



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
di concerto con
il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale

VISTO il regolamento UE 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, che, individua i sei obiettivi ambientali del “*Green Deal*” europeo e stabilisce i criteri di ecosostenibilità di un'attività economica, ed in particolare individua come attività ecosostenibile quella che contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali indicati, non arreca danno significativo a nessuno di questi ed è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia su imprese e diritti umani;

VISTO il Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;

VISTO il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con la Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21 del 14 luglio 2021;

VISTO il decreto–legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante: “*Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure*”, ed in particolare gli articoli 48, “*Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC*”, e 57 “*Zone economiche speciali*”;

VISTO in particolare l'articolo 8, comma 5, del citato decreto-legge, ai sensi del quale “*al fine di salvaguardare il raggiungimento, anche in sede prospettica, degli obiettivi e dei traguardi, intermedi e finali del PNRR, i bandi, gli avvisi e gli altri strumenti previsti per la selezione dei singoli progetti e l'assegnazione delle risorse prevedono clausole di riduzione o revoca dei contributi, in caso di mancato raggiungimento, nei tempi assegnati, degli obiettivi previsti, e di riassegnazione delle somme, fino alla concorrenza delle risorse economiche previste per i singoli bandi, per lo scorrimento della graduatorie formatesi in seguito alla presentazione delle relative domande ammesse al contributo, compatibilmente con i vincoli assunti con l'Unione europea*”;

VISTO il decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, recante “*Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia*”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2021, recante l'individuazione delle amministrazioni centrali titolari di interventi di cui all'articolo 8, comma 1, del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

Visto l'articolo 11, commi 2-bis e 2-ter, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "*Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione*", e le conseguenti disposizioni di attuazione introdotte con delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 63, pubblicata in Gazzetta Ufficiale 8 aprile 2021, n. 84, e concernente "*Attuazione dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, commi 2-bis, 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, come modificato dall'articolo 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120*";

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "*Codice dei contratti pubblici*" e successive modificazioni;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 giugno 2021, n. 115, recante "*Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*";

VISTO il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla legge 3 agosto 2017 n. 123 e successive modificazioni, recante "*Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*" che, al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree, sono disciplinate le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione di una Zona economica speciale;

VISTO in particolare l'articolo 4, comma 2, del citato decreto-legge, che definisce la ZES come *una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).*

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018 con il quale è stato adottato il Regolamento recante l'istituzione di Zone Economiche Speciali, che prevede l'istituzione delle ZES con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la Sud e la Coesione Territoriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, corredata da un Piano di sviluppo strategico, redatto nel rispetto delle modalità e dei criteri individuati dal decreto;

VISTO il decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, che prevede la riduzione di un terzo dei termini per alcuni procedimenti amministrativi ambientali, in materia edilizia e relative a concessioni demaniali portuali ed il dimezzamento dei tempi per autorizzazioni, licenze, permessi o concessioni che richiedono pareri, intese, e concerti di competenza di più Amministrazioni;

VISTO l'articolo 1, comma 316, della legge 30 dicembre 2019, n. 160, che ha rafforzato il ruolo delle ZES, con l'obiettivo di accelerare l'attuazione e l'operatività di tale strumento, creato per attrarre grandi investimenti, favorendo la crescita delle imprese già operative o la nascita di nuove realtà industriali nelle aree portuali e retroportuali e implementando le piattaforme logistiche, collegate anche da intermodalità ferroviaria, attraverso agevolazioni fiscali aggiuntive, rafforzamento degli sportelli unici doganali,

semplificazioni delle procedure amministrative, riduzione del sistema burocratico e introduzione di altre misure volte a intensificare la complementarietà tra attività produttive, infrastrutture, stoccaggio e distribuzione su lunghe distanze mediante gli sbocchi marittimi, anche al fine di recuperare la funzione di attrazione dei grandi investimenti, piegata dalle perimetrazioni regionali a misura di sviluppo territoriale;

