda 5 - Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici**

*Verifiche e controlli da condurre per garantire il principio DNSH*

Tempo di svolgimento delle verifiche	n.	Elemento di controllo	Esito (Sì/No/Non applicabile)	Commento (obbligatorio in caso di N/A)
Ex-ante	<i>I punti 1 e 2 sono da considerarsi come elementi di premialità</i>			
	1	E' presente una dichiarazione del fornitore di energia elettrica relativa all'impegno di garantire fornitura elettrica prodotta al 100% da fonti rinnovabili?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	2	E' stato previsto l'impiego di mezzi con le caratteristiche di efficienza indicate nella relativa scheda tecnica?	Sì	
	3	E' stato previsto uno studio Geologico e idrogeologico relativo alla pericolosità dell'area di cantiere per la verifica di condizioni di rischio idrogeologico?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	4	E' stato previsto uno studio per valutare il grado di rischio idraulico associato alle aree di cantiere?	Sì	
	5	E' stata verificata la necessità della redazione del Piano di gestione Acque Meteoriche di Dilavamento (AMD)?	Sì	
	6	E' stata verificata la necessità presentazione autorizzazioni allo scarico delle acque reflue?	Sì	
	7	E' stato sviluppato il bilancio idrico dell'attività di cantiere?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	8	E' stato redatto il Piano di gestione rifiuti?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	9	E' stato sviluppato il bilancio materie?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	11	E' stato redatto il PAC, ove previsto dalle normative regionali o nazionali?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	12	Sussistono i requisiti per caratterizzazione del sito ed eventuale progettazione della stessa?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	14	E' confermato che la localizzazione dell'opera non sia all'interno delle aree indicate nella relativa scheda tecnica?	Sì	
	15	Per gli interventi situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse, fermo restando le aree di divieto, è stata verificata la sussistenza di sensibilità territoriali, in particolare in relazione alla presenza di Habitat e Specie di cui all'Allegato I e II della Direttiva Habitat e Allegato I alla Direttiva Uccelli, nonché alla presenza di habitat e specie indicati come "in pericolo" dalle Liste rosse (italiana e/o europea)?	Non applicabile	Il sito non rientra in aree sensibili
	16	Laddove sia ipotizzabile un'incidenza diretta o indiretta sui siti della Rete Natura 2000 l'intervento è stato sottoposto a Valutazione di Incidenza (DPR 357/97).	Non applicabile	Il sito non rientra in siti rete natura 2000
Ex post	17	E' disponibile la relazione finale con l'indicazione dei rifiuti prodotti, da cui emerga la destinazione ad una operazione "R" del 70% in peso dei rifiuti da demolizione e costruzione?		
	18	Sono disponibili le schede tecniche dei materiali utilizzati?		
	19	Se realizzata, è disponibile la caratterizzazione del sito?		
	20	Se presentata, è disponibile la deroga al rumore presentata?		

## 6 Scheda 23 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario

In questa scheda rientrano tutte le opere di nuova costruzione di binari e nuovi impianti di trazione elettrica di cui ai codici NACE:

- F42.12: Costruzione di linee ferroviarie e metropolitane;
- F43.21: Installazione di impianti elettrici.

L'infrastruttura non verrà adibita al trasporto o allo stoccaggio di combustibili fossili.

Gli aspetti legati alla cantierizzazione degli interventi sono analizzati nella “*scheda 05 – Cantieri generici*” alla quale si rimanda per l'identificazione delle ulteriori azioni di rispetto dei criteri DNSH.

Gli investimenti che riguardano questa attività economica ricadono nel Regime 1: *Contribuire sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici.*

### 6.1 VINCOLI DNSH

#### 6.1.1 Mitigazione del cambiamento climatico

Al fine di garantire il rispetto del principio DNSH connesso con la mitigazione dei cambiamenti climatici e la significativa riduzione di emissioni di gas a effetto serra, dovranno essere adottate tutte le strategie disponibili per evitare le emissioni GHG, ed in particolare i criteri da soddisfare sono riportati di seguito.

Poiché l'intervento ricade in un Investimento per il quale è stato definito un contributo sostanziale nella matrice evidenziata con Regime 1), le procedure prenderanno in considerazione il criterio relativo ad una infrastruttura per il trasporto ferroviario, ovvero:

un'infrastruttura a terra e sottosistemi associati per la quale è prevista l'elettificazione dei binari di linea e, relativamente ai binari di manovra, la stessa sarà resa idonea all'impiego di locomotori che presentano emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero entro 10 anni dal termine delle opere di potenziamento.

