

ALLEGATO DNSH 4 - “Relazione di approfondimento valutativo del principio DNSH”

Con riferimento a

- Delibera di Giunta Regionale n°428 del 19.07.2023
- Decreto Dirigenziale n°12 del 09.10.2025: Avviso pubblico per manifestazione di interesse “Completamento del Programma per la messa in sicurezza e il riaménagement della rete stradale in Campania”, nell’ambito delle politiche di sviluppo regionale per il periodo 2021-2027.

Tenuto conto

- **delle finalità e/o caratteristiche specifiche:**
 - **Adeguamento e razionalizzazione della rete stradale, al fine di risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani, superando strozzature e colli di bottiglia.**

L’intervento ha come finalità e l’adeguamento della sede stradale e la messa in sicurezza dell’intero tracciato per soddisfare l’esigenza di integrare la rete delle strade comunali. La valorizzazione delle strade comunali si pone quindi come elemento imprescindibile della strategia di sviluppo locale.

Lo spopolamento ed invecchiamento della popolazione determina un impoverimento del tessuto sociale e staticità del tessuto economico, con inevitabili e significative criticità. La potenzialità dell’area interessata è rappresentata soprattutto dalla ricchezza di produzioni agricole e dalla filiera bufalina, ancora oggi per la maggior parte dei casi inesprese.

L’implementazione del sistema delle infrastrutture viarie darà un impulso significativo non solo al settore trainante agricolo e zootecnico ma anche alla proposta naturalistica-ambientale del territorio. Gli interventi necessari per rendere maggiormente fruibili le strade interne sono relativi alla loro riqualificazione, in particolare la messa in sicurezza ed il miglioramento della percorribilità viaria.

- **Miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale e conseguente riduzione dell’incidentalità, nonché messa in sicurezza della rete stradale da frane e rischio idraulico**

I motivi della preoccupante crescita dell’incidentalità stradale sono dovuti alle trasformazioni urbanistiche non supportate da un opportuno adeguamento delle infrastrutture e alla velocità sempre più elevate del traffico stradale.

La strada in esame presenta una bassa visibilità principalmente nelle curve e questo non permette di scorgere la presenza di un veicolo che proviene nel senso opposto.

- **della relazione tecnica che descrive le caratteristiche dell’intervento che si allega alla presente (nel caso di decreti di ammissione a finanziamento di operazioni già selezionate)**

Da sopralluoghi effettuati, si è potuto verificare un diffuso e generalizzato stato di degrado del manto stradale dovuto principalmente all’intenso traffico veicolare.

Da tali riscontri si evince uno stato di degrado di livello alto e medio, sotto forma dei seguenti dissesti:

- a) buche che si presentano in modo sporadico;
- b) cedimenti localizzati in corrispondenza dal passaggio di mezzi pesanti;
- c) rappezzati in corrispondenza di alcuni ripristini (originati da scavi);
- d) fessurazioni a blocchi, soprattutto lungo il percorso delle ruote dei veicoli e in corrispondenza di rinterro scavi;
- e) zone in prossimità del centro abitato non perfettamente illuminate o prive di pubblica illuminazione;
- f) Le condizioni dei tratti interessati dall’intervento impediscono una percorrenza in sicurezza, in quanto ogni singolo tratto presenta zone dissestate con avvallamenti più o meno profondi del manto stradale.

Quanto su espresso risulta maggiormente evidente in presenza di avverse condizioni meteo, poiché

nelle disconnessioni del manto stradale vi è ristagno di acqua anche piuttosto consistente in alcune zone.

Lo stato attuale della segnaletica orizzontale non è più efficace poiché non è più assicurata la visibilità del percorso stradale, diminuendo di conseguenza la sicurezza stradale, soprattutto durante la guida notturna.

La soluzione progettuale è stata sviluppata nel dettaglio elaborando lungo l'intero percorso stradale varie sezioni stradali tipo di progetto, che, in base alla piattaforma stradale, si differenziano per le quantità di scavi e rinterri, per la presenza di differenti opere di sostegno esistenti sia a valle che a monte e per la presenza dei sistemi di deflusso delle acque meteoriche. E' inoltre prevista la realizzazione/integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione.

L'impianto di illuminazione è progettato tenendo conto delle esigenze di illuminamento (uniformità, comfort visivo, ecc.) e dei vincoli connessi con la zona da illuminare (strade).