VISTO l'articolo 57, comma 1, lettera a), punto 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con legge 29 luglio 2021, n. 108, che, al fine di garantire efficacia e operatività dell'azione commissariale e quindi di semplificare gli investimenti e gli interventi nelle aree ZES, assegna all'Agenzia per la Coesione Territoriale un ruolo operativo di supporto ai singoli commissari delle ZES mediante personale tecnico e amministrativo individuato ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, dotato di idonee competenze;

VISTO l'articolo 11 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, che, al fine di accelerare le procedure di autorizzazione di progetti per insediamenti produttivi nelle ZES, inserisce modifiche alla conferenza dei servizi e uno sportello unico digitale;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 maggio 2018 con il quale sono istituite la ZES Calabria e la ZES Campania;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 giugno 2019 con il quale è istituita la ZES Ionica interregionale Puglia - Basilicata;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 settembre 2019 con il quale è istituita la ZES Adriatica interregionale Puglia - Molise;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 luglio 2020 con il quale sono istituite la ZES Abruzzo, la ZES Sicilia Orientale e la ZES Sicilia Occidentale;

CONSIDERATO che per la ZES Sardegna, da istituire con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in corso di emanazione, gli interventi individuati sono affidati alla competente Autorità di Sistema Portuale nelle more della successiva programmazione della Zona;

VISTA la misura M5C3 -11 del PNRR che prevede una dotazione di 630 milioni di euro per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali nel periodo 2021 - 2026;

CONSIDERATO che l'importo di cui al punto precedente è destinato a finanziare interventi infrastrutturali complessi, individuati secondo le necessità trasportistiche rilevate nei piani di sviluppo strategico di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri gennaio 2018 che possano essere utilmente conclusi entro l'anno 2026, da affidare a diversi soggetti attuatori;

CONSIDERATO che tutti i piani di sviluppo delle zone istituite individuano come fondamentale lo sviluppo ed il rafforzamento di un sistema di collegamenti intermodali con la rete nazionale integrata dei trasporti (SNIT) che si configura come sistema integrato di infrastrutture che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci;

DATO ATTO che gli interventi oggetto di finanziamento sono stati segnalati a questo Ministero ed al Ministero per il Sud e la Coesione Territoriale dalle strutture ZES, ove

costituite, o dalle regioni di competenza, e da questi analizzati al fine di costituire un insieme coerente di interventi tesi a rafforzare globalmente il sistema ZES;

RITENUTO che gli interventi previsti in ogni ZES vanno, pertanto, considerati come tesi a finalizzare un unico programma di sviluppo infrastrutturale, coerente con i piani strategici propri di ciascuna ZES;

CONSIDERATO che il principio di «*non arrecare un danno significativo*» è definito, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, punto 6), del Regolamento (UE) 2021/21, come segue: “*non sostenere o svolgere attività economiche che arrecano un danno significativo all'obiettivo ambientale, ai sensi, ove pertinente, dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852*”;

CONSIDERATO che nel corso dell'istruttoria sono state predisposte, secondo gli orientamenti tecnici forniti dalla Commissione europea, le indicazioni utili a non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali indicati dal regolamento europeo sulla tassonomia;

DATO ATTO che gli interventi individuati rispondono a tre macro-categorie principali, delle quali la prima è ascrivibile al potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario o stradale alle aree ZES, la seconda potenzia le urbanizzazioni primarie e tecnologiche delle aree produttive nel rispetto dell'ambiente ed utilizzando i moderni strumenti digitali al fine di rendere maggiormente attraenti agli investitori le aree interessate, mentre l'ultima individua una serie di interventi locali sulle infrastrutture a rete e sui porti necessari ad incrementare la sicurezza e la resilienza delle stesse;

CONSIDERATO che si tratta di interventi di riammodernamento e riqualificazione dei porti e dei retroporti, con lavori di urbanizzazione primaria ed infrastrutturazione di base, collegamenti intermodali e di infrastrutturazione digitale, ma anche riqualificazione e consolidamento di immobili esistenti per evitare ulteriore consumo di suolo, nonché di interventi di urbanizzazione primaria di piazzali, e di collegamento alle reti stradali e ferroviarie facenti parte dello SNIT e delle reti transeuropee TEN.T;

