

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO  
S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

RR00 10 R 22 RH SA000X 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	I.R.I.D.E. srl	Dicembre 2022	L. Alfieri	Dicembre 2022	T. Paoletti	Dicembre 2022	C. Ercolani Dicembre 2022
		C. Gagliardi						ITALFERR S.p.A. Dott.ssa Carolina Ercolani Ordine Agrotecnici e Agrotecnici Laureati di Roma, Bari e Viterbo 6/2015

File: RR0010R22RHSA000X001A

n. Elab.:

## Sommario

1	Premessa .....	3
2	Perimetro del progetto e perimetro della valutazione DNSH .....	5
3	Struttura del documento .....	7
4	Valutazione DNSH effettuata sulla misura a cui appartiene il progetto .....	11
5	Inquadramento del progetto ai sensi della Circolare 13/10/22, n.33 MEF .....	12
6	Obiettivo sostenuto dal Progetto in maniera prevalente .....	14
7	Parte 1 della Lista di controllo .....	20
7.1	Obiettivi per cui non si ritiene necessaria una valutazione di fondo .....	23
7.1.1	Mitigazione dei cambiamenti climatici - valutazione B: La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo .....	23
7.1.2	Obiettivo Adattamento ai cambiamenti climatici - valutazione B: La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo .....	23
7.1.3	Obiettivo Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine - A: La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo .....	27
7.1.4	Obiettivo Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclo dei rifiuti- valutazione B: La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo .....	29
7.1.5	Obiettivo Prevenzione e riduzione dell'inquinamento - A: La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo .....	34
7.1.6	Obiettivo Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi - A: La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo .....	37
8	Conclusioni .....	41
9	Allegati .....	43

## 1 Premessa

Il presente documento è redatto ai sensi del REGOLAMENTO (UE) 2021/241 - che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, stabilisce gli obiettivi del dispositivo, il suo finanziamento, e le regole di erogazione di tale finanziamento - nel rispetto di quanto previsto Articolo 5 "Principi orizzontali", co. 2 che riporta "2. Il dispositivo finanzia unicamente le misure che rispettano il principio «non arrecare un danno significativo<sup>1</sup>»".

Obiettivo del presente documento è declinare tale principio allo specifico Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia, intervento che rientra nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), fornendo gli elementi già presenti – e indicando una traccia per lo sviluppo di quelli afferenti alle successive fasi progettuali/realizzative - atti a dimostrare che il progetto contribuisce ad almeno uno degli obiettivi definiti nel Regolamento UE 2020/852 "Tassonomia" e che "non arreca un danno significativo" a nessuno degli altri obiettivi ambientali riportati all'art. 9 (Obiettivi ambientali):

- a) la mitigazione dei cambiamenti climatici;
- b) l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- c) l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine;
- d) la transizione verso un'economia circolare;
- e) la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento;
- f) la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

e che detto progetto è da ritenersi una attività economica ecosostenibile in quanto conforme ai *Criteri di ecosostenibilità delle attività economiche* previsti nell'art. 3 del citato Regolamento UE 2020/852:

- a) contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9, in conformità degli articoli da 10 a 16;
- b) non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9, in conformità dell'articolo 17;
- c) è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia previste all'articolo 18; e
- d) è conforme ai criteri di vaglio tecnico fissati dalla Commissione ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 11, paragrafo 3, dell'articolo 12, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 2, dell'articolo 14, paragrafo 2, o dell'articolo 15, paragrafo 2.

Nel presente documento sono approfonditi i criteri previsti alle *lett. a), lett. b) e lett. d)*, i soli che si considerano riferibili ad una valutazione DNSH:

- il criterio previsto alla lettera a) rappresenta la dimensione "positiva" della sostenibilità ambientale, in cui il progetto è valutato sulla base del suo contributo effettivo a migliorare lo scenario ambientale futuro, e tale approfondimento è riportato al successivo paragrafo 6 "Obiettivo sostenuto dal Progetto in maniera prevalente";

<sup>1</sup> "non arrecare un danno significativo" è la traduzione italiana del principio riportato nel Regolamento Europeo come "Do No Significant Harm" il cui acronimo è DNSH

- il criterio previsto alla lettera b) rappresenta la dimensione “negativa” cioè la necessità di valutare l’investimento in base al potenziale impatto avverso sull’ambiente. Questa, in altre parole, è la Valutazione DNSH, ed è sviluppata al successivo paragrafo 7 “Parte 1 della Lista di controllo”;
- il criterio previsto alla lettera d) prevede la verifica della conformità dell’investimento ai criteri di vaglio tecnico determinati dalla Commissione con un atto delegato. Come più diffusamente esposto nel capitolo 3, il presente documento è stato redatto applicando al progetto quanto riportato nel Regolamento Delegato (UE) 2021/2139<sup>2</sup> della Commissione del 4 giugno 2021 che in Allegato I fissa “i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un’attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale” (di seguito indicato come “Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l’Obiettivo Mitigazione”).

Come rappresentato nel documento, sulla base dei tag previsti dall’All. VI del Regolamento istitutivo del Recovery Fund (Regolamento UE 2021/241) l’intervento rientra in un investimento che ricade nel 37% del Piano Nazionale volto alla transizione ecologica<sup>3</sup>, per il suo contributo alla mitigazione dei cambiamenti climatici, e pertanto nel documento si dimostra il rispetto del Regime 1 (come definito nella Circolare 33 MEF del 13/10/22 , vedasi capitolo 5).

<sup>2</sup> Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea L442 del 9.12.2021

<sup>3</sup> Il pilastro della transizione verde discende direttamente dallo European Green Deal e dal doppio obiettivo dell’Ue di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 55 per cento rispetto allo scenario del 1990 entro il 2030. Il regolamento del NGEU prevede che un minimo del 37 per cento della spesa per investimenti e riforme programmata nei PNRR debba sostenere gli obiettivi climatici. Inoltre, tutti gli investimenti e le riforme previste da tali piani devono rispettare il principio del "non arrecare danni significativi" all’ambiente

## 2 Perimetro del progetto e perimetro della valutazione DNSH

L'aeroporto di Olbia - Costa Smeralda, insieme agli aeroporti di Cagliari ed Alghero, individuato come aeroporto di interesse nazionale (DPR 201/2015) e nodo della rete Comprehensive TEN-T, non è attualmente connesso alla rete ferroviaria. L'intervento, previsto anche nell'ambito dell'Accordo Quadro tra RFI e Regione Sardegna, consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'infrastruttura Ferroviaria Nazionale e l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda.

L'opera oltre ad intercettare i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto (circa 3 milioni di passeggeri nel 2019) consente di intercettare gli spostamenti sistematici che gravitano intorno all'area dei Comuni di Olbia e Golfo Aranci grazie ad un ulteriore intervento infrastrutturale al contesto. Infatti è previsto il prolungamento del servizio Olbia - Golfo Aranci su Olbia Aeroporto verso sud-ovest e il prolungamento su Cala Moresca verso nord-est, nonché l'inserimento per il medesimo delle fermate intermedie di Olbia Terranova e Golfo Aranci Città. Questi interventi sono finalizzati a favorire gli spostamenti sistematici sul ferro nei comuni interessati ed in parte anche in quelli limitrofi, soprattutto in virtù del potenziamento dei servizi in termini di incremento delle frequenze, nonché ad incentivare l'utilizzo della ferrovia da parte della componente di domanda turistica attraverso l'inserimento di fermate intermedie prossime a numerosi punti di interesse turistico ed al prolungamento del collegamento verso la spiaggia di Cala Moresca.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a trazione Diesel a semplice binario di circa 3,4 km che collega la stazione di Olbia Terranova e l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. Una volta attivato, questo collegamento garantirà una frequenza minima oraria (1 treno/h) per senso di marcia sulla relazione Olbia Terranova - Olbia Aeroporto.



Figura 1: Inquadramento territoriale del progetto (in rosso la tratta in oggetto)

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	6 di 46

Unitamente a ciò, il PFTE comprende i seguenti interventi:

- Nuova stazione ferroviaria Aeroporto Costa Smeralda;
- Bivio Micaleddu: bretella di collegamento tra la nuova linea per l'aeroporto e la linea esistente in direzione Ozieri – Chilivani.

Si specifica che sebbene la nuova linea non sia elettrificata, presenta le caratteristiche tecniche necessarie ad una futura elettrificazione, prevista entro 10 anni come rappresentato più avanti.

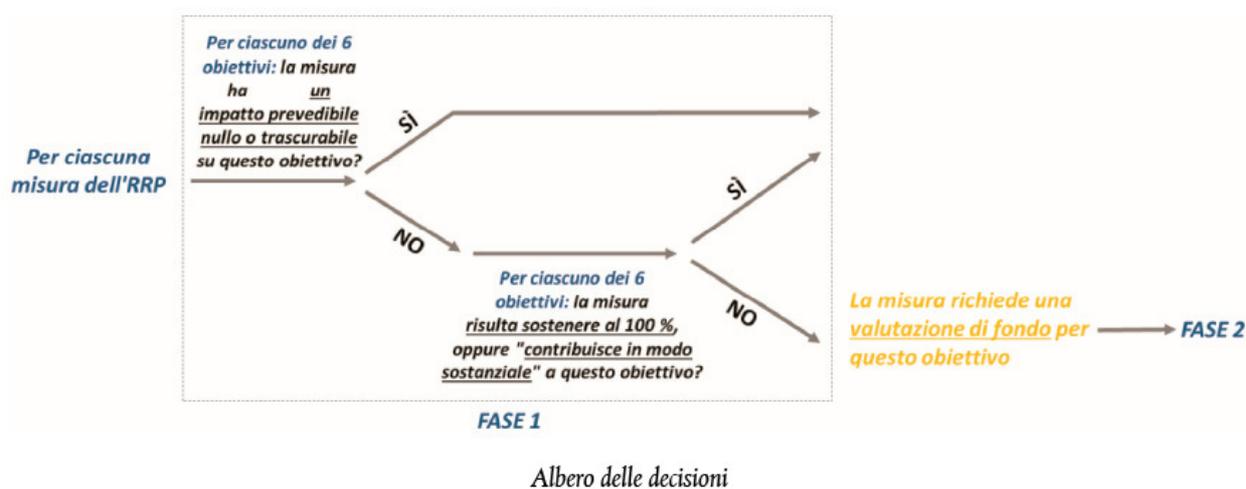
Questo è il progetto inserito nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e quindi è anche il perimetro della Valutazione DNSH.

Per una descrizione compiuta del Progetto vedasi la Relazione Generale di progetto (cod. RROO10R05RGMD0000001).

### 3 Struttura del documento

Il presente documento è stato strutturato prevedendo la valutazione DNSH in conformità a quanto indicato nella Comunicazione della Commissione Europea “Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C 58/01)”.

Tale documento prevede una analisi delle misure<sup>4</sup> proposte nei singoli PNRR basata sull’albero delle decisioni di seguito riportato<sup>5</sup>.



Una prima valutazione in tal senso è già stata effettuata nel corso del mese di aprile dell’anno 2021 da Rete Ferroviaria Italiana – c.d. “Autovalutazione<sup>6</sup>” - individuando per ognuna delle misure proposte e per ognuno dei 6 obiettivi ambientali una delle seguenti possibili valutazioni:

- A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull’obiettivo
- B. La misura risulta sostenere al 100% l’obiettivo<sup>7</sup>
- C. La misura contribuisce in modo sostanziale all’obiettivo
- D. Nessuna delle opzioni precedenti: la misura richiede una valutazione di fondo per questo obiettivo.

Quanto riportato per la misura di investimento a cui il progetto in esame afferisce è riportato al successivo capitolo 4, e tale valutazione si ritiene applicabile anche al presente progetto.

<sup>4</sup> Termine con cui si designano in generale sia le riforme che gli investimenti.

<sup>5</sup> In riferimento all’albero delle decisioni l’acronimo RRP intende il Recovery and Resilience Plan cioè un generico piano per la ripresa e la resilienza.

<sup>6</sup> Come definita nell’ambito della Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 avente ad oggetto “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (DNSH)”

<sup>7</sup> secondo l'Allegato VI del Regolamento RRF che riporta il coefficiente di calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali per tipologia di intervento

Con Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32, il MEF ha fornito una “Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (DNSH)” per i progetti PNRR. Tale guida è stata aggiornata con la successiva Circolare 33 MEF del 13/10/22. L’inquadramento del progetto ai sensi della Circolare è riportato nel successivo capitolo 5.

Con successiva Circolare del 11/08/22, n. 30, il MEF ha fornito delle “Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione degli interventi PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti attuatori”, che prevede la necessità di produrre gli elementi essenziali necessari all'assolvimento del DNSH in sede di monitoraggio e rendicontazione degli interventi.

L’emanazione del documento *Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l’Obiettivo Mitigazione* ha evidenziato come l’analisi del progetto ai fini della valutazione DNSH debba essere prevista indicando in primo luogo l’obiettivo ambientale sostenuto in maniera prevalente dal progetto (oggetto del capitolo 6), ed effettuando una contestuale verifica che lo stesso non arrechi danni significativi agli altri obiettivi ambientali.

Nel rispetto del sopra indicato documento “Orientamenti tecnici” tale verifica, fulcro della valutazione DNSH, è organizzata in una Parte 1 della Lista di controllo per gli obiettivi per i quali lo score si è posizionato tra la valutazione “A” e “C” (capitolo 7) e, qualora necessario, una Parte 2 della Lista di controllo per gli obiettivi per i quali è stato individuato lo score “D”, ed è quindi necessaria una valutazione di fondo<sup>8</sup>.

Si specifica che il presente documento assolve due funzioni distinte:

1. Analizza gli aspetti funzionali alla verifica della conformità al principio DNSH per le opere oggetto di valutazione, individuati nella progettazione sviluppata e connessi alla tipologia di infrastruttura;
2. delinea/individua i primi elementi funzionali alla verifica del rispetto del principio DNSH nella fase di Progettazione esecutiva e realizzazione, che saranno oggetto di monitoraggio periodico, anche in conformità con quanto previsto nella Circolare 30 MEF del 11/08/22<sup>9</sup>.

È qui opportuno esplicitare una assunzione metodologica utilizzata per lo sviluppo della valutazione DNSH. Si è assunto che lo score di valutazione (A, B, C, D come sopra riportato) sia funzionale anche alla determinazione degli elementi da utilizzare per effettuare in primo luogo la Valutazione DNSH del Progetto in essere e in secondo luogo per individuare gli elementi che dovranno essere oggetto di monitoraggio nelle successive fasi progettuali e di realizzazione.

In generale la correlazione tra score di autovalutazione ed elementi funzionali alla verifica del rispetto del principio DNSH nelle varie fasi progettuali e realizzative è così strutturata:

- per gli obiettivi che hanno conseguito uno score A: “la misura ha un impatto nullo o trascurabile sull’obiettivo”,

<sup>8</sup> Non necessaria nel progetto in esame

<sup>9</sup> <https://italiadomani.gov.it/it/strumenti/documenti/archivio-documenti/circolare-n-30-dell-11-08-2022--circolare-sulle-procedure-di-con.html>

- per rappresentare la motivazione a conferma dello score attribuito in fase di valutazione, si prende spunto dagli esempi riportati in ALLEGATO IV “Simulazioni esemplificative di valutazione alla luce del principio DNSH” dei sopra citati “Orientamenti tecnici”;
- per la definizione degli elementi da sottoporre a monitoraggio periodico in fase di progettazione esecutiva e realizzazione si considerano gli eventuali criteri premiali presentati in fase di attività negoziale, le eventuali prescrizioni/indicazioni/condizioni ambientali riportate nelle autorizzazioni ambientali conseguite e i controlli previsti nell’ambito del Sistema di Gestione Ambientale applicabili all’obiettivo<sup>10</sup>;
- per gli obiettivi che hanno conseguito uno score **B**: “La misura risulta sostenere al 100% l’obiettivo”,
  - per rappresentare la motivazione a conferma dello score di valutazione, si verifica il rispetto del Criterio di Vaglio Tecnico sopra richiamato e i “Vincoli DNSH” (elementi di verifica indicati nella sopra citata Circolare 33 MEF del 13/10/22) applicabili al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e vengono evidenziati alcuni elementi progettuali a sostegno dello score assegnato;
  - per la definizione degli elementi da sottoporre a monitoraggio periodico in fase di progettazione esecutiva e realizzazione si considerano gli eventuali criteri premiali presentati in fase di attività negoziale, i “Vincoli DNSH” indicati nella Circolare 33, le prescrizioni/indicazioni/condizioni ambientali riportate nel Decreto di Compatibilità Ambientale del progetto e i controlli previsti nell’ambito del Sistema di Gestione Ambientale applicabili all’obiettivo.
- per gli obiettivi che hanno conseguito uno score **C**: “La misura contribuisce in modo sostanziale all’obiettivo”
  - per rappresentare la motivazione a conferma dello score di valutazione, si verifica il rispetto del Criterio di Vaglio Tecnico sopra richiamato e i “Vincoli DNSH” (elementi di verifica indicati nella sopra citata Circolare 33 MEF del 13/10/22) applicabili al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica;
  - per la definizione degli elementi da sottoporre a monitoraggio periodico in fase di progettazione esecutiva e realizzazione si considerano gli eventuali criteri premiali presentati in fase di attività negoziale, i “Vincoli DNSH” indicati nella Circolare 33 e prescrizioni/indicazioni/condizioni ambientali riportate nel Decreto di Compatibilità Ambientale del progetto e i controlli previsti nell’ambito del Sistema di Gestione Ambientale applicabili all’obiettivo.

<sup>10</sup> Relativamente ai “vincoli DNSH” indicati nella Circolare 33 MEF del 13/10/22, si ritiene che gli stessi siano utili, necessari e funzionali a dimostrare che il progetto non arrechi danni significativi ai sei obiettivi ambientali, e quindi trovino applicazione diretta laddove la scheda di Autovalutazione abbia stimato un impatto positivo o negativo, e quindi per uno score B (B. La misura risulta sostenere al 100% l’obiettivo), C (C. La misura contribuisce in modo sostanziale all’obiettivo) o D (D. Nessuna delle opzioni precedenti: la misura richiede una valutazione di fondo per questo obiettivo). Diversamente, per gli obiettivi per i quali il progetto ha conseguito una autovalutazione pari ad A (A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull’obiettivo) si ritiene che non sia necessario utilizzare le specifiche/verifiche richieste nelle schede per dimostrare il rispetto del principio DNSH stante l’assenza di impatto.

- per gli obiettivi che hanno conseguito uno score D: “Nessuna delle opzioni precedenti: la misura richiede una valutazione di fondo per questo obiettivo”
  - per rappresentare la motivazione a conferma dello score di valutazione, si verifica il rispetto del Criterio di Vaglio Tecnico sopra richiamato, i “Vincoli DNSH” (elementi di verifica indicati nella sopra citata Circolare 33 MEF del 13/10/22) applicabili al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e si rappresenta come il Progetto di Monitoraggio Ambientale preveda attività finalizzate a dimostrare come non si arrechi danno significativo all’obiettivo ambientale;
  - per la definizione degli elementi da sottoporre a monitoraggio periodico in fase di progettazione esecutiva e realizzazione si considerano gli eventuali criteri premiali presentati in fase di attività negoziale, i “Vincoli DNSH” indicati nella Circolare 33, le prescrizioni/indicazioni/condizioni ambientali riportate nel Decreto di Compatibilità Ambientale del progetto e i Report del Monitoraggio Ambientale finalizzati a dimostrare come non si arrechi danno significativo all’obiettivo ambientale e i controlli previsti nell’ambito del Sistema di Gestione Ambientale applicabili all’obiettivo.

Quanto sopra riportato è rappresentato in maniera sintetica all’interno della tabella 1.

*Tabella 1: Elementi per la Verifica del Principio DNSH*

*Gli elementi valutativi considerati sono rappresentati nelle colonne della tabella e lo score assegnato nelle schede di autovalutazione è riportato nelle righe.*

		ELEMENTI VALUTATIVI PER LA VERIFICA DEL PRINCIPIO DNSH DEL PROGETTO A BASE DI GARA					ELEMENTI DELINEATI PER LA VERIFICA DEL PRINCIPIO DNSH NELLA FASE DI PE E REALIZZAZIONE				
		ALLEGATO IV AGLI ORIENTAMENTI TECNICI	CRITERIO DI VAGLIO TECNICO	ELEMENTI PROGETTUALI A SOSTEGNO DELLO SCORE ASSEGNATO NELLA SCHEDA DI VALUTAZIONE	PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	CIRCOLARE 33 MEF DEL 13/10/22	CRITERI PREMIALI	DECRETO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	CIRCOLARE 33 MEF DEL 13/10/22	MONITORAGGIO AMBIENTALE	SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE
VALUTAZIONE	A	X					X	X			X
	B		X	X		X	X	X	X		X
	C		X			X	X	X	X		X
	D		X		X	X	X	X	X	X	X

Il presente progetto è stato redatto per un intervento inquadrato all’interno della Misura “1.7: *Potenziamento, elettrificazione e resilienza ferrovie al sud*” che in fase di autovalutazione ha consolidato score A e B (vedi successivo cap. 4) e pertanto nei capitoli 6 e 7 è stata effettuata l’analisi in dettaglio per gli elementi sopra riportati.

Completano il documento:

- la scheda di Autovalutazione prodotta per la Misura di investimento generale a cui il progetto in esame appartiene, trasmessa alla Comunità Europea nel mese di aprile dell’anno 2021, riportata in Allegato 1,

2. la Procedura di Valutazione del Rischio Climatico e della Vulnerabilità (CE Regolamento Delegato obiettivo mitigazione), redatta nel rispetto del criterio di vaglio tecnico per l'obiettivo "adattamento ai cambiamenti climatici" – come meglio specificato più avanti – riportata in Allegato 2,
3. le checklist delle schede tecniche relative all'intervento in oggetto, per quanto applicabili al presente stato di sviluppo progettuale in conformità a quanto previsto dalla sopra citata Circolare n. 33, riportata in Allegato 3.

## 4 Valutazione DNSH effettuata sulla misura a cui appartiene il progetto

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano si articola in 6 Missioni, che raggruppano 16 Componenti funzionali a realizzare gli obiettivi economico-sociali definiti nella strategia del Governo, che a loro volta si articolano in 48 Linee di intervento per progetti omogenei e coerenti.

Gli investimenti in infrastrutture ferroviarie, come il progetto oggetto della presente Relazione, ricadono all'interno della Missione 3<sup>11</sup> (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), Componente 1 (Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0), Linea di Azione "Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese".

Le Misure riferite alla infrastruttura ferroviaria, in termini di Investimenti, sono le seguenti otto:

- 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci,
- 1.2: Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa,
- 1.3: Connessioni diagonali,
- 1.4: Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS),
- 1.5: Rafforzamento dei i nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave,
- 1.6: Potenziamento delle linee regionali,
- 1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud,
- 1.8: Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud

A fine aprile 2021, con l'invio del PNRR nazionale alla Unione Europea, è stata trasmessa anche una prima valutazione DNSH (*Autovalutazione*)<sup>12</sup> redatta dall'Amministrazione titolare della misura, per ognuna delle 8 misure sopra riportate e per ciascuno dei sei obiettivi ambientali del DNSH, che ha condotto alla approvazione del PNRR con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021.

<sup>11</sup> Le risorse complessivamente destinate alla missione ammontano a 25,40 miliardi di euro, pari al 13,26% delle risorse totali del Piano (<https://italiadomani.gov.it/it/il-piano/missioni-pnrr/mobilita-sostenibile.html>)

<sup>12</sup> Le schede di Autovalutazione sono consultabili al link <https://italiadomani.gov.it/it/Interventi/dnsh.html>

Nella fattispecie il progetto di Fattibilità Tecnico Economica di cui trattasi rientra nella misura di investimento “1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud”, per la quale è stata redatta la scheda riportata in allegato 1 al presente documento, e della quale si richiamano integralmente i contenuti.

Si riporta di seguito la sintesi di questo primo assessment riferito al complesso della misura “1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud”:

Obiettivi ambientali	Valutazione DNSH sintetica	Valutazione DNSH estesa
Mitigazione dei cambiamenti climatici	B	La misura risulta sostenere al 100% questo obiettivo
Adattamento ai cambiamenti climatici	B	La misura risulta sostenere al 100% questo obiettivo
Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	A	La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo
Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclo dei rifiuti	B	La misura risulta sostenere al 100% questo obiettivo
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo	A	La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo
Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	A	La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo

Rispetto alla valutazione generale effettuata per la misura di intervento, che si conferma applicabile anche all'infrastruttura in esame, di seguito si declinano le considerazioni specifiche relative al progetto.