Per l'illuminazione della strada in questione sono stati adottati pali di altezza fuori terra mt. 7,80 con relativo corpo illuminante dotato di una tecnologia LED rivolti verso il basso, produttori luce color bianco caldo 3250K. Al piede di ogni palo è stato previsto un idoneo sistema di ancoraggio mediante realizzazione di un plinto in cls gettato in opera con relativo pozzetto prefabbricato e relativo chiusino in ghisa a riempimento contenente il dispersore per la messa a terra del palo.

L'alimentazione elettrica dei corpi illuminanti è garantita da un impianto collegato alla linea di alimentazione facente capo ad un quadro elettrico generale.

In sintesi, la soluzione di progetto prevede i seguenti interventi:

- 1) Interventi di rimozione di detriti e apparati radicali, decespugliamento dei canali esistenti per il ripristino della relativa funzionalità;
- 2) Piccole escavazioni necessarie per la sagomatura del tracciato stradale esistente in modo da raggiungere la larghezza della piattaforma stradale come da sezioni stradali di progetto;
- 3) Demolizione degli strati superficiali della pavimentazione stradale esistente;
- 4) Compattazione del piano di posa della piattaforma stradale;
- 5) Realizzazione di uno strato di fondazione in misto cementato di spessore minimo di 15 cm e fino ad un massimo di 40 cm nella zona di sagomatura;
- 6) Realizzazione della pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso costituita da strato di base, binder e tappetino di usura (10 + 5 + 3) cm;
- 7) Realizzazione di zanelle stradali in conglomerato cementizio, con funzione anche di
- 8) cordolo perimetrale nel caso di assenza delle opere di sostegno laterali (conglomerato, casseforme e debole armatura);
- 9) Parziale manutenzione muri di sostegno dei terrapieni e muri di controripa
- 10) Realizzazione impianto di pubblica illuminazione;
- 11) Dotazione di barriere di sicurezza in acciaio zincato a caldo;
- 12) Dotazione di segnaletica stradale;
- 13) Esecuzione dei rinterri e o rilevati con materiali provenienti dagli scavi, secondo la sezione di progetto stradale;

Con la presente "**Relazione di approfondimento valutativo del principio DNSH**" lo scrivente dichiara che:

1. l'intervento e le attività previste nell'ambito dell'operazione da ammettere a finanziamento nell'ambito del PR FESR risultano coerenti con le finalità dell'Azione (*inserire Azione di riferimento del PR FESR 2021-2027*):

Asse 3 Infrastrutture per la Mobilità – O.S. 3.2 - Azione 3.2.3.

Il Programma Regionale FESR 2021-2027 si pone l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema economico e territoriale regionale, promuovendo uno sviluppo intelligente, sostenibile e inclusivo, in coerenza con gli Obiettivi di Policy dell'Unione Europea.

In particolare, il PR FESR sostiene interventi finalizzati a innovazione, digitalizzazione, transizione

ecologica, efficientamento energetico, valorizzazione del capitale produttivo e rafforzamento della resilienza dei territori.

Si può ritenere che il progetto genera un valore aggiunto in termini di:
miglioramento della competitività del sistema produttivo;
rafforzamento della capacità innovativa;
incremento dell'occupazione e/o qualificazione delle competenze;
contributo allo sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio.

Alla luce di quanto esposto, il progetto risulta pienamente coerente con le finalità, le priorità e le azioni del PR FESR 2021-2027, configurandosi come un intervento idoneo a concorrere efficacemente al raggiungimento degli obiettivi strategici del Programma.

L'intervento mira a rendere l'infrastruttura più moderna e sostenibile ed in grado di contribuire alla decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Garantirà ancora un trasporto di merci e persone più efficiente, con conseguente eliminazione dei "colli di bottiglia" e quindi con la decongestione del traffico e con un innalzamento dei livelli di sicurezza

2. il giudizio valutativo espresso in sede VAS-VINCA in merito alle potenziali pressioni sui 6 obiettivi ambientali di cui al Reg. UE 852/2020 derivanti dalle Azioni interessate, desunto dalla "**Tavola di valutazione del rispetto del Principio DNSH in relazione alle Azioni**" allegata al Manuale di attuazione del PR FESR 2021-2027 (**ALLEGATO DNSH1**) può essere confermato e/o modificato come segue per le argomentazioni ivi esposte:

Quanto proposto in sede progettuale, può essere qui confermato in quanto le attività poste in essere garantiscono il rispetto di quanto indicato nell'allegato DNSH1.

Il principio Do No Significant Harm (DNSH) di cui all'art. 17 del Regolamento UE 2020/852, declinato sui sei obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ossia:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici;
2. adattamento ai cambiamenti climatici;
3. uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine;
4. economia circolare;
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
6. protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi;

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).

