# ALLEGATO 7 - “Verifica preliminare del rispetto del principio DNSH”

**Sezione I – Anagrafica**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Obiettivo Strategico** |  | 4. Una Sicilia più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità |
|  |  |  |
| **Obiettivo Specifico** |  | 3.2. Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera |
|  |  |  |
| **Settore/Settori di intervento** |  | 093 - Altre strade ricostruite o ammodernate (autostrade, strade nazionali, regionali o locali) |
|  |  |  |
| **Azione del Programma** |  | 3.2.3 - Incremento degli standard di sicurezza e della funzionalità della rete stradale |
|  |  |  |
| **Dispositivo attuativo** |  | *Lettera di invito - Procedura negoziale di cui al Vademecum per la selezione delle operazioni da parte delle Autorità Territoriali a valere sul PR FESR 2021-2027 - Allegato B) al DDG n. 777 del 14.11.2024.* |
|  |
|  |  |  |
| **Operazioni finanziabili** |  | Tale azione punta a realizzare interventi di riqualificazione o manutenzione straordinaria della viabilità secondaria e locale (cat. C o F del Codice della Strada: singola carreggiata e una sola corsia per senso di marcia) a servizio delle aree interne, preferibilmente integrati da interventi per il monitoraggio delle opere d’arte, dei volumi e carichi di traffico, etc. e in aree a rischio sismico e/o idrogeologico, tali da aumentarne gli standard di sicurezza e la funzionalità. Non saranno ammessi interventi di manutenzione ordinaria sulla rete viaria. Sono, inoltre, ammissibili interventi di monitoraggio del degrado delle infrastrutture e dei relativi flussi di traffico, funzionali alla definizione di programmi di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale a servizio delle aree interne. Il monitoraggio delle connessioni da rafforzare dovrà riguardare in particolare:   * Elementi strutturali tipo: Stato dell'arte delle principali opere; Condizione della sovrastruttura, considerando l'aderenza, la portanza, la regolarità del piano stradale; Presenza e condizioni dei sistemi di ritenuta laterale; Stato delle immissioni laterali; segnaletica verticale e orizzontale etc. * Elementi funzionali tipo: Velocità media di percorrenza; Incidentalità e localizzazione degli incidenti; Elementi di connessione alla viabilità principale; Efficacia nella connessione con i centri produttivi e agricoli etc.   Quanto alla digitalizzazione dell’infrastruttura stradale, sono previsti interventi tipo “smart-road”, per il dialogo con i veicoli di nuova generazione, anche nell’ottica di un possibile utilizzo dei più avanzati livelli di assistenza automatica alla guida, nonché per ridurre il traffico e l’incidentalità stradale e dare impulso a forme di “mobilità a zero emissioni”, sostenendo sistemi di tipo “Vehicle to the Grid” (V2G).  Tale azione è limitata agli investimenti stradali che rappresentano infrastrutture specifiche di collegamento a servizio delle aree interne. La Regione Siciliana, nell'ambito del PR FESR 2021-2027, in continuità con il precedente ciclo di programmazione, ha previsto di migliorare la mobilità regionale con riguardo alle aree interne individuate dalla Strategia regionale, attraverso interventi sulla rete stradale di forte impatto in termini di coesione e continuità territoriale e tali da migliorare e rafforzare le connessioni tra le aree interne con la rete TEN-T con un significativo abbattimento dei tempi. |
|  |  |  |
| **Tipologia di operazione** |  | *X OO.PP. beni e servizi a regia* |
| *□ Aiuti a titolarità* |
| *□ OO.PP. beni e servizi a titolarità* |

**Sezione II – GIUDIZIO VAS: Conferma o modifica**

1. Giudizio valutativo VAS (cfr. tabella di sintesi per campo di intervento di cui all’Allegato IV del Rapporto Ambientale di VAS)[[1]](#footnote-2):
2. *Mitigazione dei cambiamenti climatici: Impatto nullo, a condizione di integrare i progetti con l’applicazione ai CAM per la progettazione e manutenzione di strade, al CAM edilizia (DM 11-10-2017) per quanto riguarda materiali da costruzione (cap. 2.4) e gestione sostenibile del cantiere (cap. 2.5), per quanto riguarda la riduzione dei consumi energetici e l’impiego di fonti di energia rinnovabile in fase di cantiere.* *Per quanto riguarda l’impatto della digitalizzazione dei servizi di mobilità, occorre rendere obbligatorie le FERL per la gestione dei centri dati (devono cioè essere connesse direttamente a fonti di energia rinnovabile con sistemi di distribuzione intelligente). In generale per le infrastrutture si propone di adottare in fase di progettazione, di operation e fine vita il Protocollo Envision per la progettazione e realizzazione sostenibile delle infrastrutture (non solo per la mitigazione dei cambiamenti climatici ma anche per gli altri obiettivi ambientali).*
3. *Adattamento ai cambiamenti climatici: Impatto nullo, a condizione di integrare i progetti con le soluzioni di adattamento (in caso di vulnerabilità al rischio climatico) per rendere le opere “a prova di clima”. Qualsiasi intervento deve tenere conto del rischio climatico e individuare le soluzioni di adattamento (cioè essere a prova di clima). Ciascun intervento dovrà tenere conto della resilienza sia a livello di intervento che a livello di sistema o di comunità. Le soluzioni di adattamento dovranno:*

*(a) non influire negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;*

*(b) favorire le soluzioni basate sulla natura o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi;*

*(c) essere coerenti con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;*

*(d) essere monitorate e misurate in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, devono essere prese in considerazione azioni correttive.*