## 5 Inquadramento del progetto ai sensi della Circolare 13/10/22, n.33 MEF

Con Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32<sup>13</sup> avente ad oggetto “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH)” il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato una guida operativa “*Al fine assistere le Amministrazioni titolari di misure e i Soggetti attuatori degli interventi nel processo di indirizzo e nella raccolta di informazioni e verifica per assicurare il rispetto del principio del non arrecare danno significativo all'ambiente, sentito anche il Ministero della transizione ecologica, ... che fornisce indicazioni sui requisiti tassonomici, sulla normativa corrispondente e sugli elementi utili per documentare il rispetto di tali requisiti*”.

In tale ambito sono presenti sia delle schede tecniche relative a ciascuna “area di intervento” - nelle quali sono riportati i riferimenti normativi, i vincoli DNSH e i possibili elementi di verifica - e sia una mappatura mediante matrice di correlazione (tra investimenti del PNRR e le schede tecniche predisposte per singolo argomento) delle singole misure del PNRR rispetto alle “aree di intervento” che hanno analoghe implicazioni in termini di vincoli DNSH.

<sup>13</sup> Disponibile al link [https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/circolari/2021/circolare\\_n\\_32\\_2021/](https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/circolari/2021/circolare_n_32_2021/)

	<b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA</b>												
VALUTAZIONE DNSH  Relazione Generale	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RR00</td> <td>10</td> <td>R 22 RH</td> <td>SA 00 0X 001</td> <td>A</td> <td>13 di 46</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	13 di 46
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	13 di 46								

Tali Linee Guida sono state successivamente aggiornate con Circolare 33 del 13/10/22<sup>14</sup>.

Per il progetto di cui trattasi, in quanto compreso nell'investimento "1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud", ai sensi della suddetta matrice si applicano le schede tecniche 5 e 23.

Alle schede tecniche 5 e 23, i cui contenuti sono richiamati nell'ambito dei successivi capitoli 6 e 7, si applicano:

- scheda tecnica 5 - Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici:
  - codice NACE<sup>15</sup> - la scheda fornisce indicazioni gestionali ed operative per tutti gli interventi che prevedano l'apertura e la gestione di cantieri e pertanto, non si associa a specifiche attività produttive
- scheda tecnica 23 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario:
  - codice NACE - la scheda individua il codice NACE F42.12 "Costruzione di linee ferroviarie e metropolitane" e risulta allineato con l'attribuzione del codice definita dal Proponente.

Si evidenzia che il Regime indicato nella Circolare 33 per l'investimento 1.7 è il "Regime 2", che prevede la verifica dei requisiti minimi per il rispetto del DNSH.

In realtà, come conseguenza dei contenuti indicati nella scheda di Autovalutazione presentata nell'aprile 2021 (allegato 1), che indica un contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e nel rispetto di quanto indicato nell'Allegato VI al Regolamento 2021/241 (vedi successivo cap.6) - si ritiene più corretto applicare al progetto le condizioni ed i vincoli indicati per il Regime 1.

Il riscontro puntuale alla rispondenza del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica con i vincoli DNSH introdotti dalla Circolare è dettagliato nelle checklist applicabili, riportate in allegato 3.

<sup>14</sup> Disponibile al link [Ragioneria Generale dello Stato - Ministero dell Economia e delle Finanze - Circolare del 13 ottobre 2022, n. 33 \(mef.gov.it\)](https://www.mef.gov.it/Portals/0/Documenti/Circolari/Circolare%20del%2013%20ottobre%202022%20n.%2033.pdf)

<sup>15</sup> I codici NACE (Nomenclature statistique des Activités économiques dans la Communauté Européenne) sono i codici che rispondono ad un criterio di armonizzazione statistica, finalizzato a disporre di una base di classificazione uniforme delle attività economiche in Unione Europea. cfr. <https://eur-lex.europa.eu/summary/IT/4301903>. La traduzione italiana della nomenclatura comunitaria NACE è Codici ATECO (ATTività ECONomiche).

 <p>VALUTAZIONE DNSH</p> <p>Relazione Generale</p>	<p><b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA</b></p> <p><b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA</b></p>												
	<table border="1"> <tr> <td>COMMESSA</td> <td>LOTTO</td> <td>CODIFICA</td> <td>DOCUMENTO</td> <td>REV.</td> <td>FOGLIO</td> </tr> <tr> <td>RR00</td> <td>10</td> <td>R 22 RH</td> <td>SA.00.0X.001</td> <td>A</td> <td>14 di 46</td> </tr> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RR00	10	R 22 RH	SA.00.0X.001	A	14 di 46
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RR00	10	R 22 RH	SA.00.0X.001	A	14 di 46								

## 6 Obiettivo sostenuto dal Progetto in maniera prevalente

I seguenti elementi, laddove applicabili, sono verificati nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e dovranno essere sviluppati e verificati nelle successive fasi di Progettazione.

<p>Verifica rispetto Criterio di Vaglio Tecnico riportato al par. 6.14 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario - dell'Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione</p>	<p>In ottemperanza a quanto indicato dai Criteri di Vaglio, l'attività fornisce <b>Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici</b> in quanto il Progetto in esame soddisfa il seguente criterio, individuato al punto 1. (a) ii) del citato documento:</p> <p><i>"ii) un'infrastruttura a terra nuova o esistente e sottosistemi associati 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: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra, come da definizione dell'allegato II, punto 2, della direttiva (UE) 2016/797".</i></p> <p>Il soddisfacimento di tale criterio ottempera anche la condizione relativa al Regime 1 riportata per la scheda 23 della Circolare 33 MEF.</p>
---	---

<p>Classificazione ai sensi dell'Allegato VI "Metodologia di controllo del clima"<sup>16</sup> del Regolamento Europeo 241/2021 UE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Codice</th> <th>Campo di Intervento</th> <th>Coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici</th> <th>Coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>066</td> <td>Altre linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate</td> <td>40%</td> <td>40%</td> </tr> </tbody> </table>	Codice	Campo di Intervento	Coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici	Coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali	066	Altre linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate	40%	40%
Codice	Campo di Intervento	Coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici	Coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi ambientali						
066	Altre linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate	40%	40%						
<p>Focus Valutazione riduzione emissioni climalteranti</p>	<p><sup>17</sup>A partire dai risultati dello Studio di Trasporto e della Analisi Costi Benefici (ACB) sono state valutate le emissioni climalteranti<sup>18</sup> evitate grazie allo shift modale da trasporto privato su gomma a trasporto collettivo su ferro, utilizzando come orizzonte temporale quello individuato dall'Analisi Costi Benefici (2026 – 2055).</p> <p>Come riportato nella ACB le valutazioni effettuate considerano che per i primi quattro anni di analisi a valle dell'attivazione si avrà circolazione di materiale rotabile a trazione diesel, mentre dal 2030 e per il restante periodo si avrà circolazione del materiale rotabile tramite trazione elettrica.</p> <p>Con riferimento ai benefici derivanti dall'opera in termini di emissioni di gas climalteranti evitate, si precisa che i principali gas responsabili dell'effetto serra sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anidride Carbonica (CO<sub>2</sub>);</li> <li>• Metano (CH<sub>2</sub>);</li> <li>• Ossido di diazoto (N<sub>2</sub>O).</li> </ul> <p>Con riferimento alle emissioni evitate derivanti dalla riduzione del trasporto privato, la stima dei livelli delle diverse tipologie di emissioni ha fatto uso dei parametri che prendono in considerazione le caratteristiche e l'evoluzione del parco circolante di veicoli (i.e. tipo di veicolo, tipo di alimentazione). Le emissioni medie, in termini di CO<sub>2</sub> equivalente (g/veicoli*km), sono state moltiplicate per le</p>								

<sup>16</sup> "Dimensioni e codici delle tipologie di intervento per il dispositivo per la ripresa e la resilienza".

<sup>17</sup> Per il dettaglio delle valutazioni effettuate si confronti lo Studio di Impatto Ambientale (di seguito SIA), cod. RR0010R22RGSAA0001001.

<sup>18</sup> i principali gas responsabili dell'effetto serra sono considerati: Anidride Carbonica (CO<sub>2</sub>), Metano (CH<sub>4</sub>), Ossido di diazoto (N<sub>2</sub>O).

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA.00.0X.001	A	16 di 46

variazioni, stimate in diminuzione, dei veicoli\*km su strada, determinando pertanto le emissioni totali annue evitabili grazie alla realizzazione del progetto e alla conseguente diversione modale dalla strada alla ferrovia.

Per la stima delle emissioni incrementali derivanti dall'aumento dei treni\*km, si è fatto uso del consumo energetico specifico relativo al materiale rotabile e dei coefficienti di conversione specifici.

Nella seguente tabella vengono riportate le riduzioni di emissioni climalteranti nette derivanti dal bilancio tra la riduzione delle emissioni derivanti dalla riduzione del trasporto stradale e l'incremento delle emissioni derivanti dalla trazione ferroviaria. I valori riportati nella tabella che segue derivano dall'Analisi Costi Benefici e sono espressi in termini incrementali (cumulato); i valori relativi all'anno 2040, ad esempio, si riferiscono a tutto il periodo 2026 – 2040.

Tabella 2: Emissioni gas climalteranti evitate

Gas climalterante	2026	2029	2040	2050	2055 (TOTALE)
<b>CO2eq evitate stradale [ton]</b>	259	1.878	8.237	13.799	<b>16.339</b>
<b>CO2eq emesse treno [ton]</b>	414	2.850	6.455	9.254	<b>10.551</b>
<b>CO2eq netta evitata [ton]</b>	-155	-972	1.782	4.546	<b>5.788</b>

Nonostante l'incremento di emissioni di CO2 dovute all'aumento di consumo da trazione ferroviaria specialmente con riguardo ai primi quattro anni di analisi, considerando l'intero periodo, i valori riportati in tabella mostrano una riduzione rilevante di emissioni climalteranti, dovuto al decremento del trasporto privato su gomma.

In sintesi, è possibile affermare che l'opera analizzata partecipa al raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 secondo il Green Deal europeo in quanto riduce le emissioni climalteranti nello scenario al 2050 di circa 4.500t CO2eq/anno.

Si evidenzia inoltre che il Progetto Ambientale della cantierizzazione, in relazione alla fase di realizzazione dell'opera in esame, stima le emissioni in termini di CO2eq associate alla gestione delle terre e rocce da scavo analizzando, in particolare, i benefici connessi al riutilizzo di tali materiali all'interno dello stesso progetto:

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA**  
**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA.00.0X.001	A	17 di 46

- è stata preliminarmente effettuata una quantificazione complessiva delle tonnellate di CO2eq associate alla gestione delle terre nell'assetto progettuale previsto dal PUT;
- Per quantificare le emissioni di CO2eq risparmiate in relazione alle scelte progettuali effettuate di massimizzare il riutilizzo nell'ambito dell'appalto, sono state calcolate le relative produzioni nello scenario ipotetico in cui il materiale da gestire in qualità di sottoprodotto non venga riutilizzato internamente al progetto, bensì conferito in siti di destinazione esterni. Nello specifico sono state quantificate:
  - 1. le emissioni di CO2eq associate al conferimento di 77.242 mc in cave esterne da riambientalizzare;
  - 2. le emissioni di CO2eq associate all'approvvigionamento da cava di 78.992 mc di materiale vergine per sopperire ai fabbisogni di progetto;
  - 3. le emissioni di CO2eq associate alla movimentazione interna di 191.399 mc dovuta al riutilizzo interno.

Dal calcolo delle aliquote sopra riportate è emerso che riutilizzando internamente 191.399 mc si ottiene un risparmio di 11.449 ton CO2eq, dato che evidenza come la gestione dei materiali da scavo proposta ha permesso di ottenere significativi effetti positivi in termini di riduzione dell'emissione di CO2eq, grazie al riutilizzo interno al cantiere delle terre prodotte in corso di realizzazione, con un conseguente contenimento dei trasporti dovuto alla diminuzione del volume di materiale inerte da approvvigionare da cava di prestito e del volume di materiale in esubero da conferire in siti esterni.

Si fa presente infine come il progetto preveda l'utilizzo di tecnologie altamente efficienti sotto il profilo energetico, e l'installazione di pannelli fotovoltaici. Vedasi il paragrafo 7.1.4 relativo all'Obiettivo ambientale "Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclo dei rifiuti" per maggiori approfondimenti.

**CONTROLLI DA EFFETTUARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E IN FASE REALIZZATIVA**

**FASE**

Progettazione esecutiva  
(*Approvazione Progettazione Esecutiva*)

**Criteri Premiali**

Verifica sviluppo progettuale degli elementi previsti dai criteri premiali relativi all'obiettivo ambientale

**CONTROLLI DERIVATI**

<p><b>Circolare 33 MEF del 13/10/22 – Regime 1</b></p>	<p>SCHEDA TECNICA n. 5</p>	<p><i>Verifica ex-ante (Approvazione Progettazione Esecutiva)</i></p>	<p>Realizzazione</p>	<p>Qualora applicabili alla fase di realizzazione, dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale attestante la reale e corretta applicazione dei criteri premiali individuati in fase di attività negoziale e sviluppata in fase di progettazione esecutiva.</p>
<p>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 l'efficace gestione operativa del cantiere così da garantire il contenimento delle emissioni GHG.</p>				<p>Nell'ambito della Progettazione esecutiva dovranno essere effettuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un bilancio dei consumi "standard" attesi per la realizzazione dell'opera, suddivisa per i vari vettori energetici (gasolio, benzina, consumi elettrici, etc);</li> <li>• Un bilancio dei suddetti consumi a valle della strategia di ottimizzazione prevista per i vari settori: Lavorazioni, Trasporti, consumi energetici connessi alle aree di cantiere - es illuminazione notturna, aspirazione galleria - e campo base (connesse alla presenza di personale);</li> <li>• un confronto tra i due bilanci al fine di stimare le emissioni climalteranti risparmiate a seguito della strategia di gestione prevista</li> </ul>
<p>Redazione Progetto Ambientale della Cantierizzazione</p> <p>Ulteriori elementi di premialità identificati in fase di attività negoziale (efficienza energetica, risparmio energetico, utilizzo di fonti di energia rinnovabili, emissioni ecc)</p>				<p>Approvazione Progetto Ambientale della Cantierizzazione</p> <p>Vedasi quanto riportato al soprastante punto: Criteri premiali, fase progettazione esecutiva</p>

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA**  
**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA.00.0X.001	A	19 di 46

				<p>Rendicontazione energetica ed elenco delle strategie adottate per la gestione operativa del cantiere, funzionali a garantire il contenimento delle emissioni GHG</p> <p>Evidenza dell'utilizzo degli eventuali elementi di premialità identificati in fase di attività negoziale (efficienza energetica, risparmio energetico, utilizzo di fonti di energia rinnovabili, emissioni ecc)</p>	<p>Dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale dei consumi a valle della strategia di ottimizzazione attuata per i vari settori, al fine di dimostrare l'effettivo beneficio connesso alle scelte effettuate in fase di progettazione esecutiva in termini di riduzione di emissioni GHG</p> <p>Vedasi quanto riportato al soprastante punto: Criteri premiali, fase realizzazione</p>
				<p>La condizione indicata ricalca il Criterio di Vaglio Tecnico individuato per l'obiettivo e, in quanto connessa alla tipologia di opera, tale condizione è VERIFICATA</p>	<p>Nessun controllo necessario</p>
	SCHEDA TECNICA n. 23	Vincolo DNSH			
<b>Decreto Interministeriale</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE</b>	<b>Macrofase</b>	<b>Fase</b>	<b>Oggetto prescrizione</b>	<b>CONTROLLI DERIVATI</b>
		Vincoli derivanti da eventuali condizioni ambientali contenute nel Decreto di Interministeriale di compatibilità ambientale afferenti all'obiettivo ambientale		Evidenza dell'avvio della Verifica di Ottemperanza alle relative condizioni ambientali nell'ambito della Macrofase/Fase indicata nei relativi Pareri, e del regolare adempimento di quanto ivi richiesto	
<b>Sistema di Gestione</b>	Realizzazione	Predisposizione del Sistema di Gestione Integrato/Ambientale da parte dell'Appaltatore/ATI, con recepimento degli eventuali commenti della Direzione Lavori, e applicazione dello stesso per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			
		Corretta gestione delle Non conformità ambientali da parte dell'Appaltatore/ATI (aggiornamento registro Non Conformità ambientali con evidenza della risoluzione) per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			

 <b>VALUTAZIONE DNSH</b> Relazione Generale	<b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA</b>				
	COMMESSA RR00	LOTTO 10	CODIFICA R 22 RH	DOCUMENTO SA.00.0X.001	REV. A

<b>Integrato<sup>19</sup> / Gestione Ambientale</b>	
---	--

## 7 Parte 1 della Lista di controllo

In ottemperanza a quanto indicato nel documento "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C 58/01)" di seguito si riporta la parte 1 della lista di controllo, che contiene l'analisi effettuata per gli obiettivi per i quali lo score del progetto è stato valutato A (A. La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo) ovvero B (B. La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo) oppure C (C. La misura contribuisce in modo sostanziale all'obiettivo), e che quindi non necessitano di una valutazione di fondo (spunta su "No" nella tabella di seguito).

Indicare quali tra gli obiettivi ambientali che seguono richiedono una valutazione di fondo DNSH della misura	Sì	No	Motivazione	Documentazione di riferimento
Mitigazione dei cambiamenti climatici		X	Vedi par. 6 e 7.1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criterio di Vaglio Tecnico Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione</li> <li>• Circolare 33 MEF del 13/10/22 scheda 5, scheda 23</li> <li>• RR0010R22RGSAA0001001</li> <li>• RR0010R69RGCA0000001</li> </ul>
Adattamento ai cambiamenti climatici		X	Vedi par. 7.1.2 e Allegato 2. PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ (CE Regolamento Delegato obiettivo mitigazione)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criterio di Vaglio Tecnico Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione</li> <li>• Circolare 33 MEF del 13/10/22 scheda 5, scheda 23</li> <li>• RR0010R04RGE50005001</li> <li>• RR0010R22RGSAA0001001</li> <li>• RR0010R69RGCA0000001</li> </ul>

<sup>19</sup> Il Sistema di Gestione Integrato si compone della Sezione Qualità, Ambiente e Sicurezza

					<ul style="list-style-type: none"> <li>RR0010R14RIID0001001</li> <li>RR0010R14RIID0002001</li> <li>RR0010R69RGGE0001001</li> </ul>
Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	X	Vedi par. 7.1.3			<ul style="list-style-type: none"> <li>RR0010R69RGCA0000001</li> <li>RR0010R22RGSAA0001001</li> <li>RR0010R14RIID0002001</li> <li>RR0010R22RGMA0000001</li> <li>RR0010R17RGIT0000001</li> <li>RR0010R69RGGE0001001</li> </ul>
Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclo dei rifiuti	X	Vedi par. 7.1.4			<ul style="list-style-type: none"> <li>Criterio di Vaglio Tecnico Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione</li> <li>Circolare 33 MEF del 13/10/22 scheda 5, scheda 23</li> <li>RR0010R22RGSAA0001001</li> <li>RR0010R69RGTA0000001</li> <li>RR0010R69RGTA0000002</li> <li>RR0010R18ROLF0000001</li> </ul>
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo	X	Vedi par. 7.1.5			<ul style="list-style-type: none"> <li>RR0010R69RGCA0000001</li> <li>RR0010R22RGSAA0001001</li> <li>RR0010R22RGIM0004001</li> <li>RR0010R22RGIM0004002</li> <li>RR0010R22RGIM0003001</li> <li>RR0010R22RGMA0000001</li> </ul>
Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	X	Vedi par. 7.1.6			<ul style="list-style-type: none"> <li>RR0010R22RGSAA0001001</li> <li>RR0010R69RGCA0000001</li> <li>RR0010R22RGIM0003001</li> <li>RR0010R22RGMA0000001</li> </ul>

Di seguito è stata effettuata un'analisi per i sei obiettivi per i quali non si ritiene necessaria una valutazione di fondo.



VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA.00.0X.001	A	22 di 46

Nello specifico sono state effettuate analisi per quanto applicabili allo sviluppo progettuale in essere e riportate alcune prescrizioni/indicazioni da sviluppare nelle successive fasi progettuali ovvero in fase realizzativa, anche in conformità con quanto previsto nella Circolare 30 MEF del 11/08/22.

### 7.1 Obiettivi per cui non si ritiene necessaria una valutazione di fondo

I seguenti elementi, laddove applicabili, sono verificati nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e dovranno essere sviluppati e verificati nelle successive fasi di Progettazione Esecutiva e realizzazione, anche in conformità con quanto previsto nella Circolare 30 MEF del 11/08/22.

#### 7.1.1 Mitigazione dei cambiamenti climatici - valutazione B: La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo

Verifica rispetto Criterio di Vaglio Tecnico riportato al par. 6.14 – <i>“Infrastrutture per il trasporto ferroviario”</i> - dell'Allegato I al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione	Come già descritto nel par. 6 l'aspetto relativo alla <i>“Mitigazione dei Cambiamenti Climatici”</i> rappresenta l'obiettivo sostenuto dal progetto in maniera prevalente. Quando un progetto risulta sostenere al 100 % uno dei sei obiettivi ambientali, essa è considerata conforme al principio DNSH per tale obiettivo. I criteri/elementi da sviluppare e monitorare per l'obiettivo nella successiva fase progettuale e realizzativa sono riportati al par. 6.
---	---

#### 7.1.2 Obiettivo Adattamento ai cambiamenti climatici - valutazione B: La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo

Verifica rispetto Criterio di Vaglio Tecnico riportato al par. 6.14 - <i>Infrastrutture per il trasporto ferroviario</i> - dell'Allegato I al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione	Si conferma che l'attività non arreca un danno significativo all'obiettivo Adattamento ai cambiamenti climatici in quanto risulta applicabile il relativo criterio di vaglio, per il quale è stata sviluppata la <i>“Procedura di Valutazione del Rischio Climatico e della Vulnerabilità”</i> riportata in allegato 2 al presente documento).  Il soddisfacimento del suddetto Criterio di vaglio tecnico ottempera anche il Vincolo DNSH e l'elemento di verifica ex ante riportato per la scheda 23 della Circolare MEF n. 33 del 13/10/22.
Elementi progettuali a sostegno dello score assegnato in VALUTAZIONE	Ad integrazione di quanto riportato nel sopra citato allegato 2, che integra la valutazione della vulnerabilità e del rischio climatico con la definizione di alcune soluzioni di adattamento al clima attuale e futuro, si evidenziano inoltre, a titolo esemplificativo, che: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nell'ambito del Progetto Ambientale di Cantierizzazione è stata effettuata l'analisi dei vincoli delle aree di cantiere, di tipo idraulico, idrogeologico, geomorfologico etc. (RR0010R69RGCA0000001);</li> </ul>

- lo sviluppo progettuale ha previsto interventi di sistemazione idraulica (Vedasi la Relazione Idraulica, cod. RR000R14RIID0002003);
- Studio Impatto Ambientale analizza il progetto anche in riferimento alla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici
- è progettualmente prevista la presenza di CAM relativi alla permeabilità del suolo (pavimentazioni drenanti) e alla schermatura degli involucri.

**CONTROLLI DA EFFETTUARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E IN FASE REALIZZATIVA**

Criteri Premiali	FASE	CONTROLLI DERIVATI
	Progettazione esecutiva (Approvazione Progettazione Esecutiva)	Verifica sviluppo progettuale degli elementi previsti dai criteri premiali relativi all'obiettivo ambientale
Realizzazione	Qualora applicabili alla fase di realizzazione, dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale attestante la reale e corretta applicazione dei criteri premiali individuati in fase di attività negoziale e sviluppata in fase di progettazione esecutiva.	