#### Elementi di verifica ex-ante:

- Piano strategico con un orizzonte a 10 anni che includa i cambiamenti previsti per rendere la struttura idonea ad essere utilizzata da treni che presentano emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero.

#### Elementi di verifica ex post:

- Attuazione del piano strategico con un orizzonte a 10 anni che includa i cambiamenti previsti per rendere la struttura idonea ad essere utilizzata da treni che presentano emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero.

#### 6.1.2 Adattamento ai cambiamenti climatici

Conduzione di una analisi dei rischi climatici fisici che pesano sull'intervento da realizzare. Se l'analisi dovesse identificare dei rischi, procedere alla definizione delle soluzioni di adattamento che possano ridurre il rischio fisico

climatico individuato. L'analisi deve essere realizzata in rispondenza dei requisiti descritti nell'Allegato 3 degli Atti Delegati del 6 giugno 2021.

Le infrastrutture verranno sottoposte ad una analisi dei rischi climatici fisici che pesano su di essi. Se l'analisi dovesse identificare dei rischi, si procederà alla definizione delle soluzioni di adattamento che possano ridurre il rischio fisico climatico individuato.

In particolare la valutazione del rischio ambientale e climatico dovrà considerare sia lo scenario attuale che futuro in relazione ad alluvioni, nevicate, innalzamento dei livelli dei mari, piogge intense, ecc. così da individuare i rischi legati ai cambiamenti climatici.

L'analisi del rischio verrà condotta adottando le indicazioni riportate nel Framework dell'Unione Europea (Appendice A, del REGOLAMENTO DELEGATO (UE) che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico).

#### Elementi di verifica ex ante

In fase di progettazione

- Conduzione analisi dei rischi climatici fisici.

#### Elementi di verifica ex post

- Verifica attuazione delle soluzioni di adattamento climatico eventualmente individuate;
- Aggiornamento periodico dell'analisi di rischi climatici fisici ed implementazione di misure di mitigazione pertinenti.

### **6.1.3 Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine**

Si farà riferimento alla Scheda 05 – Cantieri generici.

### **6.1.4 Economia circolare**

Il requisito che verrà dimostrato è che almeno il **70%**, calcolato rispetto al loro peso totale, dei rifiuti **non pericolosi** ricadenti nel Capitolo 17 Rifiuti delle attività di costruzione e demolizione, (compreso il terreno proveniente da siti contaminati, ex Dlgs 152/06), **sia inviato a recupero (R1-R13)**.

Quindi, si procederà alla redazione del **Piano di Gestione Rifiuti Consortile (PGRC)** nel quale saranno formulate le necessarie previsioni sulla tipologia dei rifiuti prodotti e le modalità gestionali.

Dovranno essere attuate le azioni grazie alle quali poter gestire le terre e rocce da scavo in qualità di Sottoprodotto nel rispetto del D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017.



### **6.1.5 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento**

Il rumore e le vibrazioni derivanti dall'uso delle infrastrutture devono essere conformi alla direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Verrà sviluppata una modellizzazione dell'impatto acustico prodotto. Le interferenze sonore o date dalle vibrazioni devono essere opportunamente mitigate e gestite introducendo, ove necessario, misure di contenimento quali fossati a cielo aperto, barriere o altro.

#### Elementi di verifica ex ante

- Sviluppo di un modello aggiornato acustico previsionale;

#### Elementi di verifica ex post

- Verifica conduzione del monitoraggio acustico prescritto (aggiornamento PMA da ARTA Abruzzo).

### **6.1.6 Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi**

L'infrastruttura per il trasporto su ferrovia è ad alta intensità di utilizzo del suolo, uno dei principali fattori di deterioramento dell'ecosistema e di perdita di biodiversità. Per tanto, gli investimenti progetti devono garantire che:

- La valutazione di impatto ambientale (VIA) sia stata completata in conformità con le direttive UE sulla valutazione di impatto ambientale (2014/52/UE) e sulla valutazione ambientale strategica (2001/42/CE);
- 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 loro biodiversità e dovrebbero essere valutati e condotti in conformità con le disposizioni delle direttive UE sugli habitat e sugli uccelli;
- Le piante invasive compaiono molto spesso lungo le infrastrutture di trasporto e a volte sono persino diffuse insieme alle infrastrutture di trasporto, il che potrebbe avere un impatto negativo sugli ecosistemi naturali (per esempio la fauna naturale). Si farà attenzione a non diffondere piante invasive attraverso una corretta manutenzione.