RAVVISATA la necessità di individuare, per ogni Zona Economica Speciale, quali soggetti attuatori per gli interventi di competenza, ANAS S.p.a., RFI S.p.a. e le Autorità di sistema portuale ed assegnare loro le risorse necessarie per raggiungere gli obiettivi dichiarati nelle schede allegate al PNRR Italia nei tempi stimati;

RITENUTO, altresì, necessario assegnare il ruolo di soggetto attuatore degli altri interventi ai Commissari straordinari delle ZES di cui all'articolo 4, comma 6, del citato decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, e prevedere che, nelle more del perfezionamento dei relativi decreti di nomina, tale ruolo sia svolto dall'Agenzia per la Coesione Territoriale;

RITENUTO, infine, opportuno trasmettere ai soggetti attuatori l'analisi ambientale preliminare predisposta a corredo della misura e redatta secondo gli orientamenti tecnici forniti dalla Commissione Europea sull'applicazione del principio di “*non arrecare danno significativo*” agli obiettivi ambientali enunciati nel Regolamento europeo UE n. 2020/852 sulla tassonomia;

VISTI i principi trasversali previsti dal PNRR, quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale, il principio di parità di genere e l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;

VISTO l'articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037;

VISTO l'articolo 1, comma 1043, secondo periodo, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del *Next Generation EU*, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 settembre 2021, emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 1044, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta, alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi;

VISTO l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, che, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, prevede l'apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute;

VISTI gli obblighi di assicurare il conseguimento di *target* e *milestone* e degli obiettivi finanziari stabiliti nel PNRR;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze del 14 ottobre 2021, n. 21, avente ad oggetto "*Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR*";

VISTI i traguardi e gli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrali alla Commissione europea, ripartiti per interventi a titolarità di ciascuna Amministrazione, riportati nella Tabella B allegata al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021;

CONSIDERATO che il punto 7 del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021 prevede che "*Le singole Amministrazioni inviano, attraverso le specifiche funzionalità del sistema informatico di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e secondo le indicazioni del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento Ragioneria generale dello Stato, i dati relativi allo stato di attuazione delle riforme e degli investimenti ed il raggiungimento dei connessi traguardi ed obiettivi al fine della presentazione, alle scadenze previste, delle richieste di pagamento alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 22 del Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, tenuto conto anche di quanto concordato con la Commissione Europea.*";

ACQUISITA l'intesa in Conferenza unificata in data 2 dicembre 2021;

DECRETA

Articolo 1

(Oggetto e obiettivi)

1. In attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, misura M5C3-11 – investimento 4 “*Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)*”, il presente decreto ripartisce la somma di 630 milioni di euro tra le zone economiche speciali per la realizzazione di interventi tra loro coerenti e interconnessi che mirano nel loro insieme a favorire la competitività e lo sviluppo economico nelle aree ZES.
2. Gli interventi rientrano nei seguenti ambiti:
 - a. collegamento di “ultimo miglio”, volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali ed industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali;
 - b. digitalizzazione e potenziamento della logistica, urbanizzazioni green e lavori di efficientamento energetico ed ambientale nelle aree retroportuali e nelle aree industriali appartenenti alle ZES;
 - c. potenziamento della resilienza e della sicurezza dell’infrastruttura connessa all’accesso ai porti.
3. Nel rispetto di quanto previsto nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, per gli interventi oggetto del presente decreto i lavori dovranno essere avviati, comprovati dal certificato di inizio lavori, entro il 31 dicembre 2023 ed essere conclusi entro il 30 giugno 2026, nel numero almeno di:
 - a. 22 interventi relativi al collegamento di ultimo miglio con porti o aree industriali;
 - b. 15 interventi di digitalizzazione della logistica, o urbanizzazioni green o lavori di efficientamento energetico;
 - c. 4 interventi di rafforzamento della resilienza nei porti.