Circolare 33 MEF del 13/10/22	VINCOLI DNSH		CONTROLLI DERIVATI
	SCHEDA TECNICA n. 5	Verifica ex-ante (Approvazione Progettazione Esecutiva)	<p>I Campi Base non dovranno essere ubicati in settori concretamente o potenzialmente interessati da fenomeni gravitativi (frane, smottamenti). Nel caso in cui i vincoli progettuali, territoriali ed operativi non consentissero l'identificazione di aree alternative non soggette a tali rischi, dovranno essere adottate tutte le migliori pratiche per mitigare il rischio;</p> <p>Prevedere studio Geologico e idrogeologico relativo alla pericolosità</p>

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	25 di 46

			dell'area di cantiere per la verifica di condizioni di rischio idrogeologico	cantiere tenendo conto della durata dei lavori
			Prevedere studio per valutare il grado di rischio idraulico associato alle aree di cantiere.	Approvazione dello studio di rischio idraulico associato alle aree di cantiere, tenendo conto della durata dei lavori, comprensivo di idonea cartografia con eventuale identificazione dei necessari presidi di adattabilità da porre in essere
		<i>Verifica ex-post (fase di realizzazione)</i>	Nel caso di eventuali modifiche alla cantierizzazione prevista nel Progetto a base di gara, verifica dell'adozione delle eventuali misure di mitigazione del rischio previste in fase progettuale;	
			Relazione Geologica e idrogeologica relativa alla pericolosità dell'area attestante l'assenza di condizioni di rischio idrogeologico;	Aggiornamento e verifica della Relazione Geologica e idrogeologica attestante l'assenza di condizioni di rischio idrogeologico per le aree di cantiere in caso di variazione delle aree di cantiere o di eventi climatici estremi;
			Verifica documentale e cartografica necessaria a valutare il grado di rischio idraulico associato alle aree coinvolte condotta da tecnico abilitato con eventuale identificazione dei necessari presidi di adattabilità da porre in essere.	Aggiornamento verifica dello studio di rischio idraulico associato alle aree di cantiere, prodotto in fase di Progettazione Esecutiva in caso di variazione delle aree di cantiere o di eventi climatici estremi
	SCHEDA TECNICA n. 23	<i>Verifica ex-ante (Approvazione Progettazione Esecutiva)</i>	Conduzione analisi dei rischi climatici fisici: VERIFICATO sul progetto a base di gara (vedasi allegato 2), da verificare sul PE	Approvazione di una Relazione sulla valutazione di Vulnerabilità e rischio al clima ed ai cambiamenti climatici, con identificazione delle eventuali soluzioni di adattamento climatico, inclusi

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	26 di 46

					almeno scenari di proiezioni climatiche a 30 anni
<b>CAM</b>	Progettazione Esecutiva	Verificare l'adozione dei CAM, previsti in progetto ed applicabili all'obiettivo			
	Realizzazione	Verificare applicazione dei Criteri Ambientali Minimi previsti in fase di progettazione ed applicabili all'obiettivo			
<b>Decreto Interministeriale</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE</b>	<b>Macrofase</b>	<b>Fase</b>	<b>Oggetto prescrizione</b>	<b>CONTROLLI DERIVATI</b>
	Vincoli derivanti da eventuali condizioni ambientali contenute nel Decreto di Interministeriale di compatibilità ambientale afferenti all'obiettivo ambientale				Evidenza dell'avvio della Verifica di Ottemperanza alle relative condizioni ambientali nell'ambito della Macrofase/Fase indicata nei relativi Pareri, e del regolare adempimento di quanto ivi richiesto
<b>Sistema di Gestione Integrato<sup>20</sup> / Gestione Ambientale</b>	<b>Realizzazione</b>	Predisposizione del Sistema di Gestione Integrato/Ambientale da parte dell'Appaltatore/ATI, con recepimento degli eventuali commenti della Direzione Lavori, e applicazione dello stesso per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			
		Corretta gestione delle Non conformità ambientali da parte dell'Appaltatore/ATI (aggiornamento registro Non Conformità ambientali con evidenza della risoluzione) per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			

<sup>20</sup> Il Sistema di Gestione Integrato si compone della Sezione Qualità, Ambiente e Sicurezza

### 7.1.3 Obiettivo Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine - A: La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo

<p>Elementi progettuali a sostegno dello score assegnato nella scheda di VALUTAZIONE</p>	<p>Il prevedibile impatto dell'attività sostenuta dalla misura su quest'obiettivo ambientale è trascurabile, in considerazione degli effetti diretti e degli effetti indiretti primari nel corso del ciclo di vita e della progettazione sviluppata. Non sono stati rilevati rischi di degrado ambientale significativi connessi alla salvaguardia della qualità dell'acqua e lo stress idrico.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati nel Progetto nell'ambito dello SIA (RRO010R22RGSA0001001 par. 6.4) e del Progetto Ambientale della cantierizzazione (RRO010R69RGCA0000001 par. 5.2) con l'obiettivo di conseguire un buono stato delle acque e un buon potenziale ecologico - conformemente alla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio - e saranno valutati dall'Autorità competente nell'ambito della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (di seguito VIA) alla quale il presente progetto viene sottoposto secondo l'iter autorizzativo. In particolare, la direttiva 2000/60/CE, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, è stata recepita in Italia attraverso il D.Lgs 3 Aprile 2006, n. 152 (Testo Unico Ambiente) che è la normativa di riferimento proprio per la VIA;</li> <li>• L'impatto ambientale sulla componente Ambiente idrico è costituito dalle modifiche indotte su di essa dalle attività di costruzione dell'opera e le possibili interferenze che si verificano in fase realizzativa che possono essere ricondotte alla dimensione costruttiva dell'opera e alle interferenze della stessa con il reticolo idrografico, quali il possibile ostacolo al deflusso sotterraneo della falda (RRO010R22RGSA0001001 - par. 5.1.2). La falda potrebbe essere interessata puntualmente dalle opere di fondazione profonde e per la realizzazione di paratie; tali opere potrebbero indurre, in fase di cantiere, perturbazioni localizzate e comunque temporanee, alla superficie piezometrica rispetto alla condizione Ante Operam.</li> <li>• In relazione alla realizzazione della galleria naturale GN01, si rappresenta che la stessa è realizzata in un ammasso con permeabilità bassa/ medio bassa e con una superficie piezometrica situata circa a quota calotta; prevede inoltre l'impermeabilizzazione a tergo del rivestimento definitivo. Pertanto la significatività dell'effetto può essere ritenuta trascurabile</li> <li>• Per quanto riguarda la dimensione fisica dell'infrastruttura (fase di esercizio), le eventuali modifiche delle condizioni di deflusso dei corpi</li> </ul>
--	---

idrici superficiali e sotterranei conseguente alla presenza di nuovi manufatti all'interno delle aree di deflusso sono state valutate nella Relazione Idrologica (cod. RR0010R14RIID0001001), nella Relazione di compatibilità idraulica (cod. RR0010R14RIID0002001) e nella Relazione idraulica – Paule Longa” (cod. RR0010R14RIID0002003) che hanno evidenziato come le opere idrauliche previste in progetto siano risultate idraulicamente compatibili.

- Si evidenzia inoltre che il progetto prevede l'utilizzo di CAM relativi al recupero delle acque piovane per l'impianto di irrigazione a servizio delle aree verdi della stazione Olbia Aeroporto, l'impianto di tipo automatico a goccia, con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche

Infine, si rappresenta che il progetto sviluppato prevede sia l'esecuzione di monitoraggio ambientale per le componenti acque superficiali e acque sotterranee (cod. RR0010R22RGMA0000001 cap.4.3 e 4.4) che un monitoraggio idrogeologico per la falda (RR0010R69RGGE0001001 - par 3.5.1)

**CONTROLLI DA EFFETTUARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E IN FASE REALIZZATIVA**

Criteri Premiali	FASE		CONTROLLI DERIVATI		
	Progettazione esecutiva (Approvazione Progettazione Esecutiva)	Verifica sviluppo progettuale degli elementi previsti dai criteri premiali relativi all'obiettivo ambientale			
Realizzazione	Qualora applicabili alla fase di realizzazione, dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale attestante la reale e corretta applicazione dei criteri premiali individuati in fase di attività negoziale e sviluppata in fase di progettazione esecutiva.				
Decreto Interministeriale	CONDIZIONE AMBIENTALE	Macrofase	Fase	Oggetto prescrizione	CONTROLLI DERIVATI
	Vincoli derivanti da eventuali condizioni ambientali contenute nel Decreto di Interministeriale di compatibilità ambientale afferenti all'obiettivo ambientale				Evidenza dell'avvio della Verifica di Ottemperanza alle relative condizioni ambientali nell'ambito della Macrofase/Fase indicata nei relativi Pareri, e del regolare adempimento di quanto ivi richiesto
CAM	Progettazione Esecutiva	Verificare l'adozione dei CAM, previsti in progetto ed applicabili all'obiettivo			
	Realizzazione	Verificare applicazione dei Criteri Ambientali Minimi previsti in fase di progettazione ed applicabili all'obiettivo			
Sistema di Gestione	Realizzazione	Predisposizione del Sistema di Gestione Integrato/Ambientale da parte dell'Appaltatore/ATI, con recepimento degli eventuali commenti della Direzione Lavori, e applicazione dello stesso per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	29 di 46

**Integrato<sup>21</sup> /  
Gestione  
Ambientale**

Corretta gestione delle Non conformità ambientali da parte dell'Appaltatore/ATI (aggiornamento registro Non Conformità ambientali con evidenza della risoluzione) per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo

#### 7.1.4 Obiettivo Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclo dei rifiuti- valutazione B: La misura risulta sostenere al 100% l'obiettivo

<p>Verifica rispetto Criterio di Vaglio Tecnico riportato al par. 6.14 – “Infrastrutture per il trasporto ferroviario” - dell'Allegato I al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione</p>	<p>Si conferma che l'attività non arreca un danno significativo all'obiettivo “Transizione verso una economia circolare” in quanto risulta applicabile il criterio:</p> <p><i>Almeno il 70 % (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17 05 04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE) prodotti in cantiere è preparato per il riutilizzo, il riciclo e altri tipi di recupero di materiale, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione, conformemente al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione, tenendo conto delle migliori tecniche disponibili e utilizzando la demolizione selettiva onde consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose, e facilitano il riutilizzo e il riciclo di alta qualità tramite la rimozione selettiva dei materiali, avvalendosi dei sistemi di cernita dei rifiuti da costruzione e demolizione disponibili.</i></p> <p><u>Precisazioni:</u></p> <p>a) il Piano di Gestione dei Materiali di Risulta (cod. RR0010R69RGTA0000001), relativamente ai rifiuti e sulla base delle indagini ambientali eseguite nella presente fase di PFTE, prevede che il 70% dei materiali si conferito ad impianti di recupero. Nelle successive fasi progettuali, nonché in corso d'opera, a seguito di approfondimenti analitici finalizzati a caratterizzare più in dettaglio tale materiale al fine di escludere la presenza di sostanze inquinanti, sarà possibile incrementare tale percentuale con l'obiettivo di ottimizzarla e massimizzarla.</p> <p>b) Si precisa inoltre che, in quanto progetto di una infrastruttura ferroviaria, nell'ottica dei principi di tutela ambientale, il progetto prevede in via prioritaria il riutilizzo delle terre (in esclusione dal regime di rifiuti) all'interno del cantiere in qualità di sottoprodotto, ai sensi del D.P.R. 120/2017, all'interno del progetto e/o all'esterno, con una conseguente riduzione del volume di terre da scavo in esubero da gestire in regime di rifiuti nonché dei volumi di materiale da</p>
---	--

<sup>21</sup> Il Sistema di Gestione Integrato si compone della Sezione Qualità, Ambiente e Sicurezza

approvvigionare dall'esterno (Piano di Utilizzo dei materiali di scavo, cod. RR0010R69RGTA0000002).

Il soddisfacimento del suddetto Criterio di vaglio tecnico e la redazione degli elaborati riportati ai precedenti punti a) e b), compresi delle relative qualifiche, ottemperano anche il Vincolo DNSH e l'elemento di verifica ex ante riportato per la scheda 5 della Circolare 33 MEF del 13/10/22.

Di seguito si sintetizza la gestione dei materiali di risulta prevista nel progetto, a sostegno dell'obiettivo ambientale di cui trattasi (Piano di gestione materiali di risulta cod. RR0010R69RGTA0000001 par. 7).

In riferimento ai materiali terrigeni, la realizzazione delle opere previste determina la produzione complessiva di circa 270.261 mc (in banco) di materiali di risulta, di cui:

- 191.399 mc verranno riutilizzati come sottoprodotti nell'ambito dell'appalto (oggetto del PUT);
- 77.242 mc verranno riutilizzati come sottoprodotti all'esterno dell'appalto (oggetto del PUT);
- 1.620 mc verranno gestiti in regime di rifiuto.

Nella presente fase progettuale, sulla base delle risultanze analitiche riportate nei precedenti paragrafi, si può ipotizzare di conferire i materiali che si intende gestire in qualità di rifiuti alle seguenti tipologie di impianti di destinazione finale:

Contenuti tecnici  
specifici sviluppati  
nel progetto –  
Focus materiali di  
risulta

- per quanto riguarda lo smaltimento/recupero delle terre e rocce derivanti da scavo (CER 17.05.04) sono state ipotizzate, in funzione della tipologia di scavo effettuata e dai risultati delle analisi chimiche effettuate sui terreni, le seguenti destinazioni:

- o Impianto di recupero: 70 %;
- o Discarica per rifiuti inerti: 20%;
- o Discarica per rifiuti non pericolosi: 10 %;

- per quanto riguarda lo smaltimento/recupero del ballast (CER 17.05.08), si ipotizzano le seguenti destinazioni:

- o Impianto di recupero: 70%;
- o Discarica per inerti: 20 %;
- o Discarica per rifiuti non pericolosi: 10%.

Inoltre, si precisa che sono presenti anche 170 Traverse in CAP (codice CER 17.09.04) che verranno gestite come rifiuti di cui il 70% in impianto di recupero, 20% in discarica per inerti e 10% in discarica per rifiuti non pericolosi.

Si specifica che il presente progetto non prevede produzione di materiali da demolizione.

Contenuti tecnici  
specifici sviluppati

Nello SIA (cod. RR0010R22RGSAA0001001), è stato analizzato e quantificato l'impatto energetico dell'intervento in oggetto considerando i consumi derivanti dall'incremento

nel progetto –  
Focus risorsa  
naturale energia

del numero dei treni (con riferimento alla Trazione ferroviaria) e dagli usi propri di RFI (con riferimento a Luce e Forza Motrice) frutto della realizzazione della nuova infrastruttura e dei relativi apparati e utenze previste dal progetto.

Per il calcolo dei consumi energetici si è proceduto inizialmente ad individuare il valore incrementale previsto per la tratta in termini di numero treni giorno (la totalità dei treni previsti nella "Relazione Tecnica di esercizio" - RR0010R16RGES0001001 in quanto la linea non risulta attiva).

Il calcolo effettuato per la quantificazione dei consumi ha considerato la lunghezza del percorso pari a circa 3,4 km; successivamente, tramite le simulazioni marcia treno, è stato possibile ricavare un consumo specifico (l/km) relativo al materiale rotabile che percorrerà la tratta; infine, grazie ai valori individuati in relazione al numero treni giorno, alla lunghezza della tratta e ai consumi specifici è stato possibile ricavare i consumi incrementali da trazione ferroviaria (Diesel).

Per la stima dei consumi energetici propri di RFI relativi alla LFM si è fatto riferimento agli elaborati di progetto rilevando tutte le nuove utenze previste per l'opera ed i relativi nuovi punti di consegna di energia elettrica.

Sulla base dei dati precedentemente riportati si è proceduto nella stima del peso delle due macro-utenze principali (Trazione ferroviaria e LFM), rispetto al totale dei consumi dell'opera.

La quantificazione dei consumi energetici è espressa in TEP<sup>22</sup>/anno, come da bilancio complessivo dell'opera di seguito riportato.

*Bilancio complessivo dell'opera*

Tipologia consumo	Consumo energia annua [TEP/anno]
<b>Trazione ferroviaria</b>	84
<b>LFM</b>	101
<b>Totale</b>	<b>185</b>

In considerazione delle caratteristiche dell'approvvigionamento energetico di RFI precedentemente richiamato e sulla base dei consumi calcolati per l'opera in esame, viene rappresentato di seguito il mix energetico complessivo che caratterizza l'opera.

<sup>22</sup> Il TEP (Tonnellate Equivalenti Petrolio) è un'unità di misura di energia usata soprattutto con riferimento ai bilanci energetici (territoriali o aziendali), in quanto esprime i consumi energetici primari o in usi finali con un'unica unità per ciascun vettore energetico (elettricità, gas, gasolio, etc.). In termini di equivalenze un TEP corrisponde a circa 5.300 kWh elettrici, 11.700 kWh termici e 1.200 m<sup>3</sup> di gas naturale.

*Fonti di approvvigionamento energetico per il progetto in esame*

Macro Utenze	Consumo energia elettrica annua [TEP/anno]	% sui consumi totali	% approvvigionamento da Fonti Energetiche Rinnovabili	% approvvigionamento da Fonti Tradizionali
Da Trazione Ferroviaria	84	45,2%	0,0%	45,2%
Da LFM (usi RFI)	101	54,8%	29,5%	25,3%
<b>TOTALE</b>	<b>185</b>	<b>100,0%</b>	<b>29,5%</b>	<b>70,5%</b>

Come è possibile osservare, l'approvvigionamento complessivo dell'opera da fonti rinnovabili, viene stimato di circa il 29%.

Infine si riportano i principali accorgimenti previsti, segnalati precedentemente (cap. 6), con alcuni accenni relativi ai vantaggi energetici derivanti:

- Gli apparecchi per illuminazione saranno dotati di tecnologia LED ed inoltre, nel caso dell'illuminazione esterna, questa sarà comandata da interruttori crepuscolari, garantendone il solo funzionamento notturno così da poter contenere i consumi energetici giornalieri.
- Per i locali che non necessitano di condizionamento costante sono previsti degli estrattori d'aria per estrarre il calore prodotto dalle apparecchiature. Gli estrattori saranno comandati da apposito termostato che attiverà l'estrattore solo quando strettamente necessario.
- Per i locali tecnologici che necessitano di un controllo della temperatura di tipo puntuale e continuo, sono previsti dei condizionatori ad espansione diretta. Tale tecnologia permette di raggiungere un elevato livello di efficienza energetica.

Infine per la stazione di Olbia Aeroporto sono previste:

- soluzioni e tecnologie che comprendono l'uso di materiali e metodi edilizi che contribuiscono al comfort e al contenimento energetico;
- un sistema fotovoltaico (Rif. C.A.M. 2017 2.3.3) in grado di assolvere a funzioni di tipo energetico (Relazione LFM, cod. RR0010R18ROLF0000001) per la produzione locale di energia elettrica ad uso delle utenze di stazione, gli eventuali esuberanti di energia verranno convogliati verso la rete di distribuzione

Ulteriori elementi progettuali a sostegno delle VALUTAZIONE

Si ricorda infine che l'infrastruttura in studio prevede CAM relativi al riutilizzo delle acque di precipitazione meteorica ad uso irriguo delle aree verdi della stazione Olbia Aeroporto.

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	33 di 46

Criteri Premiali	FASE		CONTROLLI DERIVATI	
	Progettazione esecutiva (Approvazione Progettazione Esecutiva)		Verifica sviluppo progettuale degli elementi previsti dai criteri premiali relativi all'obiettivo ambientale	
Realizzazione		Qualora applicabili alla fase di realizzazione, dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale attestante la reale e corretta applicazione dei criteri premiali individuati in fase di attività negoziale e sviluppata in fase di progettazione esecutiva.		

Circolare 33 MEF del 13/10/22	VINCOLI DNSH			CONTROLLI DERIVATI	
	SCHEDA TECNICA n. 5 (richiamata come riferimento anche dalla scheda 23)	Verifica ex-ante (Approvazione Progettazione Esecutiva)	Redazione del Piano di gestione rifiuti con annessa verifica del requisito indicato nella scheda;	Approvazione del Piano di gestione dei rifiuti con verifica del soddisfacimento del requisito" almeno il 70% dei rifiuti non pericolosi, calcolato rispetto al peso totale, ricadenti nel Capitolo 17 Rifiuti delle attività di costruzione e demolizione (escluso il terreno proveniente da siti contaminati (ex Dlgs 152/06), sia inviato a recupero (R1-R13)." Tale documento dovrà dare evidenza delle eventuali motivazioni ostative al soddisfacimento del vincolo	
				Approvazione della previsione progettuale di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi DPR n.120/2017 o comunque in esclusione dal regime dei rifiuti, ai sensi della normativa vigente	
				Approvazione del bilancio materie	
Verifica ex-post		Relazione finale con l'indicazione dei rifiuti prodotti, da cui emerga la destinazione ad una operazione "R";	Rendicontazione periodica in relazione alla gestione dei rifiuti e materiali da scavo (es. Registri tracciabilità Rifiuti e terre).		

			Attivazione procedura di gestione terre e rocce da scavo di cui al D.P.R. n.120/2017 (in caso di non attivazione indicarne le motivazioni)	Ad avvio della fase realizzativa e nel rispetto dei tempi previsti di legge, attivazione della procedura ai sensi DPR n.120/2017, o comunque di gestione terre in esclusione del regime dei rifiuti	
<b>CAM</b>	Progettazione Esecutiva	Verificare l'adozione dei CAM, previsti in progetto ed applicabili all'obiettivo			
	Realizzazione	Verificare applicazione dei Criteri Ambientali Minimi previsti in fase di progettazione ed applicabili all'obiettivo			
<b>Decreto Interministeriale</b>	<b>CONDIZIONE AMBIENTALE</b>	<b>MACROFASE</b>	<b>FASE</b>	<b>OGGETTO PRESCRIZIONE</b>	<b>CONTROLLI DERIVATI</b>
	Vincoli derivanti da eventuali condizioni ambientali contenute nel Decreto di Interministeriale di compatibilità ambientale afferenti all'obiettivo ambientale				Evidenza dell'avvio della Verifica di Ottemperanza alle relative condizioni ambientali nell'ambito della Macrofase/Fase indicata nei relativi Pareri, e del regolare adempimento di quanto ivi richiesto
<b>Sistema di Gestione Integrato<sup>23</sup> / Gestione Ambientale</b>	<b>Realizzazione</b>	Predisposizione del Sistema di Gestione Integrato/Ambientale da parte dell'Appaltatore/ATI, con recepimento degli eventuali commenti della Direzione Lavori, e applicazione dello stesso per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			
		Corretta gestione delle Non conformità ambientali da parte dell'Appaltatore/ATI (aggiornamento registro Non Conformità ambientali con evidenza della risoluzione) per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo			

7.1.5 Obiettivo Prevenzione e riduzione dell'inquinamento - A: La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo

Motivazione alla base della valutazione effettuata	<p>Il prevedibile impatto dell'attività sostenuta dalla misura sull'obiettivo ambientale è trascurabile, in considerazione degli effetti diretti e degli effetti indiretti primari nel corso del ciclo di vita.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I rischi di degrado ambientale connessi all'inquinamento sono individuati e affrontati nel Progetto nell'ambito dello SIA (dimensione fisica dell'opera - RR0010R22RGSA0001001 cap. 6) e del Progetto Ambientale della</li> </ul>
--	---

<sup>23</sup> Il Sistema di Gestione Integrato si compone della Sezione Qualità, Ambiente e Sicurezza

cantierizzazione (dimensione costruttiva dell'opera - PAC RRO010R69RGCA0000001 cap. 6) con l'obiettivo di salvaguardare il buono stato delle acque, aria e suolo e saranno valutati dall'Autorità competente nell'ambito della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (di seguito VIA) alla quale il presente progetto viene sottoposto secondo l'iter autorizzativo.

- Sono state analizzate le attività di cantiere che possono veicolare nei corpi idrici ricettori e/o nel suolo eventuali inquinanti:
  - per quanto riguarda le zone delle aree di cantiere adibite a deposito di lubrificanti, olii e carburanti utilizzati dagli automezzi di cantiere, sempre in ragione di quanto previsto dalle citate relazioni di cantierizzazione, dette zone saranno dotate di soletta impermeabile in calcestruzzo e di sistema di recupero e trattamento delle acque.
  - le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione che convoglierà tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico
- Nello specifico in relazione alle misure ed alle procedure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione si confronti quanto riportato nel Piano Ambientale della Cantierizzazione (cod. RRO010R69RGCA0000001). La redazione di tale studio ottempera anche il Vincolo DNSH e le condizioni di verifica ex ante riportate per la scheda 5 della Circolare 33 MEF del 13/10/22.
- Dal momento che i dati relativi alle operazioni di monitoraggio hanno evidenziato come la superficie piezometrica possa interferire con quella delle fondazioni profonde, risulterà necessario, per tutte quelle situazioni in cui la realizzazione dei pali di fondazione preveda l'utilizzo di fanghi di perforazione, prestare particolare attenzione nella scelta dei componenti della miscela utilizzata nel corso della realizzazione degli stessi.
- È stato effettuato un censimento dei ricettori ed uno studio acustico e, dalla stima dei livelli acustici eseguita mediante modellazione, risultano ovunque garantiti i limiti di norma. Ne consegue che non si rende necessario alcun intervento antirumore. (Studio Acustico RRO010R22RGIM0004001). Tale specificità è derivata anche dal fatto che il tracciato si sviluppa attraversando aree poco antropizzate (nella parte iniziale) e aree produttive e aeroportuali (nella parte finale), del territorio comunale di Olbia.
- Dallo studio Vibrazionale (cod: RRO010R22RGIM0004002) si evince come il transito dei convogli ferroviari previsti nel programma di esercizio, possa considerarsi trascurabile essendo la distanza critica, entro cui si determina un eventuale superamento dei limiti normativi, pari a 3-4 metri dal binario esterno e gli edifici sensibili si osserva che sono collocati tutti a distanze maggiori di quella critica.