1. *Uso sostenibile o protezione delle risorse idriche e marine: Potenziali impatti negativi sull'obiettivo ambientale DNSH nel caso di interventi lungo i corpi idrici o infrastrutture che attraversano o interferiscono con i corpi idrici. In questi casi i progetti devono garantire il buono stato delle acque e un buon potenziale ecologico, quali definiti all'articolo 2, punti 22 e 23, del regolamento (UE) 2020/852, conformemente alla direttiva 2000/60/CE. Se il progetto è sottoposto a VIA, lo studio di impatto ambientale deve valutare i possibili impatti e le relative misure di mitigazione sui corpi idrici interessati nonché i relativi interventi di monitoraggio ambientale. Se invece il progetto non è soggetto a VIA, si dovranno effettuare le valutazioni dei possibili impatti e saranno definite le misure di mitigazione nonché i relativi interventi di monitoraggio ambientale.*
2. *Transizione ad un’economia circolare:* Impatto nullo, a condizione che l*a progettazione delle infrastrutture sia orientata a:*

* *Impiego di materiali da costruzione con contenuto di riciclato (come, ad esempio, polverino di gomma per il tappetino stradale; traverse dei binari ferroviari con PFU, ecc.)*
* *Impiego di materiali senza sostanze chimiche nocive;*
* *Impiego di aggregati riciclati (per fondazioni, ecc.);*
* *Demolizioni selettive e gestione separata dei rifiuti non pericolosi da avviare a preparazione al riutilizzo o riciclaggio.*

*Si propone di applicare per tutti i tipi di infrastrutture previsti dall’azione le specifiche tecniche del CAM edilizia (DM 11-10-2017) relative ai materiali da costruzione (cap. 2.4) e alla gestione del cantiere (cap. 2.5). Per la gestione del cantiere si farà inoltre fare riferimento alle Linee guida ISPRA per la gestione sostenibile dei cantieri (2018).*

1. *Prevenzione e riduzione dell'inquinamento (su aria, acqua, suolo, sottosuolo): Impatto nullo, a condizione di che nei progetti il rumore e le vibrazioni derivanti dall'uso delle infrastrutture, devono essere mitigati realizzando fossati a cielo aperto, barriere verdi o altre misure in conformità alla direttiva 2002/49/CE. Sono inoltre adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione, come previsto nel CAM edilizia e nelle Linee guida ISPRA per la gestione sostenibile dei cantieri (2018).*
2. *Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (anche consumo suolo): Potenziali impatti negativi sull'obiettivo ambientale DNSH in caso di interferenza fisica (es. nuova strada prossima a un'area sensibile per la biodiversità). Se il progetto è sottoposto a VIA, lo studio di impatto ambientale deve valutare i possibili impatti e le relative misure di mitigazione sulle aree interessate nonché i relativi interventi di monitoraggio ambientale. Se invece il progetto non è soggetto a VIA, si dovranno effettuare le valutazioni dei possibili impatti e saranno definite le misure di mitigazione nonché i relativi interventi di monitoraggio ambientale.*

Non pertinente

Impatto positivo

Impatto nullo a condizione di integrare i progetti (in fase di attuazione) con i criteri di attuazione e le

eventuali misure di mitigazione/soluzioni di adattamento

Impatto negativo/negativo cumulativo

1. Conferma o modifica del giudizio valutativo espresso in sede VAS in merito alle potenziali pressioni sui 6 obiettivi ambientali di cui al Reg. UE 852/2020 derivanti dalle Azioni interessate per le argomentazioni ivi esposte:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Giudizio valutativo espresso in sede VAS** |  | x confermato  □ modificato |

*Solo in caso di modifica, descrivere brevemente, quale giudizio occorre rivedere riportandone le ragioni di carattere tecnico*

**Sezione III – Individuazione metodo di valutazione DNSH**

All’esito dell’esame condotto, il metodo di valutazione più opportuno da applicare al fine della verifica di assenza di impatti significativi sull’ambiente è il seguente:

**Valutazione semplificata**

*(applicabile quando, sulla base degli esiti della verifica preliminare, per le caratteristiche specifiche della tipologia di azione ovvero dell’operazione oggetto di verifica preliminare, può essere tecnicamente giustificato il rispetto del principio del DNSH senza dover procedere ad un approfondimento valutativo)*

**Approfondimento valutativo**

*(obbligatorio quando, sulla base delle analisi realizzate in sede di VAS, in relazione al/i campi di intervento attivati dall’operazione sono state preventivamente identificate misure necessarie di prevenzione e riduzione del danno)*

**Sezione IV – Verifica climatica**

L’azione/operazione attiva settori di intervento di cui all’Allegato 1 del CPR che rientrano nel campo di applicazione della verifica climatica?

**Si[[2]](#footnote-3)**

*(necessario l’impegno del beneficiario/soggetto attuatore a produrre una specifica “relazione di verifica climatica” redatta secondo la metodologia riportata negli Indirizzi nazionali)*

* **Screening Mitigazione** richiesto;
* **Analisi dettagliata Mitigazione** se necessaria da risultati di screening;
* **Screening Adattamento** richiesto;
* **Analisi dettagliata Adattamento** se necessaria da risultati di screening;

Data la tipologia di intervento, ci si attende che le emissioni assolute e relative saranno sopra la soglia dei 20k/tCO2anno e quindi sarà richiesta un'analisi dettagliata sulla Mitigazione

**No**

*(relazione di verifica climatica non richiesta)*

Data ................................................                                Il Responsabile UCO [firmato digitalmente]

1. *Il giudizio valutativo dovrà essere espresso per ciascuno dei sei obiettivi ambientali DNSH* [↑](#footnote-ref-2)
2. Specificare se: screening mitigazione, analisi dettagliata mitigazione, screening adattamento, analisi dettagliata adattamento. [↑](#footnote-ref-3)