Articolo 2

(Ripartizione delle risorse ai soggetti attuatori)

1. ANAS, RFI e le Autorità di sistema portuale territorialmente competenti sono soggetti attuatori degli interventi elencati nell’Allegato 1.
2. Le autorità di governo delle ZES sono i soggetti attuatori per gli interventi elencati in allegato 2. Nelle more della nomina del Commissario straordinario di ciascuna delle ZES l’Agenzia per la Coesione Territoriale è il soggetto attuatore per gli interventi elencati nell’Allegato 2. I Commissari straordinari, al perfezionarsi dei relativi decreti di nomina, subentrano all’Agenzia per la Coesione Territoriale quale soggetti attuatori degli interventi siti nelle aree ZES di propria competenza, in continuità con le attività già svolte. ed utilizzano le facoltà previste dall’articolo 4, comma 7-*quater*, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, come modificato

dall'articolo 57, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

Articolo 3

(Obblighi dei soggetti attuatori)

1. I soggetti attuatori realizzano gli interventi nel rispetto degli obiettivi e delle tempistiche indicate all'articolo 1, comma 3, secondo le specifiche ed i criteri dichiarati nell'Allegato 3.
2. Entro il 31 marzo 2022 tutti i soggetti attuatori devono inviare alla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne l'analisi ambientale degli interventi assegnati, redatta 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, 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).
3. Con stessa comunicazione i soggetti attuatori indicano quali criteri o elementi valutativi intendano adottare per favorire l'inclusione di giovani e donne nella progettazione e realizzazione dei progetti.
4. Nella comunicazione di cui al comma 2, infine, i soggetti attuatori indicano le modalità di controllo e verifica delle misure di salvaguardia adottate per tutelare gli obiettivi di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo, impegnandosi a prevedere nei contratti di affidamento di servizi e forniture penali correlate al mancato rispetto delle prescrizioni previste o delle condizioni offerte dagli operatori economici, e, per quanto applicabili, punteggi premianti per le soluzioni tecniche offerte che minimizzino gli impatti ambientali derivanti dall'attuazione dell'intervento o favoriscano l'inclusione di giovani e donne.
5. Resta fermo l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

Articolo 4

(Modalità di erogazione delle risorse)

1. La Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne provvede all'erogazione delle risorse necessarie alla realizzazione degli interventi. L'erogazione delle risorse ai soggetti attuatori avviene a seguito di apposito nulla osta rilasciato dalle direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili competenti per materia. Per gli interventi di cui all'articolo 2, comma 2, le verifiche propedeutiche all'erogazione delle risorse saranno effettuate a seguito della trasmissione della documentazione ad opera delle strutture di governo delle ZES.
2. Le risorse sono erogate, a titolo di anticipazione nel limite del dieci per cento, pagamenti intermedi e saldo, secondo il piano dei costi dei singoli progetti, previa

istanza da parte dei soggetti attuatori, da inoltrare secondo le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

3. L'erogazione di risorse con le modalità di cui al comma 1 non può superare l'ammontare delle risorse disponibili per ciascun anno.

Articolo 5 (*Economie*)

1. Le economie restano nella disponibilità della struttura ZES territorialmente competente sino al completamento del programma di interventi, come definito negli allegati 1 e 2, per permettere la realizzazione dello stesso fino alla completa e compiuta attuazione degli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 3, come specificati per ogni ZES negli allegati 1 e 2, ferme restando le procedure previste dal presente decreto e quanto normato dall'articolo 106 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni e integrazioni.
2. A seguito del completamento di cui al comma precedente le economie finali, entro 60 giorni dall'emissione del certificato di collaudo, sono versate sul conto di tesoreria indicato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Articolo 6 (*Monitoraggio, verifiche sull'attuazione degli interventi e revoca delle risorse*)