Infine si evidenzia che è stato redatto il Progetto di Monitoraggio Ambientale in conformità agli Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale interessati (RRO010R22RGMA0000001), che prevede l'esecuzione di monitoraggio per le componenti atmosfera, acque superficiali e acque sotterranee, suolo e sottosuolo, rumore, vibrazioni (cod. RRO010R22RGMA0000001 cap.4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7).

### Focus Emissioni Inquinanti

Nel rispetto degli esiti dello Studio di Trasporto e dell'Analisi Costi Benefici, è stata effettuata l'analisi e stima della riduzione di emissioni inquinanti derivanti dalla domanda sottratta al trasporto stradale privato.

L'Analisi Costi Benefici ha considerato, per i primi quattro anni di analisi a valle dell'attivazione nel 2026, il contributo alle emissioni inquinanti derivanti dalla circolazione dei treni diesel. Tale contributo genera una riduzione dei benefici ambientali derivanti dalla riduzione del trasporto privato su strada. Nel restante periodo di analisi è stato considerato esclusivamente il beneficio ambientale derivante dalla riduzione di veic\*km (trasporto privato su strada), in quanto si considera che il materiale rotabile adottato, a trazione elettrica, non emetta inquinanti locali.

Per la quantificazione dell'impatto delle emissioni nell'atmosfera da parte delle attività di trasporto si è fatto riferimento a quattro tipologie di inquinanti:

- Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>);
- Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>);
- Particolato (PM<sub>2,5</sub>);
- Composti Organici Volatili Non Metanici (COVNM).

I valori riportati sono espressi in termini incrementali (cumulato), ad esempio i valori relativi all'anno 2040 si riferiscono a tutto il periodo 2026 – 2040.

*Tabella 3 Inquinanti atmosferici evitati*

Gas inquinante	2026	2029	2040	2050	2055 (TOTALE)
<b>SO2 ton/anno</b>	-0,001	-0,007	0,014	0,033	<b>0,041</b>
<b>NOx ton/anno</b>	-6,080	-41,555	-22,833	-6,458	<b>1,017</b>
<b>COVNM ton/anno</b>	0,747	5,638	38,888	67,970	<b>81,246</b>
<b>PM 2,5 ton/anno</b>	-0,140	-0,952	-0,007	0,820	<b>1,198</b>

Nonostante la presenza di indicatori negativi con riferimento ai primi quattro anni di analisi, considerando l'intero periodo, i valori riportati in tabella mostrano la presenza di benefici ambientali rilevanti per tutti gli agenti inquinanti analizzati.

## CONTROLLI DA EFFETTUARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E IN FASE REALIZZATIVA

	FASE	CONTROLLI DERIVATI
Criteri Premiali	Progettazione esecutiva (Approvazione Progettazione Esecutiva)	Verifica sviluppo progettuale degli elementi previsti dai criteri premiali relativi all'obiettivo ambientale
	Realizzazione	Qualora applicabili alla fase di realizzazione, dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale attestante la reale e corretta applicazione dei criteri premiali individuati in fase di attività negoziale e sviluppata in fase di progettazione esecutiva.

	CONDIZIONE AMBIENTALE	Macrofase	Fase	Oggetto prescrizione	CONTROLLI DERIVATI
<b>Decreto Interministeriale</b>	Vincoli derivanti da eventuali condizioni ambientali contenute nel Decreto di Interministeriale di compatibilità ambientale afferenti all'obiettivo ambientale				Evidenza dell'avvio della Verifica di Ottemperanza alle relative condizioni ambientali nell'ambito della Macrofase/Fase indicata nei relativi Pareri, e del regolare adempimento di quanto ivi richiesto
<b>Sistema di Gestione Integrato<sup>24</sup> / Gestione Ambientale</b>	Realizzazione		<p>Predisposizione del Sistema di Gestione Integrato/Ambientale da parte dell'Appaltatore/ATI, con recepimento degli eventuali commenti della Direzione Lavori, e applicazione dello stesso per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo</p> <p>Corretta gestione delle Non conformità ambientali da parte dell'Appaltatore/ATI (aggiornamento registro Non Conformità ambientali con evidenza della risoluzione) per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo</p>		

### 7.1.6 Obiettivo Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi - A: La misura ha un impatto nullo o trascurabile sull'obiettivo

Motivazione alla base della valutazione effettuata	<p>Il prevedibile impatto dell'attività sostenuta dalla misura su quest'obiettivo ambientale è trascurabile, in considerazione degli effetti diretti e degli effetti indiretti primari nel corso del ciclo di vita. Si evidenzia a riguardo che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>il progetto è stato sottoposto ad un esame conformemente alla normativa 2011/92/UE come recepita nel D.Lgs 152 e s.m.i., contenuto nello SIA (cod. RRO010R22RGSA0001001 e relativi elaborati grafici) redatto al fine di sottoporre la progettazione alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.</li> <li>Lo SIA evidenzia come non risultino essere interessati dalle opere in progetto e relative aree di cantiere fisso le aree naturali protette afferenti a Parchi nazionali e regionali e le altre aree protette ai sensi della LQN 394/91, il Sistema regionale dei parchi, delle riserve e dei monumenti naturali LR 31/89, le Oasi permanenti di protezione faunistica, le Aree a gestione speciale Ente foreste.</li> <li>Come riportato nello SIA (cod. RRO010R22RGSA0001001 - par. 5.2.4) nell'area di riferimento risulta presente un unico sito appartenente alla Rete Natura 2000: il sito ZPS ITB013019 "Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" che si trova ad una distanza superiore a 4.280 m dal tracciato ferroviario di progetto e per il quale è stata sviluppata la</li> </ul>
--	--

<sup>24</sup> Il Sistema di Gestione Integrato si compone della Sezione Qualità, Ambiente e Sicurezza

documentazione funzionale alla Valutazione di Incidenza di I Livello (Screening).

- nella Relazione di Screening Vinca (cod. RR0010R22RGIM0003001) sono state analizzate:
  - le misure di conservazione e gestione dei siti interferiti, le caratteristiche del progetto e la relativa cantierizzazione (con uno specifico approfondimento degli interventi posti all'interno dei siti Natura 2000).
  - una valutazione di incidenza fase I con l'analisi delle caratteristiche ambientali dei siti potenzialmente interessati (aspetti climatici, geologici, idrogeologici, idrologici, degli habitat e dei principali corridoi ecologici presenti), sono stati poi scelti degli indicatori ed analizzate le potenziali incidenze generate dal progetto, rilevando l'assenza di effetti significativi sugli habitat
- Non si rileva la presenza di siti UNESCO nell'area interessata dal progetto.
- Gli effetti attesi durante la fase costruttiva dell'opera sono riferiti principalmente alla sottrazione di habitat e biocenosi in corrispondenza delle aree di cantiere e nelle aree di lavorazione lungolinea. Principalmente questa azione comporta la sottrazione di terreno vegetale, dovuta allo scotico che precede l'allestimento dei cantieri e la rimozione della vegetazione. Nel caso in esame le maggiori interferenze dovute alla costituzione delle aree di lavoro e dei cantieri, con le relative piste di servizio, al di fuori dell'attuale sedime ferroviario, si registrano a carico delle coperture degli usi agricoli, prevalentemente incolti e seminativi. Tuttavia, si evidenzia che tali impatti hanno significato temporaneo in quanto il progetto prevede che lo scotico del terreno vegetale sia conservato secondo modalità agronomiche specifiche, e al termine del periodo di operatività dette aree saranno ripristinate al loro stato originario.
- è stata verificata la continuità funzionale del sistema idrografico: per le opere da realizzare è prevista la sistemazione di tombini e manufatti di scavalco che consentano il normale deflusso e la continuità delle funzioni ecologiche dei corsi d'acqua a tutti i livelli.
- Le opere non sostituiscono habitat considerati prioritari ai fini conservazionistici di rilevanza comunitaria o, più in generale habitat rilevanti sul piano ecosistemico, né intercettano il sistema della rete ecologica riducendone il grado di connettività.
- Gli interventi previsti per il completamento della linea ferroviaria comporteranno una riduzione relativamente trascurabile di soprasuoli naturali e/o naturaliformi; nessuna delle particelle interferite rientra nel perimetro di aree protette o significative dal punto di vista conservazionistico e non si registra pertanto riduzione di habitat significativi.

- Sono stati sviluppati una serie di interventi a verde per una estensione pari a circa 52.000 m<sup>2</sup>, costituiti da:
  - interventi di inerbimento, previsti in tutte le aree di intervento a verde;
  - 28.000 m<sup>2</sup> rappresentati da macchia arboreo-arbustiva
  - interventi di ripristino agricolo, ovvero, il ripristino del suolo agricolo temporaneamente sottratto dalle aree di cantiere;
  - cordone arboreo-arbustivo, che prevede un impianto di cordone vegetato caratterizzato da buon grado di copertura e sviluppo verticale;
  - fascia arbustiva, caratterizzata da buon grado di copertura e sviluppo verticale su più orizzonti, è prevista prevalentemente lungo linea per mitigare la presenza delle opere principali e di elementi lineari quali muri o recinzioni oltre che il corpo di bassi rilevati e trincee delle opere connesse
  - macchia arboreo/arbustiva, con formazioni composte da estese aree prative con presenza di alberi e arbusti previsti prevalentemente all'interno delle aree intercluse e nelle aree residuali dove si intende migliorare il valore ecologico dell'area e limitare l'insorgenza di incolti e aree abbandonate facilmente colonizzabili da specie alloctone
  - fascia igrofila, caratterizzata da buon grado di copertura e sviluppo verticale su più orizzonti che si prevede lungo i corsi d'acqua.

Infine si evidenzia che il progetto sviluppato prevede l'esecuzione di monitoraggio ambientale per la componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi (cod. RROO10R22RGMA0000001 cap.4.8), comprensiva del monitoraggio dello stato di conservazione dei cumuli di materiale vegetale depositati in cantiere (per successivo ripristino a valle della smobilitazione dei Campi Base ed altre aree operative) e delle specie vegetali messe a dimora, e quello della componente Paesaggio che comprende l'analisi di eventuali stress presenti nella vegetazione naturale.

**CONTROLLI DA EFFETTUARE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E IN FASE REALIZZATIVA**

Criteri Premiali	FASE	CONTROLLI DERIVATI
	Progettazione esecutiva (Approvazione Progettazione Esecutiva)	Verifica sviluppo progettuale degli elementi previsti dai criteri premiali relativi all'obiettivo ambientale
	Realizzazione	Qualora applicabili alla fase di realizzazione, dovrà essere effettuata una rendicontazione annuale attestante la reale e corretta applicazione dei criteri premiali individuati in fase di attività negoziale e sviluppata in fase di progettazione esecutiva.

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	40 di 46

	CONDIZIONE AMBIENTALE	Macrofase	Fase	Oggetto prescrizione	CONTROLLI DERIVATI
<b>Decreto Interministeriale</b>	Vincoli derivanti da eventuali condizioni ambientali contenute nel Decreto di Interministeriale di compatibilità ambientale afferenti all'obiettivo ambientale				Evidenza dell'avvio della Verifica di Ottemperanza alle relative condizioni ambientali nell'ambito della Macrofase/Fase indicata nei relativi Pareri, e del regolare adempimento di quanto ivi richiesto
<b>Sistema di Gestione Integrato<sup>25</sup> / Gestione Ambientale</b>	Realizzazione		<p>Predisposizione del Sistema di Gestione Integrato/Ambientale da parte dell'Appaltatore/ATI, con recepimento degli eventuali commenti della Direzione Lavori, e applicazione dello stesso per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo</p> <p>Corretta gestione delle Non conformità ambientali da parte dell'Appaltatore/ATI (aggiornamento registro Non Conformità ambientali con evidenza della risoluzione) per gli aspetti e le attività correlabili all'obiettivo</p>		

<sup>25</sup> Il Sistema di Gestione Integrato si compone della Sezione Qualità, Ambiente e Sicurezza

## 8 Conclusioni

Il presente documento è redatto ai sensi del REGOLAMENTO (UE) 2021/241 - che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, stabilisce gli obiettivi del dispositivo, il suo finanziamento, e le regole di erogazione di tale finanziamento - nel rispetto di quanto previsto Articolo 5 "Principi orizzontali", co.2 che riporta "2. Il dispositivo finanzia unicamente le misure che rispettano il principio «non arrecare un danno significativo».

Nel documento è stato declinato tale principio allo specifico progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia, in particolare, nei capitoli 6 e 7 è stato verificato il rispetto dei criteri di vaglio tecnico riportati nel "Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 per l'obiettivo Mitigazione" nonché il rispetto dei "vincoli DNSH" ai sensi della Circolare 33 MEF del 13/10/22 per i sei obiettivi ambientali:

- a) *la mitigazione dei cambiamenti climatici;*
- b) *l'adattamento ai cambiamenti climatici;*
- c) *l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine;*
- d) *la transizione verso un'economia circolare;*
- e) *la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento;*
- f) *la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.*

Inoltre, sono indicati alcuni elementi tecnici - connessi allo sviluppo progettuale ed alla fase realizzativa - funzionali alla verifica del principio DNSH per i singoli obiettivi (con riferimento alle indicazioni contenute nella Circolare 33).

Tali elementi potranno essere ulteriormente incrementati anche dall'Appaltatore/Progettista con l'identificazione di ulteriori aspetti ritenuti significativi e funzionali alla valutazione DNSH, e dovranno essere rendicontati e rivalutati periodicamente, sulla base delle Normative e Regolamenti applicabili, per ogni approfondimento progettuale ed in presenza di qualunque modifica al PFTE.

Per quanto esposto nel presente documento, si ritiene che il PFTE del Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia, contribuisca ad almeno uno degli obiettivi ambientali e "non arrechi un danno significativo" a nessuno degli altri obiettivi di cui all'art. 9 del Regolamento UE 2020/852 "Tassonomia".

Nello specifico il progetto fornisce un **contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici** in quanto attività a sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici per una percentuale pari al 40%, così come riportato per il codice 066 "Altre linee ferroviarie di nuova costruzione o ristrutturate" dell'Allegato VI al Regolamento Europeo 241/2021 UE "Dimensioni e codici delle tipologie di intervento per il dispositivo per la ripresa e la resilienza" e risulta ottemperante - per quanto applicabile al presente stato di sviluppo progettuale - a quanto disposto dalla Circolare n. 33, del 13 ottobre 2022, del Ministero dell'Economia e delle



**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	42 di 46

Finanze avente ad oggetto "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNSH)" (rif. Allegato 3).

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	43 di 46

## 9 Allegati

Allegato 1 – Scheda di Valutazione DNSH consegnata alla CE in data 28/04/21, per l'investimento "1.7: Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud", di cui il PFTE in oggetto fa parte.

Allegato 2 – PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ (CE Regolamento Delegato obiettivo mitigazione) cod. RR0010R22RHSA000X002A.

Allegato 3 – Checklist schede 5 e 23 previste dalla Circolare n. 33 MEF del 13/10/22, per quanto applicabili al presente stato di sviluppo progettuale

	<b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA</b>												
VALUTAZIONE DNSH  Relazione Generale	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RR00</td> <td>10</td> <td>R 22 RH</td> <td>SA 00 0X 001</td> <td>A</td> <td>44 di 46</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	44 di 46
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	44 di 46								

## Allegato 1

Scheda di Valutazione DNSH consegnata alla CE in data 28/04/21,  
per l'investimento "1.7: Potenziamento, elettrificazione e  
aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud", di cui il PFTE in  
oggetto fa parte

# National Recovery and Resilience Plan

**Mission 3 - Infrastructures for sustainable mobility**

**Component 1 - Investments on the railway network**



**Do No Significant Harm**

Update: 28 April 2021



## 5.9 Upgrading, electrification and resilience of railways South

<b>DNSH ASSESSMENT</b>	
Mission	3 - Infrastructures for sustainable mobility
Cluster	1. High-speed rail and road maintenance 4.0
Project/Reform	9. Upgrading, electrification and resilience of railways South
Contact	MIMS/RFI
Date completed	28 April 2021



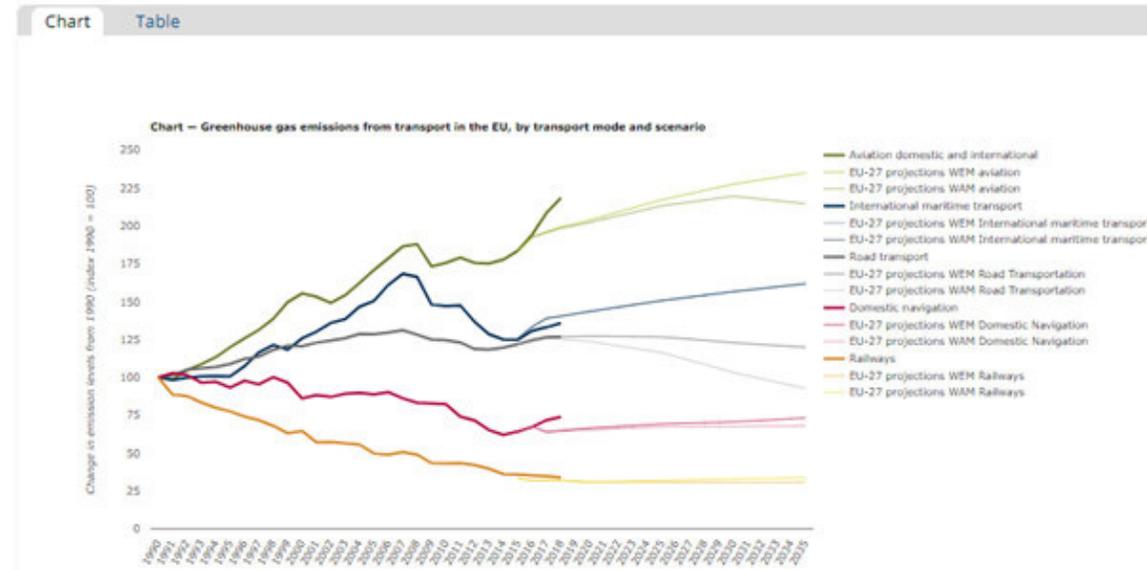
Phase 1		
Environmental target	Does the measure have no or negligible impact on the target or is it considered compliant with the DNSH principle for the relevant target?	Motivation if indicated A, B, C
1. <b>Climate change mitigation</b>	B. The measure appears to support this target 100%	<p>EU regulation 2021/241 of 12 February 2021, which established the Recovery and Resilience Facility, establishes in Annex VI "Climate control methodology" that the interventions relating to "Newly built or refurbished railway lines - TEN core network - T "(code 065) have a Coefficient for calculating support for climate change targets equal to 100%.</p> <p>Article 10 of EU regulation 2020/852, known as the "Taxonomy regulation" provides that:</p> <p>"An economic activity is considered to make a substantial contribution to climate change mitigation if it substantially contributes to stabilising greenhouse gas concentrations in the atmosphere to the level that prevents dangerous anthropogenic interference with the climate system in line with the long-term temperature target of the Paris Agreement by avoiding or reducing greenhouse gas emissions or increasing the absorption of greenhouse gases, including through innovative products or processes by:</p> <p><i>a) ... (omission)</i></p> <p><i>b) ... (omission)</i></p> <p><i>c) the increase in clean or climate-neutral mobility;</i></p> <p><i>d) ... (omission)".</i></p> <p><b>Green House Gases</b> (GHG) are those gases that are transparent to solar radiation entering the Earth, but are able to consistently retain the infrared radiation emitted by the Earth's surface, the atmosphere and clouds. The most impacting GHGs for the increase in the greenhouse effect are: CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub> and emissions from the aviation sector.</p> <p>The green transition and sustainability are the cornerstones for Europe's recovery towards a zero-emissions society.</p> <p>In 2011, the White Paper on transport set the following targets: by 2030, rail, together with waterways, will have to attract 30% of road freight transport on distances over 300 km and 50% by 2050.</p>



		<p>As part of the European Green Deal, with reference to Climate Actions, the European Commission in September 2020 proposed to raise the goal of reducing CO<sub>2</sub> and climate-altering gas emissions from 40% to 55% by 2030 (compared to 1990 levels), and climate neutrality by 2050.</p> <p>Furthermore, the 'Sustainable and Smart Mobility Strategy' (SSMS) [COM (2020) 789 final], an integral part of the Green Deal agenda, published by the EC in December 2020, requires the transport sector to transform towards a net 90% drop in emissions by 2050.</p> <p>The targets of the SSMS are particularly challenging:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• by 2030, collective line transport of less than 500 km must be zero-emission, inter-modal transport by rail and inland waterway must be able to compete with road transport in the EU, rail freight traffic must increase by 50% while high-speed traffic will have to double across Europe;</li><li>• by 2050: high-speed rail traffic must triple, rail freight traffic must double, the multi-modal trans-European transport network (TEN-T) will be fully operational for sustainable and intelligent transport with high-speed connectivity, all external intra-EU transport costs must be covered by transport users.</li></ul> <p>At the basis of the Commission's attention to the development of rail transport is the recognition that the development of the railway mode contributes to the reduction of Green House Gas (GHG) emissions and that CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub> are among the most impacting for the increase of the greenhouse effect.</p> <p>In fact, according to the Commission's estimates, rail transport produces only 0.5% of the overall GHG emissions emitted by the European transport sector (EU-28, 2017 data).</p> <p>In fact, as stated by The European Environment Agency, railway emissions (albeit calculated for diesel trains only), constitute only a small percentage of total transport emissions.</p>
--	--	---



**Fig. 2: Greenhouse gas emissions from transport in the EU, by transport mode and scenario**



Source: (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>)

The National Recovery and Resilience Plan foresees huge investments for the railway sector aimed at the design and construction of new infrastructures within the core and global TEN-T network that will contribute to improving the efficiency and competitiveness of the railway carrier and promote the shift from other modalities that produce higher amounts of GHG.

The Italian railway lines are 72% electrified and, for these, the GHG emission is indirect, as it is connected to the production of electricity.

The investments envisaged in the NRRP concern: upgrading of already electrified lines, electrification of diesel traction lines, upgrading of lines for the planned transition to hydrogen traction.

In terms of CO<sub>2</sub> emissions, various scientific studies have compared the different modes of transport.

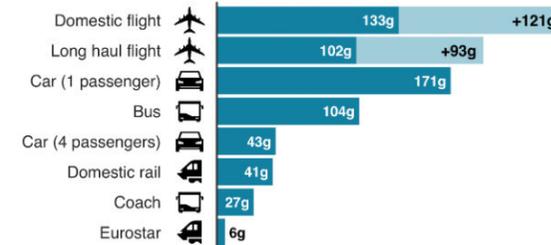


Below is an effective representation of the lower impact in terms of CO2 emissions by the railway carrier compared to other modes of transport.

### Emissions from different modes of transport

Emissions per passenger per km travelled

■ CO2 emissions ■ Secondary effects from high altitude, non-CO2 emissions



Note: Car refers to average diesel car

Source: BEIS/Defra Greenhouse Gas Conversion Factors 2019



The EC Delft document - "Handbook on external costs of transport", January 2019, provides the total and unitary costs of emissions with effects on climate change for land transport (EU28 average).