Le collisioni tra animali selvatici sono un problema e dovrebbe esserne considerato il rischio. Le soluzioni che verranno sviluppate come ampliamento di quelle già in atto, dovranno essere applicate per individuare ed evitare potenziali trappole che possono causare la morte inutile degli animali.

Esistono opzioni di mitigazione e diversi tipi di misure possono essere utili per la fauna selvatica, come:

- Sistemi di allarme per la fauna selvatica combinati con sensori di calore possono ridurre il numero di collisioni;
- Recinzioni lungo le aree ad alto rischio di impatto;
- Viadotti, gallerie, cavalcavia e ponti, ecc;
- Segnali di avvertimento che vengono attivati dal traffico in avvicinamento, in particolare nelle aree ad alto rischio di impatto.

**Scheda 23 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario**

*Verifiche e controlli da condurre per garantire il principio DNSH*

Tempo di svolgimento delle verifiche	n.	Elemento di controllo	Esito (Si/No/Non applicabile)	Commento (obbligatorio in caso di N/A)
Ex-ante	1	Il progetto per l'infrastruttura per il trasporto ferroviario rispetta i criteri seguenti : b) un'infrastruttura a terra nuova o esistente dove è prevista l'elettrificazione per quanto riguarda i binari di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra, o dove l'infrastruttura sarà idonea a essere utilizzata da treni che presentano emissioni di CO2 dallo scarico pari a zero entro 10 anni dall'inizio dell'attività		L'infrastruttura ferroviaria oggetto d'intervento riguarda 2 piattaforme intermodali connesse, con raccordo elettrificato, direttamente alla linea Roma – Pescara che ha le caratteristiche descritte nei vincoli DNSH della scheda 23, ma che per sua natura è da classificare come infrastruttura ferroviaria raccordata e non linea principale ferroviaria.
	<i>Solo nel caso in cui il progetto dovesse rispettare il criterio b) al punto 1, rispondere alla richiesta al punto 2:</i>			
	3	E' disponibile un piano strategico con un orizzonte a 10 anni che includa i cambiamenti previsti per rendere la struttura idonea ad essere utilizzata da treni che presentano emissioni di CO2 dallo scarico pari a zero?	Non Applicabile	L'infrastruttura ferroviaria oggetto d'intervento riguarda una piattaforma intermodale connessa, con raccordo elettrificato, direttamente alla linea Roma – Pescara che ha le caratteristiche descritte nei vincoli DNSH della scheda 23, ma che per sua natura è da classificare come infrastruttura ferroviaria raccordata e non linea principale ferroviaria.
	4	E' stata condotta un'analisi dei rischi climatici fisici secondo i criteri definiti all'appendice 1 della Guida operativa?	Si/Non applicabile	sarà inserita come prescrizione
	5	E' stato sviluppato un modello acustico previsionale?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	6	E' confermato che nell'ambito della VIA sia stato verificato il rispetto dei criteri di gestione del rumore ambientale?	Si	
	7	E' stato redatto un piano di mitigazione dell'impatto dell'infrastruttura sull'area interessata, con particolare riferimento a misure volte a proteggere la fauna selvatica?	Si	
	8	E' confermato che la localizzazione dell'opera non sia all'interno delle aree definite nella relativa scheda tecnica?	Si	
	9	Per gli impianti situati in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse, fermo restando le aree di divieto, è stata verificata la sussistenza di sensibilità territoriali, in particolare in relazione alla presenza di Habitat e Specie di cui all'Allegato I e II della Direttiva Habitat e Allegato I alla Direttiva Uccelli, nonché alla presenza di habitat e specie indicati come "in pericolo" dalle Liste rosse (italiana e/o europea)	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	10	Laddove sia ipotizzabile un'incidenza diretta o indiretta sui siti della Rete Natura 2000 l'intervento è stato sottoposto a Valutazione di Incidenza (DPR 357/97)?	No	
Ex-post	11	E' confermato che nel quadro della VIA sia stato verificato il rispetto dei criteri di tutela ambientale e della biodiversità?	Non applicabile	Sarà inserita come prescrizione
	12	E' confermato che sia stato attuato o sia in via di attuazione il piano strategico con un orizzonte a 10 anni che include i cambiamenti previsti per rendere la struttura idonea ad essere utilizzata da treni che presentano emissioni di CO2 dallo scarico pari a zero?		
	13	Sono state attuate le soluzioni di adattamento climatico eventualmente individuate?		
	14	E' condotto il monitoraggio acustico prescritto?		
	15	Sono monitorati i parametri di qualità ambientale richiesti dai decreti autorizzativi applicabili?		