1. Il soggetto attuatore ovvero il titolare del CUP effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, nonché la rendicontazione degli interventi finanziati, classificati sotto la voce: "M5C3 4. *Interventi per le Zone Economiche Speciali*", valorizzando l'indicatore fisico associato e con l'indicazione del valore target previsto.
2. Il monitoraggio e la rendicontazione degli interventi finanziati con le risorse di cui all'articolo 1 avvengono con le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e delle condizionalità richieste per lo specifico investimento.
3. Ai fini dell'*audit* e della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea e nazionale tutti i soggetti di cui all'articolo 22, comma 2, lettera e), del Regolamento (UE) 2021/241, nonché il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, il Servizio Centrale per il PNRR, l'Ufficio di *audit* del PNRR di cui all'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e gli altri soggetti con compiti istituzionali di controllo della spesa hanno accesso ai dati e ai documenti necessari per esercitare le loro funzioni. I soggetti attuatori consentono l'esercizio delle funzioni di controllo, *audit* e verifica, anche con accesso in loco e mantengono disponibile la documentazione a supporto secondo quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in materia.
4. Le competenti direzioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la struttura di *audit* di cui al comma precedente si riservano, per le attività di rispettiva competenza, la facoltà di effettuare controlli, anche attraverso ispezioni, sullo stato di attuazione delle opere oggetto di finanziamento, in corso d'opera e/o alla fine dei lavori, anche per il tramite del Provveditorato interregionale alle opere

pubbliche competente per territorio, al fine di verificare dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti.

5. I soggetti attuatori trasmettono alla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, nonché alle altre direzioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili competenti per materia alle verifiche di cui all'articolo 4, comma 1, entro il 15 giugno di ogni anno, una relazione sullo stato di utilizzo dei finanziamenti concessi con l'indicazione delle principali criticità riscontrate nell'attuazione dei singoli interventi.

Articolo 7

(Ammissibilità delle spese)

1. L'imposta sul valore aggiunto non costituisce spesa ammissibile nella misura in cui l'imposta sia recuperabile da parte del soggetto attuatore e dovrà essere puntualmente registrata nei sistemi informativi.

Il presente decreto, previa trasmissione ai competenti organi di controllo per gli adempimenti di competenza, entra in vigore dalla data di pubblicazione sul sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero per il Sud e la Coesione Territoriale, ed è inoltre pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

IL MINISTRO PER IL SUD E DELLE COESIONE TERRITORIALE

ZES	INTERVENTO	SOGGETTO ATTUATORE	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 AL PORTO DI ORTONA - approfondimento dei fondali mediante Dragaggio e consolidamento della banchina di riva	AdSP del Mare Adriatico Centrale	J79J2101200006	13,000			1
CAMPANIA	2 AREA INDUSTRIALE DI VALLE UFITA- Terminal scalo merci con annessa area di smistamento Adeguamento agli standard di sicurezza	RFI	J44G1900010001	26,000	1		
	3 INFRASTRUTTURA PORTO DI SALERNO- nuova stazione metropolitana - "Zona Industriale"	RFI	J44G1900010001	12,000	1		
ADRIATICA	4 PORTO DI MANFREDONIA: recupero e rifunzionalizzazione Bacino Alti Fondali (Il Lotto)	AdSP del Mare Adriatico Meridionale	B37H20021110005	41,000			1
IONICA	5 INTERCONNESSIONI AL PORTO DI TARANTO: Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria area "Eco Industrial Park" (parte ex ILVA)	AdSP del Mar Ionio	D51B21003550001	50,000	2	2	
CALABRIA	6 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAUTO : Adeguamento a modulo 750 m negli impianti ferroviari di Sibari, S. Pietro a Maida e Nocera Terinese e Rosarno	RFI	J54E21004790008	57,700	4		
	7 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO - potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T. costruzione 1 lotto dell'infrastruttura gate porto GT lato sud - SS 18	ANAS	F54E14001200001	11,000	1		
	8 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO - Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro - A2 - ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 - svincolo Rosarno	ANAS	F94E14001510001	6,000	1		
	9 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO: Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	F51J19000040005	16,500			1
	10 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO: Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete	AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	F51B21004930005	10,000	1	1	
	11 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI REGGIO CALABRIA: Lavori di adeguamento e risanamento della banchina Margottini	AdSP dello Stretto	F38I21001020005	6,500			1
SICILIA ORIENTALE	12 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI: Adeguamento tecnico-funzionale della banchina. Risanamento strutturale banchina scivolo 0	AdSP dello Stretto	F97H21009030005	4,000			1
	13 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI AUGUSTA: Messa in sicurezza opere d'arte a servizio dell'accesso al porto e realizzazione terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'isola e la terra ferma	AdSP del Mare di Sicilia Orientale		26,208	1		
SICILIA OCCIDENTALE	14 COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA TERMINI IMERESE: nuova banchina per la logistica	AdSP del Mare di Sicilia Occidentale	I61B21002290005	36,000			1
	15 COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA TERMINI IMERESE: recupero e sistemazione area da destinare alla logistica	AdSP del Mare di Sicilia Occidentale	I67G19000030001	3,000		1	
SARDEGNA	16 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI CAGLIARI: Strada di collegamento del Terminal Ro Ro avamposto ovest Porto Canale con lo svincolo sulla SS 195	AdSP del Mare di Sardegna	D21B19000280006	10,000	1		
TOTALE				328,908	13	4	6