Passenger transport	Total costs EU28	Average costs	
	Billion €	€-cent per pkm	€-cent per vkm
Passenger car	55.56	1.18	1.90
Passenger car - petrol	32.02	1.22	1.97
Passenger car - diesel	23.54	1.12	1.80
Motorcycle	1.47	0.89	0.94
Bus	0.84	0.47	8.83
Coach	1.61	0.44	8.66
<b>Total passenger road</b>	<b>59.49</b>		
Passenger train diesel	0.22	0.34	20.1
<b>Total passenger transport</b>	<b>59.71</b>		

As an example, the following average values were compared:

- passenger car (petrol) = 1.22 €-cent/pkm



		<p>- passenger train diesel = 0.34 €-cent/pkm</p> <p>The costs of climate change for electric trains are only attributable to emissions from the production of electricity from non-renewable sources.</p> <p>The commitment of the Ferrovie dello Stato Italiane Group (FS Group), of which RFI is a part, for the fight against climate change has always characterised the modus operandi of the Group itself and, in 2019, led to the definition of the target of achieving carbon neutrality by 2050.</p> <p>In 2020, the FS Group's correct management of climate issues was formally recognised by the Carbon Disclosure Project (CDP- a non-profit organisation that is responsible for evaluating the environmental performance of the largest industrial groups) by obtaining an "A-" rating. ("Leadership" range) and being above the average of the global, European and sector level companies analysed by the organisation. The FS Group, in particular, was recognised for the implementation of current best practices in the fight against climate change, positively evaluating the completeness of the information, the awareness and management of environmental risks and the activation of the associated best practices. environmental leadership, which includes setting ambitious goals.</p> <p>The achievement of the targets set by the European Commission requires a great commitment for the transport sector and in particular the railway sector if we consider that, according to the National Account of Infrastructures and Transport (CNIT), passenger traffic in Italy is 91.5 % on road (882 billion passenger-kilometres in terms of private road transport, extra-urban public transport and public urban transport), while rail represents about 6% of passengers against 7.8% in Europe (COM (2021) 5 final , EU).</p> <p>At the same time, 54.5% of goods travel by road (about 100 billion tonne-km) and about 11% by rail compared to 18.7% in Europe (COM (2021) 5 final, EU).</p> <p>The railway investments eligible for the Recovery Fund will contribute significantly in terms of modal shift from road transport to rail transport and consequently will produce a reduction in CO2 emissions.</p> <p><u>Passenger transport</u></p> <p>In 2019, limited to land transport only (road + rail), equal to 938 billion pax.km, the modal split was:</p>
--	--	--



		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="712 260 1249 352">Transport mode</th> <th data-bbox="1249 260 1386 352">Modal share</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="712 352 1249 411">Railway transport</td> <td data-bbox="1249 352 1386 411">6%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 411 1249 470">Extra-urban public transport</td> <td data-bbox="1249 411 1386 470">10%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 470 1249 529">Urban public transport</td> <td data-bbox="1249 470 1386 529">2%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 529 1249 588">Private road transport</td> <td data-bbox="1249 529 1386 588">82%</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="768 588 1032 612"><i>Source: CNIT 2018-2019</i></p> <p data-bbox="730 639 2036 703">At 2030, with the entry into operation of the investments presented in the Recovery Fund, the modal share is estimated to be:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="712 727 1249 820">Transport mode</th> <th data-bbox="1249 727 1386 820">Modal share</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="712 820 1249 879">Railway transport</td> <td data-bbox="1249 820 1386 879">10%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 879 1249 938">Extra-urban public transport</td> <td data-bbox="1249 879 1386 938">11%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 938 1249 997">Urban public transport</td> <td data-bbox="1249 938 1386 997">2%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 997 1249 1056">Private road transport</td> <td data-bbox="1249 997 1386 1056">77%</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="730 1056 2036 1120">This modal shift is reflected in terms of CO2 saved by passenger road vehicles for a value of approximately <b>2.3 million tonnes per year</b>.</p> <p data-bbox="730 1147 925 1171"><u>Freight Transport</u></p> <p data-bbox="730 1198 2036 1262">In the case of freight transport, the traffic data for 2019 were considered, which indicate the total value and the following modal breakdown at approximately 200 billion tonnes km</p>	Transport mode	Modal share	Railway transport	6%	Extra-urban public transport	10%	Urban public transport	2%	Private road transport	82%	Transport mode	Modal share	Railway transport	10%	Extra-urban public transport	11%	Urban public transport	2%	Private road transport	77%
Transport mode	Modal share																					
Railway transport	6%																					
Extra-urban public transport	10%																					
Urban public transport	2%																					
Private road transport	82%																					
Transport mode	Modal share																					
Railway transport	10%																					
Extra-urban public transport	11%																					
Urban public transport	2%																					
Private road transport	77%																					



Transport mode	Modal share
Railway transport	10.7%
Coastal maritime navigation	29.3%
Inland waterways	0.0%
Air navigation	0.6%
Road transport (> 50km)	54.5%
Oil pipelines (> 50km)	4.8%
<i>Source: CNIT 2018-2019</i>	
By applying a prudential shift of about 10% from road to rail by 2030 (the long-term targets include 50% road transport, 50% rail transport by 2050 excluding transport by sea and air and excluding transport on routes shorter than 300km), the following modal share was estimated:	
Transport mode	Modal share
Railway transport	16.5%
Coastal maritime navigation	30%
Inland waterways	0.1%
Air navigation	0.6%
Road transport (> 50km)	47.7%
Oil pipelines (> 50km)	5.1%
This breakdown makes it possible to quantify the CO2 savings from heavy road vehicles from 2030 equal to approximately <b>400,000 tonnes per year</b> .	



		<p>Overall, therefore, starting from 2030 it is reasonable to assume that the eligible investments in the Recovery Fund will contribute to the achievement of the long-term targets both in terms of modal share and in terms of CO2 savings (approximately 2.8 million tonnes of CO2 from transport passenger and freight road).</p> <p>These forecasts have been developed considering all the investments envisaged in the NNRP and constitute a challenging target but which is deemed achievable, if the hypotheses relating to the response of the Railway Companies for the services offered, to the demand for railway mobility and to the situation are also confirmed with specific regard to economic conditions, transport policies, technological innovations and transformations in progress (energy mix, electric mobility, hydrogen mobility).</p> <p>In the cluster of investments related to <i>Upgrading, electrification and resilience of railways South</i> the interventions to upgrade existing lines in the south are included, which can be grouped into the following categories:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Electrification (i.e. Electrification and modernisation of the Barletta-Canosa line, Electrification and acceleration of Roccaravindola-Isernia-Campobasso, Electrification of the Ionian line, Catanzaro Lido - Crotona - Sibari line, Potenza - Foggia railway line - modernisation and electrification)</li> <li>b) Infrastructural and technological upgrading (i.e. Venafro upgrade - Campobasso - Termoli, Sibari-Catanzaro Lido- Reggio Calabria/Lamezia Terme upgrade, Pescara-Foggia upgrade, Palermo - Agrigento - Porto Empedocle lower upgrade, Taranto-Brindisi technological upgrade)</li> <li>c) Variants/Doubling/Acceleration (i.e. Doubling Codogno-Cremona-Mantova 1st phase, Doubling Decimomannu-Villamassargia 1st phase, New Ferrandina-Matera La Martella Line)</li> <li>d) Railway connections with airports (i.e. Arechi-Pontecagnano Airport section, Brindisi airport railway connection, Olbia airport railway connection)</li> <li>e) Connection with ports and terminals (i.e. New Cagioni station and connection with new Logistic Plate, Bari Lamasinata freight terminal, Brindisi inter-modal hub, Trapani Birgi inter-modality and accessibility, Port connection and Augusta bypass)</li> <li>f) Improvement of accessibility (i.e. Taranto station underpass)</li> <li>g) South line resilience plan.</li> </ul>
--	--	---



		<p>These investments are all aimed at significantly improving the competitiveness of the railway carrier with respect to other modes of transport, by increasing the performance of the current railway infrastructure and improving the accessibility of transport demand to the railway network.</p> <p>As a result of the greater competitiveness of the railway carrier, a shift from other methods is expected, which are more impacting in terms of GHG emissions.</p> <p>For more precise assessments relating to individual investments, it is necessary to develop a multi-modal traffic analysis that compares the "project situation" with the "reference situation" and arrive at a quantification of the new modal distribution and the foreseeable shift towards the railway mode , as required by European regulations for the preparation of Cost-benefit Analysis (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 - December 2014).</p>
--	--	--



<p><b>2. Adaptation to climate change</b></p>	<p>B. The measure appears to support this target 100%</p>	<p>The adoption of the "European Strategy for Adaptation to Climate Change" in 2013 aimed at making Europe more resilient, promoting greater awareness on the issue, for example through the implementation of the Climate-Adapt platform and supporting the actions taken by member States on adaptation.</p> <p>The target of improving the ability to react to the impacts of climate change at EU level requires the progressive integration of adaptation to climate change into EU policies, especially in priority sectors such as energy and transport. In 2015, the Ministry of the Environment and Land and Sea Protection (MATTM) defined the "National Strategy for Adaptation to Climate Change" (NSAC) to be implemented through the adoption of an action plan/sectoral action plans that define the schedules and methods of implementation.</p> <p>In this sense, in 2016, the Ministry of the Environment commissioned the Euro-Mediterranean Centre on Climate Change (CMCC) to draft the National Plan for Adaptation to Climate Change (NPACC), in order to contain the vulnerability of natural, social and economic systems, increase their adaptability and resilience and promote the coordination of actions at different levels of government. In particular, the NPACC, currently being approved, provides for a process of integration (mainstreaming) on the issues of adaptation (and therefore also in transport) organised over several levels in an attempt to translate the more general objectives of climate policies into operational guidelines and actions on the territory, also through the involvement of RFI and ANAS.</p> <p>With specific reference to transport infrastructures, adaptation strategies take the form of measures aimed at reducing vulnerabilities, increasing their resilience and consequently reducing the number and frequency of inefficiencies, repair and maintenance costs.</p> <p>In response to the Next Generation EU (NGEU) initiative, on 12 January, the Government presented the National Recovery and Resilience Plan (NRRP) which sets the fight against and adaptation to climate change among its objectives. In particular, for Mission 3 the NRRP provides:</p> <p><i>"A better and more extensive railway network and a smart road network, safer thanks to the control and management of traffic flows and more resilient in the face of climate change and its ageing, are essential to help increase the competitiveness of the country, fill the gap between north and south, guaranteeing rapid and efficient connections between the east and west of the peninsula and standardising the quality of transport services throughout the national territory."</i></p> <p>The new railway works are designed to maximise the useful life of the infrastructure. In design terms, this is implemented with choices aimed at guaranteeing the durability of the expected performance, also through redundancy systems, which limit the need for extraordinary maintenance work. These principles are combined with criteria of resilience to climate change in order to reduce the risks related to them.</p>
---	---	---



		<p>An "adaptation" approach of the design of railway infrastructures to climate change involves the use of the outputs produced by the weather-climatic models developed by the Intergovernmental Panel for Climate Change (IPCC), reported in the document "The future climate in Italy: analysis of the regional models "drawn up by the Higher Institute for Environmental Protection and Research (ISPRA) in 2015, in relation to climate change and extreme weather events in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hydraulic verification of river crossing works;</li> <li>- hydraulic verification of the drainage systems of the railway and road platform.</li> </ul> <p>RFI is among the main beneficiaries of the National Operational Program financed by the ERDF. As part of the National Operational Program (NOP), the systematic completion of "Form A" - Indicator 6 "Studies/Works of adaptation to climate change" is envisaged, in which some "Soft", "Green", "Gray" actions in the design or used in the context of sharing design choices with the territory are identified.</p> <p>In the cluster of investments related to Upgrading, electrification and resilience of railways South the interventions to upgrade existing lines in the south are included, which can be grouped into the following categories:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Electrification (i.e. Electrification and modernisation of the Barletta-Canosa line, Electrification and acceleration of Roccaravindola-Isernia-Campobasso, Electrification of the Ionian line, Catanzaro Lido - Crotona - Sibari line, Potenza - Foggia railway line - modernisation and electrification)</li> <li>b) Infrastructural and technological upgrading (i.e. Venafro upgrade - Campobasso - Termoli, Sibari-Catanzaro Lido- Reggio Calabria/Lamezia Terme upgrade, Pescara-Foggia upgrade, Palermo - Agrigento - Porto Empedocle lower upgrade, Taranto-Brindisi technological upgrade)</li> <li>c) Variants/Doubling/Acceleration (i.e. Doubling Codogno-Cremona-Mantova 1st phase, Doubling Decimomannu-Villamassargia 1st phase, New Ferrandina-Matera La Martella Line)</li> <li>d) Railway connections with airports (i.e. Arechi-Pontecagnano Airport section, Brindisi airport railway connection, Olbia airport railway connection)</li> <li>e) Connection with ports and terminals (i.e. New Cagioni station and connection with new Logistic Plate, Bari Lamasinata freight terminal, Brindisi inter-modal hub, Trapani Birgi inter-modality and accessibility, Port connection and Augusta bypass)</li> <li>f) Improvement of accessibility (i.e. Taranto station underpass)</li> <li>g) South line resilience plan.</li> </ol> <p>These investments are all aimed at significantly improving the competitiveness of the railway carrier with respect to other modes of transport, by increasing the performance of the current railway infrastructure and improving the accessibility of transport demand to the railway network</p>
--	--	---



<b>3. Sustainable use and protection of water and marine resources</b>	A. The measure has no or negligible impact on this target	<p>The use of water resources generally involves - or could lead to - negative impacts (i.e. negative externalities) on other potential users. The main negative externalities are linked to the impairment of the quality of the water contained in the water bodies from which it is withdrawn, due to polluting activities.</p> <p>For the new infrastructure projects promoted by RFI, the Environmental Impact Study and the Environmental Project of the Construction Site represent the main tool for the identification, prevention, evaluation and identification of management and mitigation measures of potential impacts on the environment. related to the construction phase of the works, contributing to the principle of sustainable use, reuse and protection of the water resource. The Environmental Monitoring Project is also drafted from the design phase to identify the points to be monitored on potentially critical factors as resulting from the results of the Environmental Impact Study.</p> <p>In fact, said Monitoring verifies and controls the impact of the construction of the work also on the superficial and deep hydro-geological system, in order to prevent alterations and possibly plan effective containment and mitigation interventions.</p> <p>The risks of environmental degradation related to the protection of water quality and the prevention of water stress are identified and taken into consideration in accordance with the requirements of Directive 2000/60/EC (Water Framework Directive).</p>
--	---	--



<p><b>4. The circular economy, including waste prevention and recycling</b></p>	<p>B. The measure appears to support this target 100%</p>	<p>In the National Recovery and Resilience Plan (NRRP) it is recalled that investments in the Circular Economy intervene on a process aimed at producing secondary raw materials from waste materials to make Italy less dependent on the supply of raw materials and consequently stronger and competitive on international markets.</p> <p>The NRRP also foresees a regulatory reform intervention, called “Circularity and traceability” aimed at promoting administrative simplification in the field of circular economy and the implementation of the European action plan for the circular economy. The latter will aim to improve the organisation and operation of the waste control and traceability system, to strengthen eco-design and industrial symbiosis, reducing waste production upstream and to strengthen Italy's position as a country with</p> <p>the highest circular reuse rates in Europe.</p> <p>The circular economy envisages reducing the consumption of resources and raw materials and is therefore also connected to the design principles of the railway infrastructure which, by maximising durability and useful life, reduce extraordinary maintenance interventions. The main environmental problems related to the waste sector are attributable to the consequences caused by the different types of disposal or recovery adopted: polluting emissions from landfills or incinerators, soil contamination, negative perceptual effects, pollution problems potentially associated with recycling or recovery, etc.</p> <p>As a European reference, we recall the "Waste Strategy Review", in which waste management is placed in descending order of preference: Reduction at source; Reuse; Recovery; Incineration with energy recovery; Disposal in controlled landfills.</p> <p>Rete Ferroviaria Italiana, operates in a sector oriented towards the sustainable development of the country and every day works for the construction of a new scenario of mobility and progress focused on people and the environment. In this context, RFI has cultivated an important tradition in favour of the development of policies and practices of circular economy and energy transition, capable on the one hand of minimising the impacts of production activities and on the other of maximising the utility and value of railway assets.</p> <p>In the construction and maintenance of the infrastructure, RFI produces a large quantity of construction and demolition materials, mainly consisting of excavated earth and rocks and excavated railway rubble. The treatment and management of excavated earth and rocks has been subject, over the last few years, to various regulatory changes, up to the implementation of article 5 of Directive 98/2008/EC, implemented with the introduction of art. 184-bis in the Consolidated Environmental Law. The Directive governs measures and criteria to be met to establish whether specific</p>
---	---	--



		<p>substances or objects can be considered by-products or waste. The implementation of the principle outlined in article 184-bis has therefore given rise to Ministerial Decree 161/2012 which then evolved into the current Presidential Decree 120/2017 containing the simplified regulation of the management of excavated earth and rocks. This regulation establishes that earth and rocks coming from excavations in the construction sector can sometimes present themselves as materials to be considered as real "products" to be reused to replace the natural resources deriving from quarry "exploitation". RFI therefore proceeded to adapt its procedures (design manuals and tender specifications) to proactively respond to EU principles, achieving very high standards in the European construction landscape. As part of the RFI Civil Works Design Manual, the procedural system to be adopted both in the design phase and in the execution phase of the interventions aimed at maximising the reuse of excavated earth and rocks in the same works of origin or, alternatively, in other works or industrial processes was defined so as to reduce, on the one hand, the production of special waste and, on the other, the need to procure virgin quarry material, promoting the transition towards the circular economy.</p> <p>Only in the event that the material does not meet the environmental characteristics or performance criteria, RFI admits its management as waste. Also in this case the procedural system is such as to promote the delivery of waste for recovery rather than disposal with the aim of promoting its circularity in order to guarantee its re-entry into the product cycle.</p> <p>By-products not intended for re-use in railway works are instead intended for environmental redevelopment and restoration interventions identified in synergy with local administrations, in order to identify degraded or abandoned areas or interventions of public interest and of priority importance in the areas impacted/affected by the Design.</p>
--	--	---



<p><b>5. Prevention and limitation of impacts on air, water and soil quality</b></p>	<p>A. The measure has no or negligible impact on this target</p>	<p>Emissions of air pollutants such as nitrogen oxides, sulphur dioxide or particulate matter, etc. have negative impacts on human health, generate material damage and losses in crops and adversely affect ecosystems.</p> <p>Investments in transport can significantly affect air quality, affecting the decrease or increase in the level of emissions of air pollutants.</p> <p>Activities that generate emissions of pollutants into the atmosphere (i.e. NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, COVNM, PM<sub>tot</sub>) first of all have an impact in local terms, i.e. where the transport system being assessed is produced and managed.</p> <p>There are mainly four types of impacts in terms of local emissions into the atmosphere related to the transport sector:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Effects on health: due to the risk of increased respiratory and cardiovascular diseases and the relative increase in the costs of medical treatment, loss of working hours due to illness and greater risk of death;</li> <li>2. Damage to agriculture: due to potential damage to agricultural products by some pollutants (i.e. NO<sub>x</sub>, VOC, SO<sub>x</sub>) and the relative decrease in agricultural yields;</li> <li>3. Damage to materials and buildings: due to damage to buildings and façades produced by dust or corrosion processes triggered by some polluting substances, this effect in our territory is considered insignificant;</li> <li>4. Loss of biodiversity: due to damage to ecosystems due to some pollutants that could alter the balance of fauna and flora, this effect in our territory is considered insignificant.</li> </ol> <p>In the EC Delft document "Handbook on External costs of transport" the main available studies have been collected and processed to evaluate these impacts and thus provide the two main input values for estimating the externalities connected to local emissions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• cost factors, which express health and non-health costs in terms of €/ton of substance considered;</li> <li>• emission factors, which express the unit values in terms of tonnes of substance considered for p-km or for v-km, or for t-km.</li> </ul> <p>The EC Delft document - "Handbook on external costs of transport", January 2019, provides the total and unitary costs of emissions with effects on climate change for passenger ground transport (EU28 average). For the sake of brevity, only the following average values are reported:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- passenger car (petrol) = 0.33 €-cent/pkm</li> <li>- high speed passenger train = 0.002 €-cent/pkm</li> </ul> <p>The competitive advantage in terms of air pollution of the railway mode compared to the road mode is evident.</p>
--	--	---



Transport mode	Total costs EU28 Billion €	Average costs	
		€-cent/pkm	€-cent/vkm
<b>Passenger transport</b>			
Passenger car	33.36	0.71	1.14
<i>Passenger car - petrol</i>	8.58	0.33	0.53
<i>Passenger car - diesel</i>	24.79	1.18	1.90
Motorcycle	1.84	1.12	1.17
Bus	1.35	0.76	14.19
Coach	2.67	0.73	14.34
<b>Total passenger road</b>	<b>39.23</b>		
High speed passenger train	0.002	0.002	0.66
Passenger train electric	0.03*	0.01	1.14
Passenger train diesel	0.52	0.80	47.0
<b>Total passenger rail</b>	<b>0.55</b>		
<b>Total passenger transport</b>	<b>39.78</b>		

In the cluster of investments related to Upgrading, electrification and resilience of railways South the interventions to upgrade existing lines in the south are included, which can be grouped into the following categories:

- a) Electrification (i.e. Electrification and modernisation of the Barletta-Canosa line, Electrification and acceleration of Roccaravindola-Isernia-Campobasso, Electrification of the Ionian line, Catanzaro Lido - Crotona - Sibari line, Potenza - Foggia railway line - modernisation and electrification)
- b) Infrastructural and technological upgrading (i.e. Venafro upgrade - Campobasso - Termoli, Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme upgrade, Pescara-Foggia upgrade, Palermo - Agrigento - Porto Empedocle lower upgrade, Taranto-Brindisi technological upgrade)
- c) Variants/Doubling/Acceleration (i.e. Doubling Codogno-Cremona-Mantova 1st phase, Doubling Decimomannu-Villamassargia 1st phase, New Ferrandina-Matera La Martella Line)
- d) Railway connections with airports (i.e. Arechi-Pontecagnano Airport section, Brindisi airport railway connection, Olbia airport railway connection)



		<p>e) Connection with ports and terminals (i.e. New Cagioni station and connection with new Logistic Plate, Bari Lamasinata freight terminal, Brindisi inter-modal hub, Trapani Birgi inter-modality and accessibility, Port connection and Augusta bypass)</p> <p>f) Improvement of accessibility (i.e. Taranto station underpass)</p> <p>g) South line resilience plan.</p> <p>These investments are all aimed at significantly improving the competitiveness of the railway carrier with respect to other modes of transport, by increasing the performance of the current railway infrastructure and improving the accessibility of transport demand to the railway network.</p> <p>As reported by the "Handbook on the external costs of transport", the various negative effects that transport activities can cause in terms of soil and water pollution are considered to be, for example, those due to:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Heavy metals. There are several transport-related processes that involve the emission of heavy metals, for example, brake abrasion (both for rail and road transport), track abrasion and fuel combustion residues. To date, there are limited studies that estimate the impacts deriving from the emission of heavy metals in transport in monetary terms. However, some research has shown that these can be considered as negligible (i.e. less than 1% of the total costs of externalities related to the transport sector).</li><li>• Toxic organic substances. Another consequence related to fuel combustion is the emission of toxic organic substances. However, their impact in terms of environmental pollution is relatively low.</li><li>• Poor waste water management. In the context of the activities carried out in the transport sector, in the infrastructure sector and in the real estate services sector, another form of potential pollution is represented by the discharge of waste water.</li></ul> <p>As part of the design of new railway infrastructures and in particular those to be subjected to Environmental Impact Assessment (EIA), all the necessary studies are carried out to verify the conditions of minimum interference with the components defined by the EIA regulations, including air, water, soil, biodiversity, raw materials, acoustic and vibrational climate, etc. The environmental studies for the interventions subjected to EIA are completed by the Environmental Design of the Construction Site and by the Environmental Monitoring Plan.</p>
--	--	---



		<p>The studies also include the identification of the possible presence of contaminated sites in order to guide the route choices, limit interference and, if possible, redevelop and reclaim the areas.</p> <p>The Environmental Design of the Construction Site aims to identify, describe and assess the significance of the direct and indirect environmental problems that can be generated and define mitigation measures and operational procedures to contain the environmental impacts connected to the construction phase of the work.</p> <p>The measures essentially consist of direct and indirect interventions in the construction site areas, on the roads used for the construction of the work (movements between the construction site areas, roads to/from quarries and landfills, storage sites, etc.), in land storage areas, contributing to the protection of surface and deep waters, soil, biodiversity, the need for raw materials, the acoustic climate, vibrations, air quality, waste and waste materials, water discharges, harmful substances and the landscape.</p> <p>The attention to the environment, which characterises the model for the construction of sustainable railway infrastructures, is also concretely applied in the adoption, in the contract assignment phase, of specific contractual clauses which provide for the obligation for the companies carrying out the works to ensure constant and timely supervision of the environmental aspects of the construction site also through the implementation of specific environmental management systems that comply with the requirements of the international standard by the contractor.</p> <p>The Environmental Monitoring Design is drawn up in accordance with the current legislation on environmental matters, and in compliance with the guidelines in force and in compliance with the provisions of the pertinent bodies for the supervision of the various environmental components. It defines the objectives, requirements, methodological criteria, methods and timing for Before - During - After Work Monitoring, taking into account the territorial and environmental reality in which the design of the work is inserted and the potential impacts it determines both in positive and negative terms, as a result of the assessments that emerged in the analyses carried out on environmental factors as part of the drafting of the Environmental Impact Study.</p> <p>The proponent, through Environmental Monitoring activities, verifies the impact of the work on the environmental matrices by carrying out measurement campaigns in the ante-construction phase (for the characterisation of the site), during work (for the construction phase) and after (for the operating phase).</p> <p>The campaigns include investigations on the components of surface and groundwater, soil and subsoil, acoustic and vibrational climate, air quality, social environment and vegetation, flora, fauna and ecosystems.</p>
--	--	--



		<p>Monitoring data are entered and organised through a geographic information database, which constantly provides updates on the environmental status of the areas affected by the works, to the bodies responsible for the control and validation process of the environmental data, through specific alerting tools.</p> <p>As regards the verification of the acoustic and vibrational impact, specific forecast studies are drawn up in which the receptors present in the design's range or influence are identified and the post-work climate is characterised by means of simulations conducted with specific specialised software that take into account the characteristics of the design, territory, infrastructure and traffic planned both during the day and night. Downstream of this activity, the post-construction emission scenario is compared with the limits imposed by current legislation, in order to dimension the mitigation measures necessary to bring the acoustic climate and any vibration emissions within the standard deadlines. For vibrations, in particular, reference is made to the standard indications (UNI standards) concerning the disturbance to people.</p>
--	--	---



**6. Protection and restoration of biodiversity and ecosystems**

A. The measure has no or negligible impact on this target

Transport infrastructures have different effects on nature, landscape and natural habitats.