## 7 SCHEDA 28 – COLLEGAMENTI TERRESTRI E ILLUMINAZIONE STRADALE

### 7.1 VINCOLI DNSH

#### 7.1.1 Mitigazione del cambiamento climatico

L'illuminazione sarà assicurata da lampioni stradali ad alta efficienza rispettando tutti i criteri dell'EU per gli appalti pubblici verdi (GPP) nel settore dell'illuminazione stradale e dei segnali luminosi. In particolare: gli apparecchi di illuminazione superano i criteri minimi di illuminazione.

#### 7.1.2 Adattamento ai cambiamenti climatici

Verranno eseguiti studi climatici fisici. Tale analisi sarà conforme all' Allegato 3 degli Atti Delegati del 6 giugno 2021.

#### 7.1.3 Uso sostenibile delle e protezione delle acque marine

Verrà effettuato uno studio tra l'interazione dell'intervento con la matrice acqua.

### 7.2 Economia circolare

Il requisito che verrà dimostrato è che almeno il **70%**, calcolato rispetto al loro peso totale, dei rifiuti **non pericolosi** ricadenti nel Capitolo 17 “Rifiuti delle attività di costruzione e demolizione”, (compreso il terreno proveniente da siti contaminati, ex Dlgs 152/06), sia inviato a recupero (R1-R13).

Sarà quindi necessario procedere alla redazione del Piano di Gestione Rifiuti Consortile (PGRC) nel quale saranno formulate le necessarie previsioni sulla tipologia dei rifiuti prodotti e le modalità gestionali.

Dovranno essere attuate le azioni grazie alle quali poter gestire le terre e rocce da scavo in qualità di Sottoprodotto nel rispetto del D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017.

### 7.3 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

- Nel rispetto del vincolo saranno applicheranno le seguenti prescrizioni:
- non potranno essere utilizzati componenti, prodotti e materiali contenenti sostanze inquinanti di cui al “Authorization List” presente nel regolamento REACH. A tal proposito dovranno essere fornite le Schede tecniche dei materiali e sostanze impiegate;
- Per la gestione ambientale del cantiere si rimanda al già previsto Piano ambientale di cantierizzazione (PAC), ove previsto dalle normative nazionali o regionali;
- Le eventuali attività preliminari di caratterizzazione dei terreni e delle acque di falda dovranno essere adottate le modalità definite dal D. Lgs. 152/06 “Testo unico ambientale”.
- I mezzi d'opera impiegati dovranno rispettare i requisiti descritti in precedenza (mitigazione al cambiamento climatico);
- Dovrà inoltre essere garantito il contenimento delle polveri tramite bagnatura delle aree di cantiere come prescritto nel PAC.
- Presentazione domanda di deroga al rumore per i cantieri temporanei (L.n.447 del 1995).

### 7.3.1 Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi

Il prevedibile impatto dell'attività sostenuta dalla misura su quest'obiettivo ambientale è trascurabile, in considerazione che il sito d'interesse non ricade in nessuno dei seguenti vincoli:

- coltivati e seminativi con un livello da moderato ad elevato di fertilità del suolo e biodiversità sotterranea, destinabili alla produzione di alimenti o mangimi, come indicato nell'indagine LUCAS dell'UE e nella Direttiva (UE) 2015/1513 (ILUC) del Parlamento europeo e del Consiglio;
- terreni che corrispondono alla definizione di foresta stabilita dalla legislazione nazionale utilizzata nell'inventario nazionale dei gas a effetto serra o, se non disponibile, alla definizione di foresta della FAO.
- Siti di Natura 2000.

## 8 Conclusioni

La presente Relazione di verifica del principio del *“Do No Significant Harm”* DNSH, fornisce un primo quadro sulla sostenibilità del progetto in esame, con l'obiettivo di verificare che la realizzazione dell'intervento sia coerente con i principi e gli obblighi specifici del PNRR, relativamente al principio del *“Do No Significant Harm”* (DNSH).

Nello specifico dell'opera in questione si afferma come il progetto in esame ha un impatto nullo o trascurabile sugli obiettivi e quindi può definirsi NEUTRA.

Il presente documento evidenzia l'attenzione che verrà posta in fase di sviluppo del Progetto all'individuazione di soluzioni, in linea con gli indirizzi della strategia globale di sviluppo sostenibile, orientate alla sostenibilità e conservazione dell'ambientale e del territorio in cui il progetto si inserisce.