Le amministrazioni sono chiamate, infatti, a garantire concretamente che ogni misura non arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali, adottando specifici requisiti in tal senso nei principali atti programmatici e attuativi. L'obiettivo è quello di indirizzare gli interventi finanziati e lo sviluppo delle riforme verso le ipotesi di conformità o sostenibilità ambientale previste, coerentemente con quanto riportato nelle valutazioni

DNSH, operate per le singole misure nel PNRR. Allo stato attuale si ritiene che l'impatto generato sui sei obiettivi dall'intervento in oggetto sia non sostanziale. L'incidenza che l'intervento avrà sulle componenti ambientali può essere valutata con riferimento alla fase di cantiere ed alla successiva fase di esercizio.

La prima è transitoria e durerà il tempo necessario alla realizzazione dei lavori, la seconda invece è permanente e va quindi valutata con maggiore approfondimento.

La fase di cantiere che interessa il progetto durerà per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori. Al fine di identificare gli impatti sull'ambiente sono state individuate le principali attività che verranno svolte durante la fase di cantiere:

- Demolizioni, rimozioni, scavi e movimenti di terra;
- Strada di rinforzo sede stradale;
- Conglomerato bituminoso per pavimentazione stradale;

- Realizzazione impianto di pubblica illuminazione.

Il giudizio per le attività con potenziale impatto sull'ambiente è stato espresso verificando se ad esse sono associati miglioramenti delle condizioni ambientali o se, invece, il loro manifestarsi comporta un decadimento delle condizioni ambientali. Per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo, vista la profondità contenuta degli scavi per il posizionamento del cavidotto della pubblica illuminazione, si stimano impatti non significativi sulla stabilità geomorfologica dei versanti e sulla modifica degli equilibri preesistenti.

Durante la fase di cantiere verranno prodotti rifiuti costituiti dalle terre e dagli inerti provenienti dagli scavi e dalle demolizioni, che saranno smaltiti presso discariche autorizzate.

Non si rilevano impatti a carico della componente ambientale acqua, in quanto non vi saranno sversamenti durante la fase di cantiere. Per quanto riguarda il comparto aria, si può ritenere che le fasi di demolizione, escavazione hanno un lieve impatto in termini di produzione di polveri, che comunque risulta reversibile nei tempi di conclusione del cantiere. Il cantiere comporterà un lieve impatto anche sulla popolazione residente, in termini di rumore e di ingombro dell'area. Non vi saranno impatti sulla salute umana. Al fine di attenuare le compromissioni della qualità paesaggistica legate alle attività di cantiere, saranno adottate le più idonee modalità operative per contenere la produzione di materiale di rifiuto, limitare la produzione di rumori e polveri dovuti alle lavorazioni direttamente ed indirettamente collegate all'attività del cantiere, fattori che comunque si configurano come reversibili e contingenti alle fasi di lavorazione.

Pertanto, l'analisi svolta nella redazione dello Studio di fattibilità Ambientale ha mostrato l'assenza di impatti significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione dell'opera in oggetto.

Per quanto appena descritto non sono da prevedersi interventi per la mitigazione degli effetti dell'opera. Come illustrato, in relazione alla natura e vocazione dell'area ed alle caratteristiche delle opere in progetto, non si rilevano, nel complesso, ricadute negative di natura ambientale significative o, in ogni caso, "non sostenibili" sul contesto ambientale coinvolto.

In conclusione, da quanto sopra emerso si può dedurre che non sussiste alcun particolare vincolo o limitazione interferente sull'area di intervento che ne possa condizionare la fattibilità mentre si rilevano impatti molto positivi sulla crescita di occupazione diretta ed indotta che il progetto comporta, con indiscussi benefici socio-economici.

1. le attività previste nell'ambito dell'operazione da ammettere a finanziamento sono associabili ai seguenti Settori di intervento di cui all'Allegato 1 del Regolamento (UE) 1060/2021 e Regolamento (UE) 2024/795, e individuati sulla base di quanto riportato nella **"Tavola Codici Settori di intervento - Attività/Criteri di vaglio tecnico"** allegata al Manuale di attuazione del PR FESR 2021-2027 (ALLEGATO DNSH 2):

Le attività previste possono essere associate ai seguenti settori di intervento:

6.13. Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica

Descrizione dell'attività: Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture per la mobilità personale, compresa la costruzione di strade, ponti e gallerie autostradali e altre infrastrutture dedicate ai pedoni e alle biciclette, con o senza assistenza elettrica.