The main effects reported in the literature are habitat fragmentation and disturbance of ecological permeability, habitat loss (loss of biocoenoses), negative effects on ecosystems due to the presence and operation of infrastructures and, finally, to the emission of atmospheric pollutants.

In the EC Delft document “Handbook on External costs of transport” the main studies available in literature have been collected and processed to evaluate these impacts.

The document sets out the cost factors for habitat loss and habitat fragmentation for the EU28 average. The cost factors derive from the Swiss study on the external costs of transport INFRAS en Ecoplan, 2018.

For example, the "Total habitat damage" expressed in costs € 2016 per km and year is equal to:

- 93,500 for motorway infrastructures
- 84,500 for high-speed railway infrastructures. I

**Table 58 – Cost factors for costs of habitat damage EU28**

Cost in € <sub>2016</sub> per km and year	Road €/((km *a)		Rail €/((km *a)		Aviation €/((km <sup>2</sup> *a)	Inland waterways €/((km *a)
	Motorways	Other roads	High-speed	Other railways		
Habitat loss	78,900	1,900	57,500	8,200	437,500	6,600
Habitat fragmentation	14,600	2,200	27,000	5,900	0	0
<b>Total habitat damage</b>	<b>93,500</b>	<b>4,100</b>	<b>84,500</b>	<b>14,100</b>	<b>437,500</b>	<b>6,600</b>

Source: Own calculations based on INFRAS, Ecoplan 2018 (External effects of transport in Switzerland 2015).

According to the Biodiversity Strategies for 2030 foreseen for the United Nations Conference on Biodiversity 2020 (COP15), the European Parliament in terms of Biodiversity has defined the following objectives:

- ensure that at least 30% of the EU territory is made up of natural areas
- restore at least 30% of damaged ecosystems



		<ul style="list-style-type: none"><li>• further integrate biodiversity into all policies</li><li>• set up a clear spending target for biodiversity integration in the 2021-2027 long-term budget of a minimum of 10%</li></ul> <p>Railway infrastructures also offer the opportunity to intervene on some of these points, for example the redevelopment of damaged ecosystems, through environmental mitigation and compensation, and the restitution of natural areas, for example, following the decommissioning of railway lines.</p> <p>For the new infrastructure designed promoted by RFI, the analysis of the reference context in terms of biodiversity is one of the main tools for the prevention of potential significant impacts on the environment, already in the phase of choosing the corridor and the route.</p> <p>In fact, starting from a study of a large area, and in the context of route choices that respect the geometric and functional constraints of the work, the solution is identified that has the greatest characteristics of sustainability also minimising interference with parks, protected areas and Natura 2000 sites.</p> <p>Evidence of this design focus and of all the actions aimed at mitigating the construction and operation phase of the infrastructure, is provided in the Environmental Impact Study and, if necessary, in the Incidence Report.</p> <p>With regard to Natura 2000 sites, if the design solution as selected above in any case directly or indirectly (5 km range) concerns a Site of Community Interest/Special Conservation Areas and/or a Special Protection Area, the Impact Assessment procedure Environmental is integrated by the Environmental Impact Assessment Procedure.</p> <p>The Incidence Report examines all possible alterations on the habitats and on the protected animal and plant species, also by means of precise surveys in the field.</p>
--	--	--



**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA**

VALUTAZIONE DNSH

Relazione Generale

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	45 di 46

## Allegato 2

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA  
VULNERABILITÀ (CE Regolamento Delegato obiettivo mitigazione)**

**cod. RR0010R22RHSA000X002A**

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO  
S.O. AMBIENTE**

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA**

**COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA**

Relazione Generale

Allegato 2 alla Relazione di Valutazione DNSH

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ (CE Regolamento Delegato obiettivo mitigazione)

SCALA:

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
RR00	10	R	22	RH	SA000X	002	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Esecutiva	D. Fuoco I.R.I.D.E. srl	Dicembre 2022	L. Alfieri	Dicembre 2022	T. Paoletti	Dicembre 2022	C. Ercolani Dicembre 2022
				<i>L. Alfieri</i>				 ITALFERR S.p.A. Dott.ssa Carolina Ercolani Ordine Agronomico e Agronomi Laici di Roma, Albani e Viterbo 0445

File: RR0010R22RHS000X002A

n. Elab.:

## Indice

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DEFINIZIONI .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>STRUTTURA DEL DOCUMENTO .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>ANALISI DEI DATI STORICI OSSERVATI .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>ANALISI DELLE PROIEZIONI CLIMATICHE .....</b>	<b>13</b>
5.1	STIMA DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI SULL'AREA IN OGGETTO .....	16
5.2	IDENTIFICAZIONE DELLE AREE CLIMATICHE OMOGENEE .....	18
5.2.1	Sintesi dei dati previsionali (fonte CMCC).....	19
<b>6</b>	<b>ANALISI DI VULNERABILITÀ E RISCHIO AL CLIMA E AI CAMBIAMENTI CLIMATICI ...</b>	<b>20</b>
6.1	DESCRIZIONE DEI PROGETTO E SINTESI DEL TRACCIATO .....	24
6.2	SELEZIONE DEGLI HAZARD CLIMATICI .....	25
6.3	PROCEDURA ADOTTATA PER LA VALUTAZIONE DELLA VULNERABILITÀ AL CLIMA ATTUALE	25
6.3.1	Analisi della Sensitività al Clima Attuale.....	26
6.3.2	Analisi della Capacità di Adattamento al Clima Attuale .....	26
6.3.3	Valutazione della Vulnerabilità Clima Attuale .....	26
6.4	PROCEDURA ADOTTATA PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO CONNESSO AL CLIMA ATTUALE .....	27
6.4.1	Analisi dell' Esposizione al Clima Attuale.....	27
6.4.2	Valutazione del Rischio connesso al Clima Attuale .....	28
6.5	VULNERABILITÀ, RISCHIO E SOLUZIONI DI ADATTAMENTO AL CLIMA ATTUALE .....	29
6.5.1	Fattore Temperatura.....	29
6.5.2	Fattore Vento .....	34
6.5.3	Fattore Acque .....	37
6.5.4	Fattore Massa Solida.....	42

6.6	VALUTAZIONE DELLA VULNERABILITÀ ALLE PROIEZIONI CLIMATICHE FUTURE .....	42
6.6.1	Scelta degli Indicatori Climatici di Riferimento per ciascun Hazard .....	42
6.6.2	Evoluzione degli Indicatori Climatici secondo Proiezioni Future .....	43
6.6.3	Analisi della Sensitività e della Capacità di Adattamento al Clima Futuro .....	44
6.6.4	Analisi della Vulnerabilità al Clima Futuro .....	44
6.6.5	Analisi dell'Esposizione al Clima Futuro.....	44
6.6.6	Valutazione del Rischio connesso al Clima Futuro .....	44
6.6.7	Considerazioni sull'esito dell'Analisi di Vulnerabilità e Rischio al Clima Futuro.....	44
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>45</b>
<b>8</b>	<b>ALLEGATI .....</b>	<b>46</b>
8.1	ALLEGATO 1 - ELENCO DEGLI INDICATORI CLIMATICI .....	46

## 1 PREMESSA

L'analisi in oggetto fa riferimento al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia, intervento che rientra nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Al fine di ottemperare a quanto specificato dall'articolo 11 del Regolamento UE 852/2020, in termini di contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici, e garantire il perseguimento degli obiettivi ambientali (art. 9 852/2020 UE), si è proceduto all'analisi dei fattori potenzialmente connessi alla tematica in oggetto.

Nello specifico di seguito è stata effettuata una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità, in ottemperanza a quanto indicato dai Criteri di Vaglio Tecnico riportati nel par. 6.14 (Infrastrutture per il trasporto ferroviario) nell'Allegato I al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 (di seguito indicato come "Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione"), al fine di dimostrare l'applicabilità del criterio DNSH all'obiettivo ambientale "Adattamento ai cambiamenti climatici".

Si riporta di seguito il criterio indicato in Appendice A:

*"I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nella tabella di cui alla sezione II dell'appendice A, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità conformemente alla procedura che segue:*

- a) esame dell'attività per identificare quali rischi climatici fisici elencati nella sezione II della presente appendice possono influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto;*
- b) se l'attività è considerata a rischio per uno o più rischi climatici fisici elencati nella sezione II della presente appendice, una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità per esaminare la rilevanza dei rischi climatici fisici per l'attività economica;*
- c) una valutazione delle soluzioni di adattamento che possono ridurre il rischio fisico climatico individuato.*

*La valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità è proporzionata alla portata dell'attività e alla durata prevista, così che:*

- a) per le attività con una durata prevista inferiore a 10 anni, la valutazione è effettuata almeno ricorrendo a proiezioni climatiche sulla scala appropriata più ridotta possibile;*
- b) per tutte le altre attività, la valutazione è effettuata utilizzando proiezioni climatiche avanzate alla massima risoluzione disponibile nella serie esistente di scenari futuri coerenti con la durata prevista dell'attività, inclusi, almeno, scenari di proiezioni climatiche da 10 a 30 anni per i grandi investimenti. Le proiezioni climatiche e la valutazione degli impatti si basano sulle migliori pratiche e sugli orientamenti disponibili e tengono conto delle più attuali conoscenze scientifiche per l'analisi della vulnerabilità e del rischio e delle relative metodologie in linea con le relazioni del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico, le pubblicazioni scientifiche sottoposte ad esame inter pares e i modelli open source o a pagamento più recenti. Per le attività esistenti [...]. Per le nuove attività e le attività esistenti che utilizzano beni fisici di nuova costruzione, l'operatore economico integra le soluzioni di adattamento che riducono i più importanti rischi climatici individuati che pesano su tale attività al momento della progettazione e della costruzione e provvede ad attuarle prima dell'inizio delle operazioni. Le soluzioni di adattamento attuate non influiscono 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; sono*

*coerenti con i piani e le strategie di adattamento a livello locale, settoriale, regionale o nazionale; e prendono in considerazione il ricorso a soluzioni basate sulla natura o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi.”*

Tale analisi, inoltre, è stata eseguita conformemente a quanto indicato nell’Allegato alla Circolare n.33 del 13/10/2022 del Ministero dell’Economia e delle Finanze “Guida Operativa per il Rispetto del Principio di Non Arrecare Danno Significativo all’Ambiente (cd. DNSH)”, con specifico riferimento alla scheda 23 - Infrastrutture per il trasporto ferroviario, nonché alle “Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 - Brussels, 29.7.2021C(2021) 5430 final”, e secondo quanto riportato nel Rapporto “Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità<sup>1</sup>” della “Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili” - (MIMS Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili).

## 2 DEFINIZIONI

**IPCC:** Intergovernmental Panel on Climate Change, è il principale organismo internazionale per la valutazione dei cambiamenti climatici. Istituito nel 1988 dalla World Meteorological Organization (WMO) e dallo United Nations Environment Programme (UNEP) allo scopo di fornire al mondo una visione chiara e scientificamente fondata dello stato attuale delle conoscenze sui cambiamenti climatici e sui loro potenziali impatti ambientali e socioeconomici.

**Sensitività:** è il grado con cui un sistema o una specie è influenzato, negativamente o positivamente, dalla variabilità e dal cambiamento del clima. L'effetto può essere diretto (ad es. un cambiamento nella resa delle colture in risposta ad una variazione della temperatura) o indiretti (ad es. i danni causati da un aumento della frequenza di inondazioni costiere a causa dell'innalzamento del livello del mare) (IPCC 2014<sup>2</sup>).

**Capacità di Adattamento:** Capacità di adattamento (agli impatti dei cambiamenti climatici) è la capacità dei sistemi, delle istituzioni, degli esseri umani e degli altri organismi di adattarsi a potenziali danni, per sfruttare le opportunità, o per rispondere alle conseguenze (IPCC 2014).

**Vulnerabilità:** la propensione o la predisposizione degli elementi esposti a essere influenzati negativamente. Il termine comprende una varietà di concetti ed elementi, tra cui la sensibilità o suscettibilità al danno e la mancanza di capacità di far fronte e di adattarsi (IPCC 2014).

**Esposizione:** è la presenza di persone, specie o ecosistemi, funzioni ambientali, servizi, risorse, infrastrutture, funzioni economiche, sociali, beni culturali in luoghi che potrebbero essere influenzati negativamente (IPCC 2014).

**Rischio:** Le potenziali conseguenze laddove sia in gioco qualcosa di valore per l'uomo (inclusi gli stessi esseri umani) e laddove l'esito sia incerto. Il rischio è spesso rappresentato come la probabilità del verificarsi di eventi o trend

<sup>1</sup> Il Rapporto illustra come la crisi climatica impatta e impatterà sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto nazionali e locali, e propone un insieme di iniziative per anticipare e mitigare i rischi climatici, per aumentare la resilienza e la capacità di adattamento del nostro Paese a tali fenomeni.

Il Rapporto è stato realizzato dalla Commissione di studio, coordinata dal Prof. Carlo Carraro, Ordinario di Economia Ambientale all’Università Ca’ Foscari di Venezia, istituita ad aprile 2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, per individuare soluzioni concrete volte a dotare l’Italia di infrastrutture moderne e sostenibili.

<sup>2</sup> <https://ipccitalia.cmcc.it/reports/ar5-quinto-rapporto-di-valutazione-20132014/>

pericolosi, moltiplicata per le conseguenze che si avrebbero se questi eventi si verificassero. Il rapporto WGII AR5 dell'IPCC valuta i rischi correlati al clima.

**Mitigazione:** insieme di strategie finalizzate alla riduzione di uno o più rischi intervenendo sulle cause.

**Adattamento:** insieme di strategie finalizzate a prevenire e ridurre uno o più rischi intervenendo sugli effetti.

**Cluster di anomalie<sup>3</sup>:** aree climaticamente omogenee, aree del territorio nazionale con uguale condizione climatica attuale e stessa proiezione climatica di anomalia futura.

**CMCC:** Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici

**EURO-CORDEX:** Esperimento di Downscaling Coordinato - Dominio Europeo

**Scenari RCP (Representative Concentration Pathways):** sono scenari di emissione nonché rappresentazioni plausibili del futuro sviluppo delle concentrazioni dei gas a effetto serra e degli aerosol.

**Clima:** l'insieme delle condizioni atmosferiche medie (temperatura, precipitazione, direzione prevalente del vento, pressione, ecc) che caratterizza una specifica area geografica ottenute da rilevazioni omogenee dei dati per lunghi periodi.

**Proiezione climatica:** stima delle variazioni del clima futuro che viene fornita dai modelli climatici.

### 3 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Come riportato in premessa, il presente documento ottempera a quanto indicato dai Criteri di Vaglio Tecnico riportati nel par. 6.14 (*Infrastrutture per il trasporto ferroviario*) dell'Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione che richiedono lo sviluppo di una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità al fine di dimostrare l'applicabilità del principio DNSH<sup>4</sup> all'obiettivo Adattamento ai cambiamenti climatici per il progetto in esame, e a quanto indicato anche nella scheda 23 (*Infrastrutture per il trasporto ferroviario*) della Circolare n.33 del 13/10/2022 del Ministero dell'Economia e delle Finanze "*Guida Operativa per il Rispetto del Principio di Non Arrecare Danno Significativo all'Ambiente (cd. DNSH)*".

Per effettuare tale valutazione si è partiti dall'analisi dei dati storici osservati, in termini di precipitazioni e temperatura (capitolo 4), rilevati dal *Sistema Nazionale per l'elaborazione e diffusione di dati climatici - SCIA* ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://isprambiente.it)).

Successivamente è stato analizzato il cambiamento climatico atteso (capitolo 5), utilizzando proiezioni climatiche di scenari futuri coerenti con la durata prevista dell'attività.

Nello specifico è stata effettuata una stima degli effetti del cambiamento climatico sull'area in oggetto (paragrafo 5.1) procedendo alla identificazione delle aree climatiche omogenee per anomalie (paragrafo 5.2) ed infine sono

<sup>3</sup> Si definisce anomalia la deviazione di una variabile dal suo valore medio nel corso di un periodo di riferimento

<sup>4</sup> "Non arrecare un danno significativo" è la traduzione italiana del principio riportato nel Regolamento Europeo come "Do No significant Harm" il cui acronimo è DNSH.

stati riassunti i dati previsionali - fonte CMCC - relativi alla porzione di territorio in cui la infrastruttura si inserisce (paragrafo [5.2.1](#)).

Nel successivo capitolo [6](#), in accordo con l'approccio indicato nel V Report IPCC (AR5, 2014 - di seguito indicato come IPCC 2014) e nel rispetto di quanto riportato negli *"Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 - Brussels, 16.9.2021 2021/C 373/01"*, è stata sviluppata una procedura finalizzata all'analisi della vulnerabilità climatica e, ove necessario, all'analisi del rischio connesso al clima ed ai cambiamenti climatici. Sono stati identificati gli specifici pericoli climatici fisici (hazard) che si ritiene possano influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto. Tali pericoli sono stati declinati in funzione dei fattori climatici riportati nella sezione II della appendice A dell'Allegato 1 al Regolamento 852/2020 UE per l'Obiettivo Mitigazione e nel Rapporto *"Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità"*<sup>5</sup> della "Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili" - (MIMS Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) (paragrafo [6.2](#)).

La valutazione della Vulnerabilità al clima attuale è stata sviluppata in funzione dei fattori Sensitività (paragrafo [6.3.1](#)) e Capacità di Adattamento (paragrafo [6.3.2](#)) per alcuni asset di progetto sottoposti ai probabili hazard.

La valutazione del Rischio, effettuata a valle di quella propedeutica relativa al fattore Esposizione (paragrafo [6.4.1](#)), è stata condotta per le sole casistiche hazard/asset per le quali l'analisi di Vulnerabilità ha restituito un esito uguale o superiore a "medio".

In particolare, nel paragrafo [6.5](#), con specifico focus sull'area in esame, è stata effettuata la valutazione di Vulnerabilità e Rischio al clima attuale, in funzione dei pericoli climatici applicabili, articolata per fattori meteorologici (temperatura, vento, acque, massa solida).

Nel paragrafo [6.6](#), e nei relativi sottoparagrafi, viene illustrata la procedura per la stima della Vulnerabilità e del Rischio climatico in funzione delle proiezioni climatiche future sul territorio in esame, realizzata attraverso gli indicatori climatici derivanti dagli studi effettuati dal CMCC e contenuti nel Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC - versione 2018 – [link al sito](#)).

Completano il documento, in allegato 1 (par. [8.1](#)), l'elenco degli indicatori climatici considerati.

<sup>5</sup> Il Rapporto illustra come la crisi climatica impatta e impatterà sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto nazionali e locali, e propone un insieme di iniziative per anticipare e mitigare i rischi climatici, per aumentare la resilienza e la capacità di adattamento del nostro Paese a tali fenomeni.

Il Rapporto è stato realizzato dalla Commissione di studio, coordinata dal Prof. Carlo Carraro, Ordinario di Economia Ambientale all'Università Ca' Foscari di Venezia, istituita ad aprile 2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, per individuare soluzioni concrete volte a dotare l'Italia di infrastrutture moderne e sostenibili.

#### 4 ANALISI DEI DATI STORICI OSSERVATI

Al fine di ricostruire un'analisi meteo climatica di maggior dettaglio sull'area di studio, vengono riportate le serie storiche degli anni 2009 - 2016, dei parametri significativi ai fini della valutazione del rischio climatico e analisi della vulnerabilità, quali Temperatura e Precipitazioni, rilevati dalla stazione meteorologica di Olbia Aeroporto (coordinate: longitudine 9.517 - latitudine 40.901), e condivisi dal *Sistema Nazionale per l'elaborazione e diffusione di dati climatici - SCIA* ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://SCIA.isprambiente.it)), ritenuta rappresentativa dell'area interessata dalle opere in progetto (cfr. Figura 1).



Figura 1: Localizzazione stazione di telemisura di Olbia Aeroporto

#### ANALISI DEI DATI STORICI OSSERVATI

Il clima dell'area di Olbia può essere in prima battuta descritto dalla seguente tabella (cfr. *Figura 2*) che riporta in sintesi le medie mensili dei parametri Temperatura, Precipitazioni, Umidità, Giorni di pioggia (periodo 1991-2021) e Ore di sole (periodo 1999-2019).

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ**  
**RELAZIONE GENERALE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 002	A	9 di 46

	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Medie Temperatura (°C)	9.1	9	11.2	13.8	17.6	22.2	25.1	25.2	21.4	18	13.6	10.5
Temperatura minima (°C)	6.6	6.3	8.1	10.3	13.7	17.7	20.5	20.9	18	15.1	11.2	8.1
Temperatura massima (°C)	12	12.2	14.8	17.5	21.5	26.4	29.5	29.6	25.2	21.6	16.5	13.2
Precipitazioni (mm)	59	47	57	54	43	19	8	12	36	69	82	67
Umidità(%)	80%	77%	76%	75%	70%	62%	58%	61%	69%	77%	80%	79%
Giorni di pioggia (g.)	6	6	6	6	4	2	1	2	4	6	8	8
Ore di sole (ore)	6.0	7.0	8.4	10.2	11.6	12.8	12.9	11.9	10.0	8.1	6.6	6.0

Data: 1991 - 2021 Temperatura minima (°C), Temperatura massima (°C), Precipitazioni (mm), Umidità, Giorni di pioggia. Data: 1999 - 2019: Ore di sole

Figura 2: Dati meteorologici di Olbia (Fonte <https://it.climate-data.org/europa/italia/sardegna/olbia-891446/>)

Le temperature medie mensili si attestano intorno ai 25°C (mesi estivi luglio-agosto). Le precipitazioni si concentrano nei mesi freddi (trimestre ottobre - dicembre) con valori medi di cumulata mensile che non superano gli 82 mm.

**Analisi delle precipitazioni Annuie**

Dall' analisi dei dati rilevati dalla centralina di Olbia, nel periodo 2009 - 2020 le precipitazioni cumulate annuali si attestano attorno a valori variabili da un minimo di 303 mm registrati nel 2017, fino a un massimo di 675 mm registrati nel 2013 (cfr. Figura 3). Si rileva una leggera riduzione delle precipitazioni totali annue.