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 sopraflutto	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 opifici 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	E89J21017180006	4,199	2	2	
	16	LECCE: Piattaforma digitale erogazione servizio 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 - Rifunionalizzazione ed efficientamento reti viarie, idriche e fognarie (Lecce e Nardò Galatone)	E97H21010050006	3,800	2	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
IONICA	19 AREA INDUSTRIALE TARANTO: Implementazione impiantistica e predisposizione centro servizi di trasporto nell'area retroportuale	E57H21008980006	8,100		2	
	20 AREA INDUSTRIALE POTENZA: Infrastrutturazione primaria, secondaria e dei servizi della porzione di area ZES di Tito	E37H21010780006	20,000		1	
	21 AREA INDUSTRIALE MATERA: Infrastrutturazione primaria, secondaria e dei servizi dell'intera area ZES di Jesce e La Martella	E17H21010970006	30,000		2	
SICILIA ORIENTALE	22 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI RIPOSTO: collegamento con la viabilità principale	E37H21010790006	11,500	1		
	23 ACCESSIBILITA' AL PORTO DI S AGATA DI MILITELLO: collegamento con la viabilità principale	E47H21009860006	11,200	1		
	24 GELA-LICATA : collegamento porti con autostrada	E91B21006020006	10,500	2		
	26 ACCESSIBILITA' ALL'INTERPORTO DI CATANIA: miglioramento della viabilità stradale di accesso	E67H21008420006	2,000	1		
SICILIA OCCIDENTALE	27 ACCESSIBILITA' AL PORTO E AREA INDUSTRIALE DI TRAPANI: Potenziamento dei collegamenti tra il porto e area industriale	E97H21010060006	17,800	1		
TOTALE			301,092	20	26	2

ALLEGATO 3 – ANALISI PRELIMINARE DNSH

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

1. Mitigazione dei cambiamenti climatici

1.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

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

1.2 GIUSTIFICAZIONE

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

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

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

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

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

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

1.3 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

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

2. Adattamento ai cambiamenti climatici

2.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

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

2.2 GIUSTIFICAZIONE

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

2.3 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

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

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

3.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

3.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

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

3.3 GIUSTIFICAZIONE

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

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

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

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

4. Economia circolare, prevenzione e riciclo dei rifiuti

4.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

4.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta:

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

4.3 GIUSTIFICAZIONE

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

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

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

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

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

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

5.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

5.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

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

5.3 GIUSTIFICAZIONE

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

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

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

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

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

6. Tutela e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

6.1 IMPATTO ATTESO A SUPPORTO DELL'OBIETTIVO AMBIENTALE

La misura richiede una valutazione DNSH di merito.

6.2 ANALISI SUL DANNO SIGNIFICATIVO

La misura non comporta danni:

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

6.3 GIUSTIFICAZIONE

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

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