ALLEGATO DNSH 2 - Tavola Codici Settori di intervento – Attività/Criteri di vaglio tecnico

Codici dei Settori di Intervento di cui Allegato n. 1 Reg. (UE) 2021/1060 previsti dal PR Campania FESR 2021/2027	Attività di cui al Regolamento Delegato (UE) n. 2021/2139 Allegato n. 2	
ID Settori di intervento	Attività	ID
44, 45, 46, 77, 81, 83, 120	Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	6.13

2. gli investimenti previsti nell'ambito dell'operazione da ammettere a finanziamento sono riferibili alle seguenti attività di cui al Regolamento Delegato n. 2139/2021 (fra le tipologie elencate, indicare con una X quelle previste nell'ambito dell'intervento da ammettere a finanziamento e ove possibile il peso assunto in termini percentuali. Nel caso in cui l'investimento non sia riferibile a nessuna delle attività riportate, descriverne brevemente la tipologia ai fini dell'individuazione dei criteri di vaglio tecnico DNSH a cura della AdG):

ATTIVITÀ	SI/NO	%
Imboschimento	no	
Risanamento e ripristino delle foreste, compresi il rimboschimento e la rigenerazione delle foreste naturali a seguito di un evento estremo	no	
Gestione forestale	no	
Silvicoltura conservativa	no	
Ripristino delle zone umide	no	
Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	no	
Produzione di energia elettrica da combustibili liquidi e gassosi non fossili rinnovabili	no	
Produzione di energia elettrica a partire dalla bioenergia	no	
Trasmissione e distribuzione di energia elettrica	no	
Accumulo di energia elettrica	no	
Accumulo di energia termica	no	
Stoccaggio di idrogeno	no	
Produzione di biogas e biocarburanti destinati ai trasporti e di bioliquidi	no	
Reti di trasmissione e distribuzione di gas rinnovabili e a basse emissioni di carbonio	no	
Distribuzione del teleriscaldamento/teleraffrescamento	no	
Installazione e funzionamento di pompe di calore elettriche	no	
Cogenerazione di calore/freddo ed energia elettrica a partire dall'energia solare	no	
Cogenerazione di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili liquidi e gassosi non fossili rinnovabili	no	
Cogenerazione di calore/freddo ed energia elettrica a partire dalla bioenergia	no	
Produzione di calore/freddo a partire dal riscaldamento solare-termico	no	
Produzione di calore/freddo a partire da combustibili liquidi e gassosi non fossili rinnovabili	no	
Produzione di calore/freddo a partire dalla bioenergia	no	
Produzione di calore/freddo utilizzando il calore di scarto	no	
Costruzione, espansione e gestione dei sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua	no	
Rinnovo di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura d'acqua	no	
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	no	

ATTIVITÀ	SI/NO	%
Rinnovo di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	no	
Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte	no	
Digestione anaerobica di fanghi di depurazione	no	
Digestione anaerobica di rifiuti organici	no	
Compostaggio di rifiuti organici	no	
Recupero di materiali dai rifiuti non pericolosi	no	
Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	no	
Trasporto ferroviario di merci	no	
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	no	
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica	no	
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	si	35
Servizi di trasporto di merci su strada	si	35
Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	no	
Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	no	
Riqualificazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri	no	
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	si	40
Infrastrutture per il trasporto ferroviario	no	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio	no	
Infrastrutture che consentono il trasporto per vie d'acqua a basse emissioni di carbonio	no	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	no	
Costruzione di nuovi edifici	no	
Ristrutturazione di edifici esistenti	no	
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	no	
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)	no	
Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici	no	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	no	
Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	no	
Programmazione, consulenza informatica e attività connesse	no	
Attività di programmazione e trasmissione	no	
Attività degli studi di ingegneria e altri studi tecnici dedicate all'adattamento ai cambiamenti climatici	no	

ATTIVITÀ	SI/NO	%
Ricerca, sviluppo e innovazione vicini al mercato	no	
Altro (descrivere)		
Nel caso di operazioni/attività/investimenti non riconducibili a quelle d'alcuna delle sopraelencate, categorie il ROS potrà riferirsi al supporto tecnico-specialistico garantito dall'AdG per l'individuazione dei criteri DNSH		

3. le attività saranno realizzate secondo i criteri di vaglio tecnico di cui al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 che integra il Regolamento (UE) 2020/852, garantendo il rispetto del principio DNSH.

Alla luce di tale relazione, si chiede a codesto Ufficio il rilascio del parere DNSH di competenza sulla proposta di *Avviso/Decreto di Ammissione a finanziamento* che si allega alla presente.

Data 15 febbraio 2026

Il RuP
[firmato digitalmente]