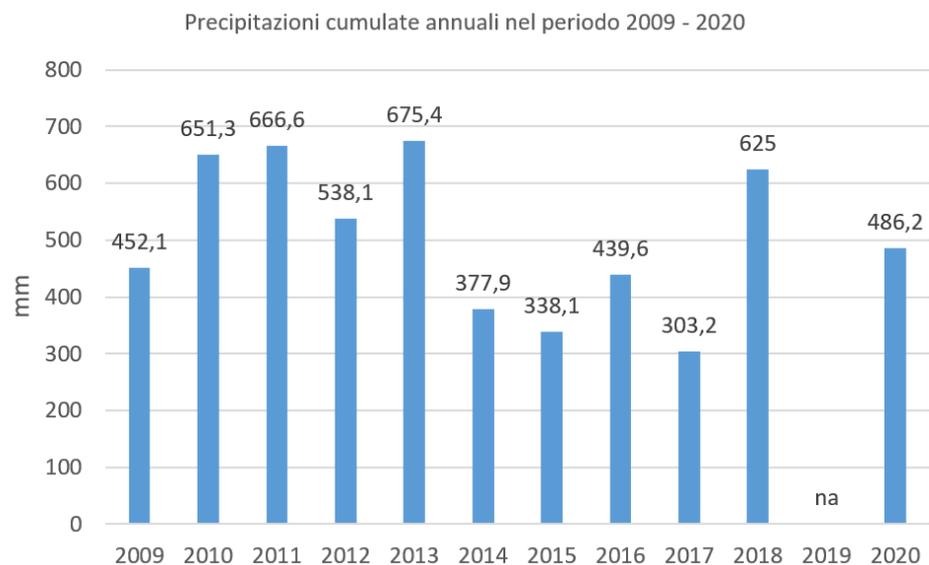


Figura 3: PRECIPITAZIONI CUMULATE ANNUALI 2009 -2020 Olbia ([SCIA \(isprambiente.it\)](https://www.isprambiente.it/))

Rispetto alle medie mensili, nel periodo 2009 - 2016 si registra un massimo di 104,1 mm nel mese di

novembre (cfr. Figura 4).

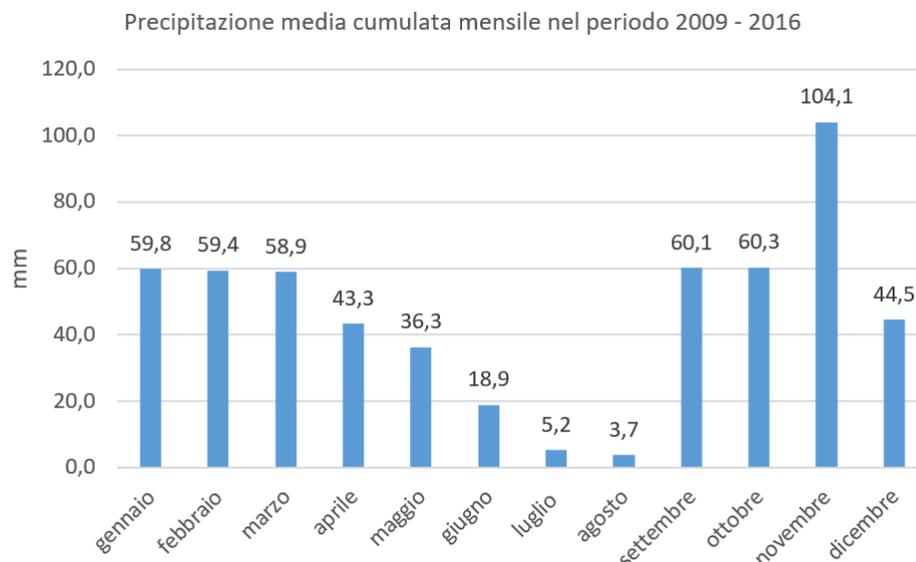


Figura 4: PRECIPITAZIONE MEDIA CUMULATA MENSILE 2009 -2016 Olbia ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://SCIA (isprambiente.it)))

Per quanto riguarda l'andamento medio stagionale delle precipitazioni la maggiore piovosità si verifica nel trimestre autunnale (Settembre-Ottobre-Novembre), mentre il trimestre estivo (Giugno-Luglio-Agosto) risulta quello a minore piovosità (cfr. Figura 5).

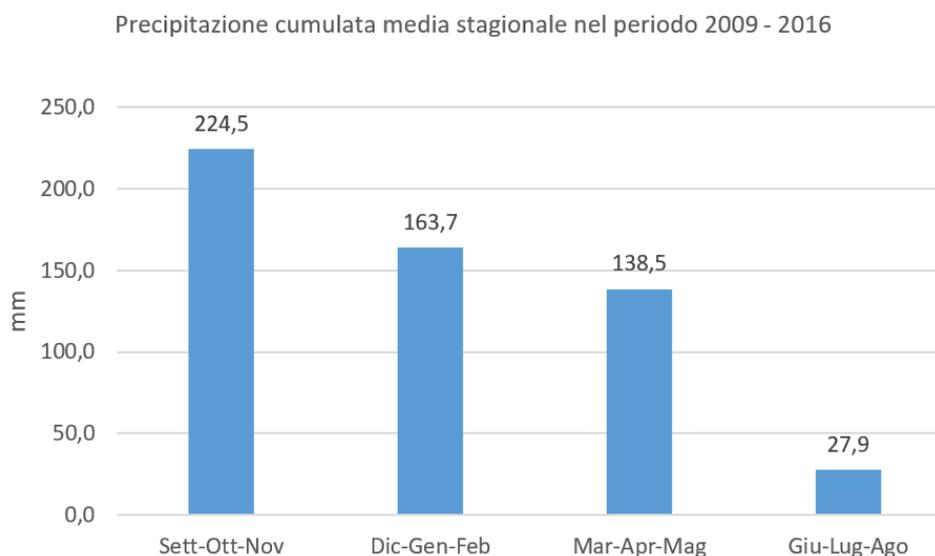


Figura 5: PRECIPITAZIONE CUMULATA MEDIA STAGIONALE 2009 - 2016 ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://SCIA (isprambiente.it)))

**Analisi delle Temperature Medie Annue**

Nel periodo analizzato (2009–2016) la centralina di Olbia ha registrato valori di temperatura massima mensile che si attestano intorno ai 28°C (in media) nel mese di luglio e minima intorno ai 7°C (in media) nel mese di febbraio (cfr. Figura 6).

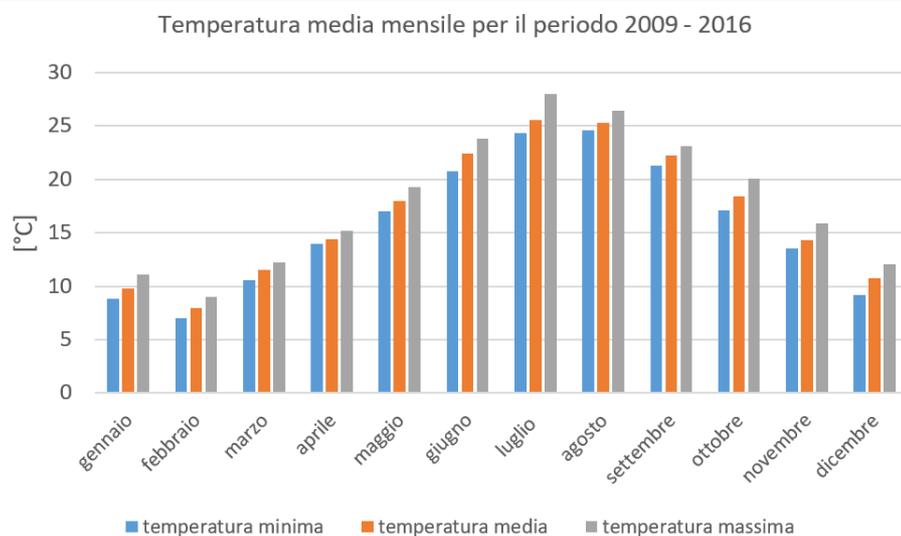


Figura 6: TEMPERATURE MEDIE MENSILI °C 2009 - 2016 Olbia ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://SCIA(isprambiente.it)))

Per quanto riguarda la media stagionale, il trimestre più freddo è quello invernale (dicembre-gennaio-febbraio) con la temperatura minima che si attesta intorno ai 7 °C e la temperatura massima intorno ai 12 °C. Il trimestre più caldo risulta quello estivo (giugno-luglio-agosto) dove si registra una temperatura minima di circa 21 °C ed una massima di circa 28 °C (cfr. Figura 7).

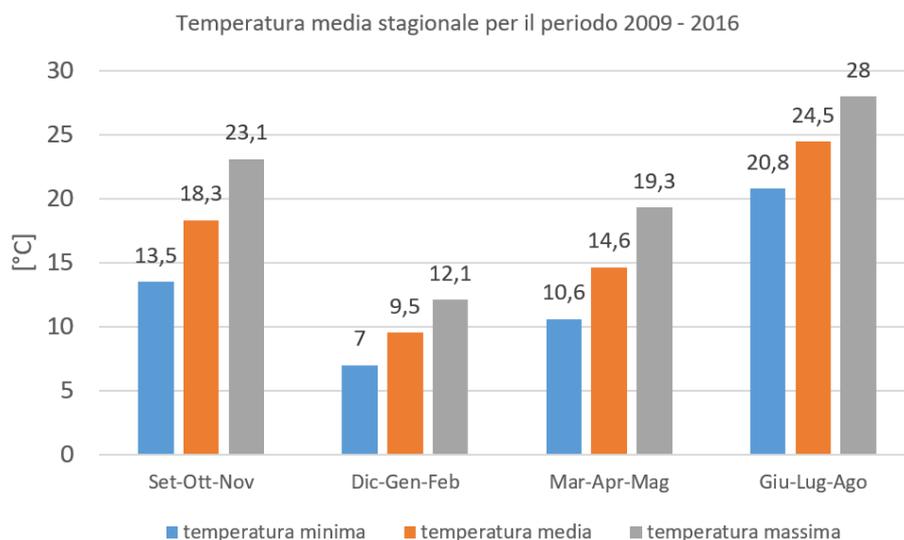


Figura 7: TEMPERATURE MEDIE STAGIONALI °C 2009 - 2016 Olbia ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://SCIA(isprambiente.it)))

Nel periodo analizzato 2009 - 2016 le temperature medie annuali rilevate si attestano attorno ai 16-17°C, con valori massimi che si attestano intorno ai 28°C rilevati nel 2015 (cfr. Figura 8).

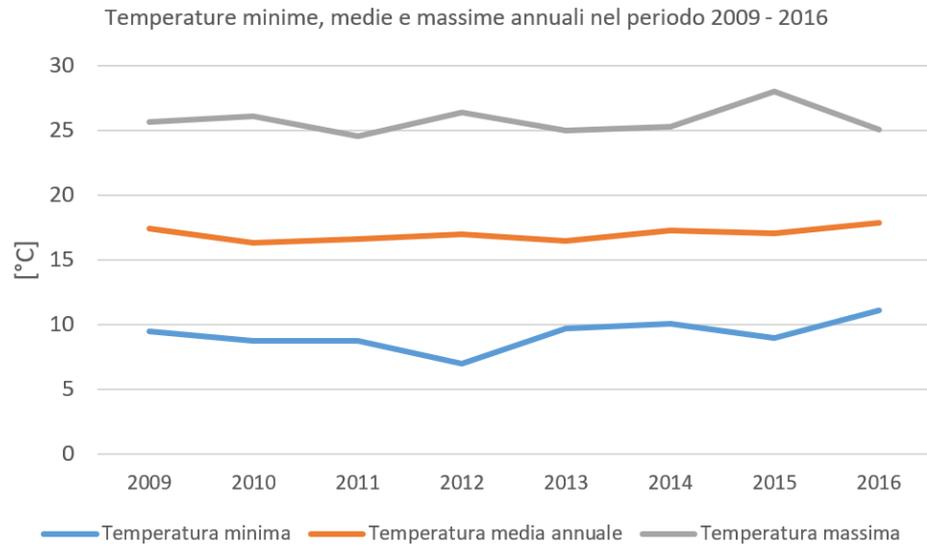


Figura 8: TEMPERATURE MINIME, MEDIE E MASSIME ANNUALI °C 2009 - 2016 Olbia ([SCIA \(isprambiente.it\)](http://SCIA (isprambiente.it)))

Elaborati e/o Studi di Riferimento	Nome elaborato	Codifica elaborato	Paragrafo/i elaborato
	-	-	-

## 5 ANALISI DELLE PROIEZIONI CLIMATICHE

Il primo effetto misurabile del cambiamento climatico è sicuramente l'innalzamento della temperatura, conseguenza diretta della forzante radiativa che tende ad aumentare in funzione dell'aumento delle emissioni di gas climalteranti cui consegue il ben noto effetto serra.

Un aumento dell'effetto serra implica un incremento di energia interna nel sistema "atmosfera" che tende a produrre, con frequenza crescente, condizioni ideali per il verificarsi di fenomeni estremi. Per esempio, se da un lato si osserva una riduzione dei giorni piovosi nell'arco dell'anno, dall'altro si osserverà che nei giorni interessati da precipitazioni saranno registrate intensità di pioggia molto maggiori, che potrebbero incidere significativamente, ad es, in termini di dissesto idrogeologico.

L'analisi del cambiamento climatico viene effettuata a scala mondiale dall'Ente Intergovernativo per i Cambiamenti Climatici (IPCC - Intergovernmental Panel for Climate Change) che, a cadenza regolare - all'incirca ogni 5-6 anni - emette un report di sintesi basato su proiezioni future.

I risultati delle modellazioni effettuate al fine di prevedere le future variazioni climatiche, in funzione delle previsioni di emissione di CO<sub>2</sub> equivalente derivante dalle attività antropiche (RCPs), sono contenuti nel Quinto Rapporto di Valutazione IPCC (Fifth Assessment Report – AR5) del 2014.

Le previsioni vengono effettuate attraverso una serie di Modelli a Circolazione Globale (GCM – Global Circulation Model) che, attraverso la formulazione di diversi scenari di previsione, consentono di effettuare una stima futura (generalmente con un orizzonte temporale di 100 anni) delle principali grandezze fisico-atmosferiche.

Gli scenari di previsione RCP vengono elaborati sulla base delle previsioni di concentrazione di CO<sub>2</sub> (GtCO<sub>2eq</sub>/anno) secondo 4 livelli (*Figura 9*):

1. **RCP2.6** corrispondente ad una forzante radiativa di 2.6 W/m<sup>2</sup>. Tale scenario si basa sulle ipotesi che le emissioni di anidride carbonica inizino a diminuire entro il 2020 e si azzerino entro il 2100, inoltre prevede:

- una diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2020 al fine di raggiungere l'azzeramento il 2100;
- che le emissioni di CH<sub>4</sub> raggiungano la metà dei livelli del 2020;
- che le emissioni di SO<sub>2</sub> scendano a circa il 10% di quelle del 1980-1990.

Come tutti gli altri RCP, richiede emissioni negative di CO<sub>2</sub> (assorbimento da parte degli alberi etc).

Si prevede che sotto tale scenario si manterrà l'aumento della temperatura globale al di sotto dei 2 °C entro il 2100.

2. **RCP4.5** corrispondente ad una forzante radiativa di 4.5 W/m<sup>2</sup>. Tale scenario si basa sulle ipotesi che le emissioni di anidride carbonica raggiungano un picco intorno al 2045 e tendano a diminuire entro il 2100, inoltre prevede:

- una diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2045 circa per raggiungere circa la metà dei livelli del 2050 entro il 2100;
- che le emissioni di CH<sub>4</sub> cessino di aumentare entro il 2050 e diminuiscano leggermente fino a circa il 75% dei livelli del 2040;
- che le emissioni di SO<sub>2</sub> scendano a circa il 20% di quelle del 1980-1990.

Come tutti gli altri RCP, richiede emissioni negative di CO<sub>2</sub> (assorbimento da parte degli alberi, etc.).

Si prevede un aumento della temperatura globale tra 2 e 3 °C, entro il 2100 con un aumento medio del livello del mare del 35% superiore a quello dello scenario RCP 2.6.

Molte specie vegetali e animali non saranno in grado di adattarsi agli effetti di RCP 4.5 e RCP superiori.

3. **RCP6.0** corrispondente ad una forzante radiativa di 6.0 W/m<sup>2</sup>.  
Tale scenario si basa sulle ipotesi che le emissioni di anidride carbonica raggiungano un picco intorno al 2080, intorno a valori di circa il triplo rispetto allo scenario RCP4.5, e tendano a diminuire entro il 2100. Si prevedono incrementi di temperatura di oltre 3°C entro il 2100.
4. **RCP8.5** corrispondente ad una forzante radiativa di 8.5 W/m<sup>2</sup>.  
Tale scenario si basa sulle ipotesi che le emissioni continuino ad aumentare per tutto il XXI secolo.  
L' RCP8.5, generalmente preso come base per gli scenari di cambiamento climatico peggiori, si basava su quella che si è rivelata una sopravvalutazione della produzione di carbone prevista.  
Negli ultimi anni però viene definito "sempre più plausibile" in virtù del fatto che allo stato attuale si è perfettamente allineati con la tendenza di questo scenario.

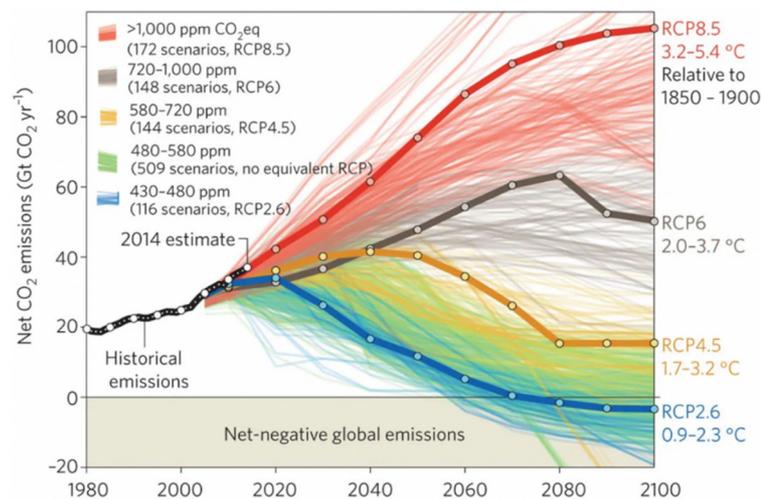


Figura 9: Scenari di emissione di CO<sub>2</sub> proposti nell'ultimo Assessment Report (AR5) dell'IPCC.  
I dati sono espressi in Gt CO<sub>2</sub>/anno

Al fine di effettuare analisi di dettaglio è necessario effettuare quello che viene definito un downscaling dinamico, ovvero il passaggio dalla risoluzione grossolana dei Global Climate Model (GCM) ad una risoluzione di maggiore dettaglio. Tale operazione viene effettuata grazie all'impiego di modelli a scala regionale (RCM – Regional Climate Model) che acquisiscono gli output dei GCM come condizioni iniziali e al contorno (Figura 10).

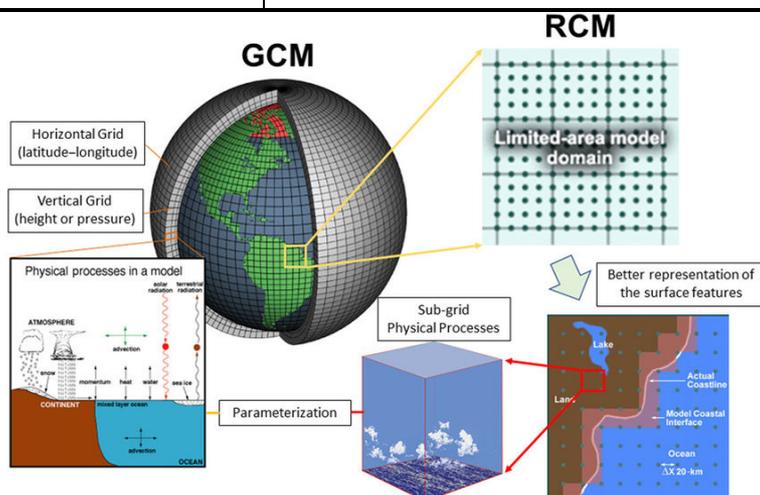


Figura 10: Schema semplificato di downscaling dinamico GCM-RCM

Per il territorio europeo il downscaling dinamico viene effettuato dal gruppo Eurocordex (<https://www.euro-cordex.net/>).

L'ultimo Report IPCC (IPCC 2022) affianca ai precedenti RCPs dei nuovi scenari basati sulla previsione degli effetti derivanti dalle future scelte socioeconomiche.

Le nuove simulazioni dei GCM si basano su alcuni dei nuovi scenari di concentrazione definiti nell'AR6 e utilizzati nel progetto CMIP6 (Coupled Model Inter-comparison Project Phase 6).

Come specificato anche nel Report "Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità", questa nuova serie di scenari è guidata da diverse ipotesi socioeconomiche, i cosiddetti "Percorsi socioeconomici condivisi" (SSP), sulla cui base è possibile effettuare una valutazione dei cambiamenti climatici attesi per la fine del secolo. I principali scenari aggiornati sono chiamati SSP 1-2.6, SSP 2-4.5, SSP 4-6.0 e SSP 5-8.5. Gli SSP sono stati sviluppati per integrare gli scenari RCP definiti in AR5, e basati su cinque «narrazioni» che descrivono futuri alternativi socioeconomici. In particolare, nella **Figura 11** vengono mostrati i risultati ottenuti confrontando lo scenario RCP 2.6 con SSP 1-2.6 (definito scenario di sviluppo sostenibile) e lo scenario RCP 8.5 con quello che prevede le emissioni maggiori in AR6, ovvero lo scenario SSP 5-8.5 (scenario che rappresenta un'economia mondiale in crescita fortemente dipendente dai combustibili fossili). Quest'ultimo scenario è altamente improbabile e viene qui considerato solo per mostrare la corrispondenza tra scenari RCP e SSP.

Allo stato attuale, non sono ancora disponibili simulazioni di RCMs con i nuovi scenari proposti nell'IPCC AR6. Tuttavia, il margine di errore è molto piccolo, come evidenziato nella **Figura 11** che confronta le traiettorie future di temperatura superficiale e precipitazione annuale valutate sul territorio nazionale utilizzando i modelli globali disponibili nei progetti CMIP5 e CMIP6, al variare dei diversi scenari.

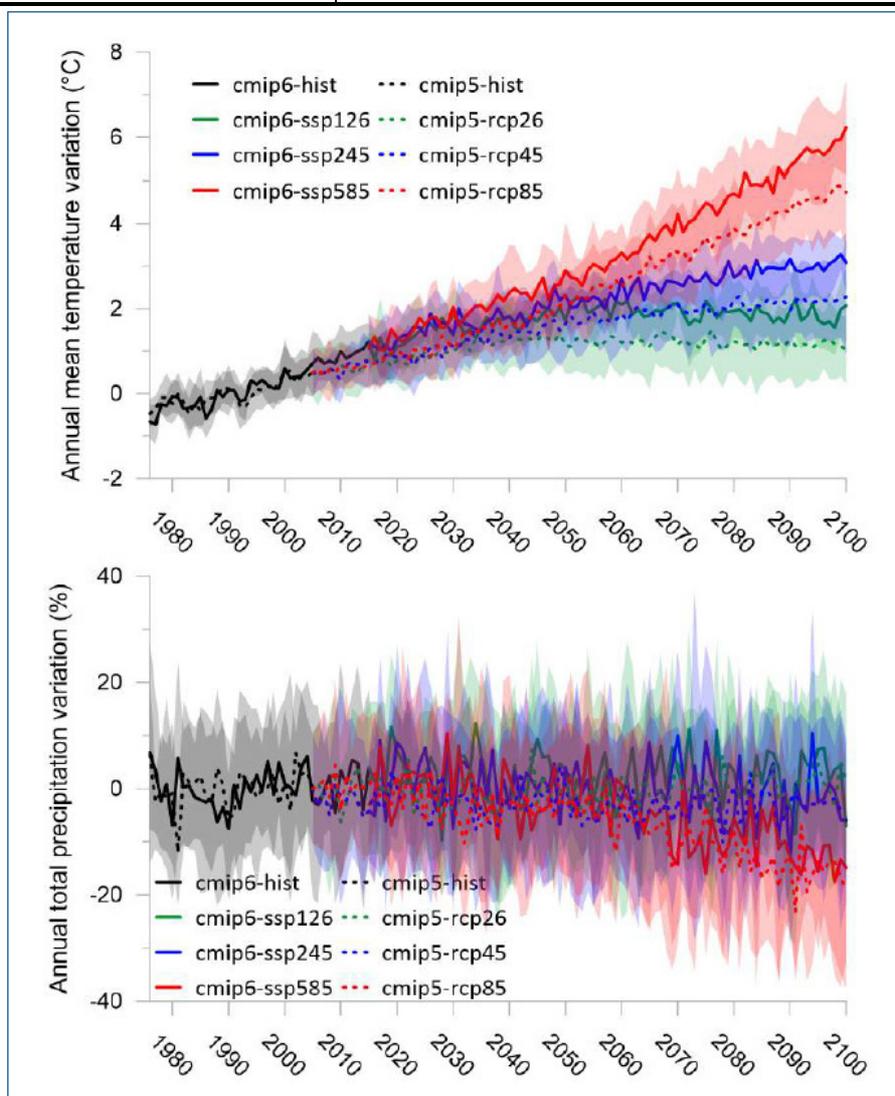


Figura 11: Anomalie annuali di temperatura superficiale e di precipitazione cumulata su scala nazionale ottenute a partire dai dati simulati dei modelli globali di circolazione elaborati nei progetti CMIP5 e CMIP6. Le anomalie annuali sono calcolate rispetto al valore medio del periodo di riferimento 1976-2005. La linea spessa scura (nel caso dei modelli CMIP5) e il tratteggio (nel caso dei modelli CMIP6) indicano la proiezione climatica media (ensemble mean), calcolata mediando i valori annuali di tutte le simulazioni considerate per ogni scenario di concentrazione; le aree ombreggiate rappresentano il range ottenuto sommando e sottraendo all'ensemble mean la deviazione standard dei valori simulati dai modelli e forniscono una misurazione dell'incertezza delle proiezioni.

### 5.1 STIMA DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI SULL'AREA IN OGGETTO

Le variazioni climatiche future non sono costanti su tutto il territorio nazionale, ma si prevede una variabilità per la quale è necessario definire una zonazione climatica in termini di “macroregioni climatiche omogenee”, ossia le aree del territorio nazionale con uguale condizione climatica attuale e stessa proiezione climatica di anomalia futura.

Tali analisi sono state eseguite dal CMCC ed hanno condotto agli indicatori climatici (vedi par. 8) riportati nell'Allegato 1 (“Analisi della condizione climatica attuale e futura”) del PNACC.

Si ritiene qui opportuno rappresentare una assunzione metodologica.

L'analisi dei dati storici osservati, riportati al paragrafo **4**, permette una valutazione del clima attuale nell'area oggetto di intervento.

Per quanto attiene alle simulazioni climatiche future, appare necessario esplicitare che il modello esprime le condizioni climatiche previsionali (2021-2050) rispetto a quelle climatiche di riferimento calcolate da modello nel trentennio precedente (1981-2010), periodo nel quale le condizioni climatiche sono simulate dal modello stesso.

La previsione climatica si esprime quindi come variazione annuale media sul trentennio previsionale degli indici climatici analizzati.

Ad es. per l'indicatore climatico  $T_{mean}$  (Temperatura media annua) si considerano i valori giornalieri di temperatura per il trentennio di riferimento simulato dal 1° gennaio al 31 dicembre di ognuno dei 30 anni considerati (1981-2010); per ognuno dei 30 anni si effettua il calcolo della temperatura media annuale – 30 valori - e poi viene calcolato un solo valore come media di questi 30 valori.

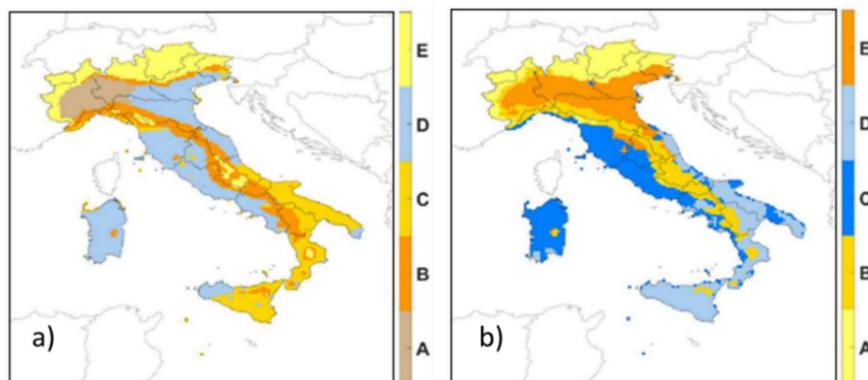
La stessa procedura viene eseguita per le simulazioni dei dati previsionali (2021-2050) e successivamente vengono confrontati i due valori risultanti, cioè la media del trentennio di riferimento simulato e quella del trentennio previsionale. Il valore riportato nel PNACC, ad es. 1,5°C, è da intendersi quindi come un incremento medio annuale della Temperatura media nel periodo previsionale (2021-2050) rispetto a quella simulata nel periodo di riferimento (1981-2010).

Gli output della previsione climatica del CMCC, come riportati nell'Allegato 1 al PNACC, sono stati pertanto utilizzati in termini di confronto tra le condizioni climatiche attuali dell'area in oggetto, registrate dalle stazioni di misura sul territorio, e quelle climatiche previste nel trentennio 2021-2050.

## 5.2 IDENTIFICAZIONE DELLE AREE CLIMATICHE OMOGENEE

Al fine di individuare aree climatiche omogenee nazionali per anomalie, i valori degli indicatori climatici (vedi ALLEGATO 1 par. **8.1**) sono stati raggruppati in categorie omogenee denominate "cluster di anomalie". La zonazione climatica delle anomalie ha individuato cinque cluster di anomalie (da A a E) mostrate in *Figura 12* per gli scenari RCP4.5 e RCP8.5.

Per ognuno dei due scenari e, per ognuno degli indicatori climatici, sono stati riportati i valori medi in *Tabella 1* e *Tabella 2*.

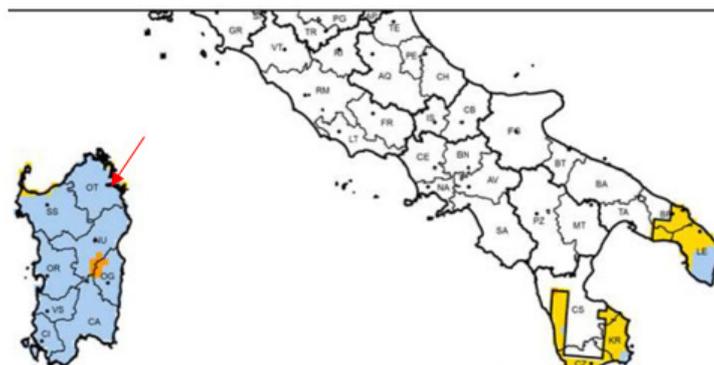


*Figura 12: Mappe dei cluster individuati - a) Scenario RCP4.5; b) Scenario RCP8.5*

La porzione di territorio che sarà interessata dalla realizzazione dell'opera in oggetto, situata nel Comune di Olbia, rientra all'interno della Macroregione 6, e ricade nel Cluster D per quanto riguarda lo scenario RCP4.5 (Riquadro rosso in *Tabella 1*), e nel Cluster C per quanto riguarda lo scenario RCP 8.5 (Riquadro rosso in *Tabella 2*).

*Tabella 1: Valori medi dei cluster individuati (COSMO RCP4.5 2021-2050 vs 1981-2010). Bordato in rosso il cluster D in cui ricade l'area in oggetto*

### MACROREGIONE 6 AREE INSULARI ED ESTREMO SUD ITALIA



CLUSTER	Tmean (°C)	R20 (giorni/anno)	FD (giorni/anno)	SU95p (giorni/anno)	WP (%)	SP (%)	SC (giorni/anno)	Evap (%)	R95p (%)
A	1.4	-1	-20	18	-4	-27	-12	-6	1
B	1.3	-1	-19	9	-2	-24	-8	-3	3
C	1.2	0	-6	12	-5	-18	-1	-3	4
D	1.2	1	-9	14	8	-25	-1	-2	11
E	1.2	-2	-20	1	-8	-15	-21	1	-1

Tabella 2: Valori medi dei cluster individuati (COSMO RCP8.5 2021-2050 vs 1981-2010). Bordato in rosso il cluster C in cui ricade l'area in oggetto

**MACROREGIONE 6  
 AREE INSULARI ED ESTREMO SUD ITALIA**


CLUSTER	Tmean (°C)	R20 (giorni/anno)	FD (giorni/anno)	SU95p (giorni/anno)	WP (%)	SP (%)	SC (giorni/anno)	Evap (%)	R95p (%)
A	1.5	1	-23	1	13	-11	-20	2	5
B	1.6	0	-28	8	2	-7	-18	1	6
C	1.5	1	-14	12	7	3	-1	2	13
D	1.5	0	-10	14	-4	14	-1	-8	6
E	1.5	1	-27	14	16	-14	-9	2	9

**5.2.1 SINTESI DEI DATI PREVISIONALI (FONTE CMCC)**

Nelle Tabelle seguenti sono descritte le variazioni climatiche future (media annuale sul periodo 2021-2050) in funzione delle relative aree suddivise per cluster di anomalie (o aree climaticamente omogenee).

Inoltre, vengono evidenziate le aree in cui ricade l'opera in esame per ognuno dei due scenari di riferimento RCP4.5 (Tabella 3) e RCP8.5 (Tabella 4). Le analisi sono state effettuate sulla base dei risultati ottenuti dagli studi ufficiali del CMCC (fonte "Scenari climatici per l'Italia" [link al servizio](#)).

Tabella 3: Descrizione delle Variazioni Climatiche in funzione dell'Area Climatica Omogenea (Cluster di Anomalie) di appartenenza per lo scenario RCP 4.5

		<b>Scenario RCP 4.5</b>	
		<b>Descrizione delle Variazioni Climatiche</b>	
<b>Area Climatica Omogenea (cluster di anomalie)</b>		<b>Cluster D (piovoso invernale-secco estivo):</b> il cluster D è interessato da un aumento delle precipitazioni invernali (valore medio dell'aumento pari all'8%) e da una riduzione notevole di quelle estive (valore medio della riduzione pari al 25%). In generale si ha un aumento significativo sia dei fenomeni di precipitazione estremi (R95p) sia dei <i>summer days</i> (di 14 giorni/anno).	
		<b>Precipitazione</b>	<b>Temperatura</b>
D	<input checked="" type="checkbox"/>	Si prevede un aumento della piovosità invernale (WP=+8%), una riduzione di quella estiva (SP=-25%), dei giorni caratterizzati da accumulo nivale (SC=-1 giorni/anno) ed aumento dei giorni con eventi di piovosità estrema (R95P=+11%)	Si prevede un incremento della temperatura media (Tmean=+1.2°C) con una conseguente riduzione dei giorni con temperatura media inferiore a 0°C (FD=-9 giorni/anno), un aumento di giorni estivi con temperatura di gran lunga superiore alla media (SU95p=+14 giorni/anno) ed una diminuzione di evapotraspirazione (Evap=-2%)

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</b>					
	<b>PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ</b> <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA RR00	LOTTO 10	CODIFICA R 22 RH	DOCUMENTO SA 00 0X 002	REV. A

Tabella 4: Descrizione delle Variazioni Climatiche in funzione dell'Area Climatica Omogenea (Cluster di Anomalie) di appartenenza per lo scenario RCP 8.5

Scenario RCP 8.5				
Area Climatica Omogenea (cluster di anomalie)	Descrizione delle Variazioni Climatiche			
	<b>Cluster C (piovoso-caldo estivo):</b> il cluster C è interessato da un aumento sia delle precipitazioni invernali che di quelle estive e da un aumento significativo dei fenomeni di precipitazione estremi (valore medio dell'aumento pari al 13%). Infine, si osserva un aumento rilevante dei <i>summer days</i> (di 12 giorni/anno). Sintesi dei dati previsionali (fonte CMCC).			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Precipitazione</th> <th>Temperatura</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>           Si prevede un aumento della piovosità invernale (WP=+7%) ed estiva (SP=+3%), una riduzione dei giorni caratterizzati da accumulo nivale (SC=-1 giorni/anno) ed un aumento dei giorni con eventi di piovosità estrema (R95p=+13%)         </td> <td>           Si prevede un incremento della temperatura media (Tmean=+1.5°C) con una conseguente riduzione dei giorni con temperatura media inferiore a 0°C (FD=-14 giorni anno), un aumento di giorni estivi con temperatura di gran lunga superiore alla media (SU95p=+12 giorni/anno) ed un aumento di evapotraspirazione (Evap=+2%)         </td> </tr> </tbody> </table>	Precipitazione	Temperatura	Si prevede un aumento della piovosità invernale (WP=+7%) ed estiva (SP=+3%), una riduzione dei giorni caratterizzati da accumulo nivale (SC=-1 giorni/anno) ed un aumento dei giorni con eventi di piovosità estrema (R95p=+13%)
Precipitazione	Temperatura			
Si prevede un aumento della piovosità invernale (WP=+7%) ed estiva (SP=+3%), una riduzione dei giorni caratterizzati da accumulo nivale (SC=-1 giorni/anno) ed un aumento dei giorni con eventi di piovosità estrema (R95p=+13%)	Si prevede un incremento della temperatura media (Tmean=+1.5°C) con una conseguente riduzione dei giorni con temperatura media inferiore a 0°C (FD=-14 giorni anno), un aumento di giorni estivi con temperatura di gran lunga superiore alla media (SU95p=+12 giorni/anno) ed un aumento di evapotraspirazione (Evap=+2%)			

## 6 ANALISI DI VULNERABILITÀ E RISCHIO AL CLIMA E AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Il presente capitolo è redatto al fine di valutare i possibili pericoli, collegabili direttamente o indirettamente al cambiamento climatico, e valutare la vulnerabilità, e ove necessario il Rischio, per l'opera in oggetto ai sensi di quanto prescritto nell'Appendice A del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 per l'Obiettivo Mitigazione, anche in funzione delle indicazioni fornite nel Rapporto "Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità" della "Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili", limitatamente a quanto applicabile per l'opera in oggetto.

Nello specifico vengono valutati i pericoli connessi ai 4 fattori climatici Temperatura, Vento, Acque e Massa Solida, esplicitati nei sopra citati Appendice A del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 e nel Report "Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità", in relazione agli impatti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture ferroviarie (Tabella 5).

Tabella 5: Esempio di Pericoli Climatici e relativi Impatti sulle infrastrutture ferroviarie riportati nel Report "Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità", in funzione di alcuni pericoli climatici contenuti all'interno di quelli indicati nell'Appendice A del Regolamento Delegato (UE) 2021/2139

Fattore climatico	Pericolo climatico	Impatti sulle Infrastrutture Ferroviarie
Temperatura	Ondate di calore	Deformazione dei binari causata dalla dilatazione termica. Limitazioni delle velocità di percorrenza e/o interruzioni di servizio. Eccessivo surriscaldamento dei materiali rotabili. Malfunzionamento delle componenti di segnalamento e di telecomunicazione. Danni a ponti e viadotti legati all'espansione termica.
	Ondate di freddo	Danneggiamento o distruzione di vari componenti dell'infrastruttura ferroviaria (es. congelamento di sistemi di segnalamento, comunicazione e instradamento treni).
	Siccità	Danni strutturali alla sede ferroviaria a causa di fenomeni di subsidenza.
	Incendi	Danni causati dall'esposizione a fuoco e alte temperature.
Vento	Tempeste di vento	Possibile ostruzione della sede ferroviaria a seguito della caduta di alberi. Maggiori sollecitazioni ai sistemi di elettrificazione. Danni strutturali in seguito alla pressione del vento o dell'impatto con detriti, in particolare ponti e viadotti.
Acque	Esondazioni fluviali e inondazioni costiere Allagamenti	Danni strutturali a causa dell'impatto diretto con i flutti, in particolare ponti e viadotti; fenomeni di cedimento della sede ferroviaria; erosione alla base delle pile e delle spalle dei ponti. Allagamento della sede ferroviaria con conseguente riduzione di operatività. Malfunzionamento dei sistemi di drenaggio.
Massa Solida	Frane	Possibile ostruzione della sede ferroviaria. Danni strutturali causati dall'impatto diretto di movimenti di massa

A tale scopo sono state considerate: la sede che include il corpo stradale (opere civili quali rilevati, trincee, opere civili minori e opere d'arte come ponti, viadotti e gallerie), la sovrastruttura ferroviaria (insieme di elementi atti a realizzare il piano di rotolamento e guida del veicolo ferroviario) e gli impianti ferroviari (impianti di trazione elettrica, di sicurezza e di segnalamento, sistemi di telecomunicazione).

In quest'ottica è stata sviluppata un'analisi di vulnerabilità e rischio al clima ed ai cambiamenti climatici che si basa sul framework metodologico WGII (Working Group II, è il Gruppo di Lavoro IPCC dedicato agli impatti, all'adattamento e alla vulnerabilità) contenuto nel Quinto Rapporto di Valutazione dell'IPCC – AR5 (2014) e riconfermato nel AR6 (la Sintesi per i decisori politici è stata approvata integralmente e l'AR6 è stato quindi accettato nella 12ª sessione WGII dell'IPCC dal 14 al 27 febbraio 2022 [link al report WGII 2022](#)).

La scelta è ricaduta su tale metodologia in quanto gli studi dell'IPCC rappresentano allo stato attuale, e a livello globale, lo stato dell'arte in termini di previsione dei cambiamenti climatici e analisi di Vulnerabilità e Rischio.

Inoltre, le linee guida recentemente emesse "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 - Brussels, 16.9.2021 2021/C 373/01" al paragrafo 3.3 "Adattamento ai cambiamenti climatici (resilienza climatica)" riportano: "I presenti orientamenti consentono l'uso di approcci alternativi alla valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici descritti. Si tratta di approcci e quadri metodologici recenti e riconosciuti a livello internazionale, ad esempio l'approccio applicato dall'IPCC nel contesto della sesta relazione di valutazione (AR6). L'obiettivo rimane quello di rilevare i rischi climatici significativi come base per l'individuazione, la valutazione e l'attuazione di misure di adattamento mirate."

Nel framework metodologico AR5 le tematiche sono connesse come da immagine seguente (Figura 13):

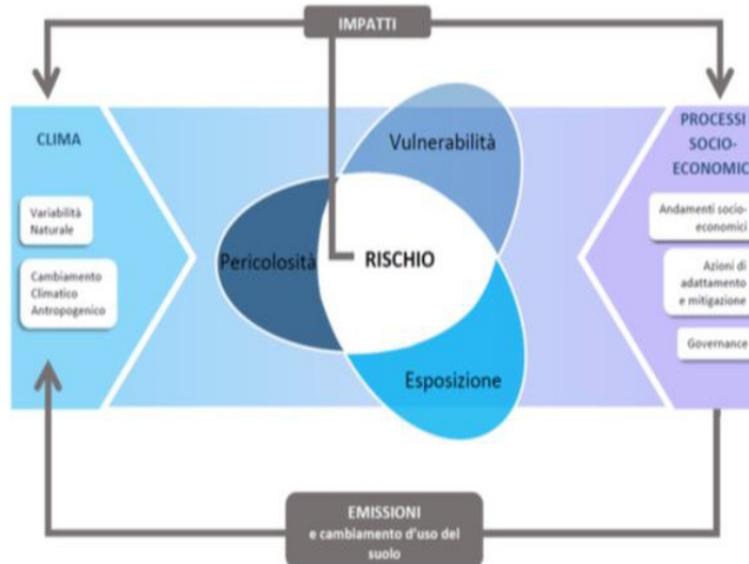


Figura 13: framework metodologico per la valutazione della Vulnerabilità e del Rischio climatico secondo quanto riportato nel Quinto Rapporto di Valutazione dell'IPCC – AR5 (2014)

Secondo tale impostazione il rischio risulta quindi definito dalla combinazione:

$$R = P \times E \times V$$

Dove:

P = pericolosità dell'evento meteorologico estremo considerato (hazard), è il potenziale verificarsi di un evento fisico, trend o impatto indotto da fattori umani o naturali, suscettibile di causare danni (IPCC2014);

E = esposizione è la presenza di persone, specie o ecosistemi, funzioni ambientali, servizi, risorse, infrastrutture, funzioni economiche, sociali, beni culturali in luoghi che potrebbero essere influenzati negativamente (IPCC 2014). In tale contesto si considera l'esposizione della infrastruttura ferroviaria;

V = vulnerabilità la propensione o la predisposizione degli elementi esposti a essere influenzati negativamente. Il termine comprende una varietà di concetti ed elementi, tra cui la sensibilità o suscettibilità al danno e la mancanza di capacità di far fronte e di adattarsi (IPCC 2014). Secondo tale definizione la Vulnerabilità deriva dalla combinazione di Sensibilità e di Capacità di adattamento, ovvero:

$$V = S \times C$$

Dove:

S = Sensibilità è il grado con cui un sistema o una specie è influenzato, negativamente o positivamente, dalla variabilità e dal cambiamento del clima. L'effetto può essere diretto (ad es. un cambiamento nella resa delle colture in risposta ad una variazione della temperatura) o indiretti (ad es. i danni causati da un aumento della frequenza di inondazioni costiere a causa dell'innalzamento del livello del mare) (IPCC 2014).

C = Capacità di adattamento (agli impatti dei cambiamenti climatici) è la capacità dei sistemi, delle istituzioni, degli esseri umani e degli altri organismi di adattarsi a potenziali danni, per sfruttare le opportunità, o per rispondere alle conseguenze (IPCC 2014).

Nella seguente trattazione è stato assunto che l'hazard climatico si verifichi, omettendo pertanto la stima della relativa probabilità di accadimento, per valutare ciò che il manifestarsi dell'hazard comporti in termini di vulnerabilità e rischio per la infrastruttura ferroviaria. Es. nel considerare il rischio allagamento si vuole valutare quale sia il rischio per la infrastruttura, prescindendo dal calcolo della probabilità che detto evento effettivamente si verifichi, e valutandone solo gli effetti in caso di accadimento.

Tale fattispecie riconduce l'analisi ad una valutazione del Rischio climatico inteso come:

$$R = E \times V$$

L'analisi svolta è stata organizzata nei seguenti step:

1. Definizione caratteristiche del tracciato, identificazione degli hazard e degli asset considerati nella analisi di vulnerabilità e rischio climatico.
2. Valutazione della vulnerabilità agli eventi climatici attuali mediante valutazione della:
  - a. sensitività climatica del progetto – il parametro che rappresenta la tendenza dell'asset a subire danni a seguito di un incremento dell'hazard;
  - b. capacità di adattamento – il parametro che descrive sia la possibilità che l'asset possa essere "evoluto"/"manutenuto" per rispondere in modo più resiliente all'hazard, e sia tiene conto di una valutazione economica qualitativa per realizzare detti interventi.
3. Valutazione dell'esposizione della infrastruttura in esame agli hazard climatici.
4. Valutazione del rischio agli eventi climatici. L'analisi di rischio climatico per l'infrastruttura progettata è stata effettuata per i soli casi di vulnerabilità media, medio-alta e alta, in accordo con quanto riportato nelle *"Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 - Brussels, 29.7.2021C(2021) 5430 final"* al paragrafo 3.3.1.3. *Vulnerability* che riporta: *"Se la valutazione della vulnerabilità conclude che tutte le vulnerabilità sono giustificatamente classificate come basse o insignificanti, potrebbe non essere necessaria un'ulteriore valutazione dei rischi (climatici) (qui si concludono lo screening e la fase 1)"*.  
Analogamente, in considerazione di quanto riportato nel box 19-2 *Definitions* del *Chapter 19 - Emergent Risks and Key Vulnerabilities* dell'AR5 (*"Vulnerabilities are considered "key" if they have the potential to combine with hazardous events or trends to result in key risks. Vulnerabilities that have little influence on climate-related risk, for instance, due to lack of exposure to hazards, would not be considered key"*), non è stata effettuata una analisi di vulnerabilità nè di rischio nei casi di assenza di esposizione.
5. Valutazione degli hazard climatici secondo gli scenari futuri riportati nel PNACC e definiti dal CMCC (*Tabella 1 e Tabella 2*)
6. Valutazione della vulnerabilità e rischio della infrastruttura secondo gli scenari climatici futuri definiti dal CMCC e riportati nel PNACC (*Tabella 1 e Tabella 2*).

**6.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO E SINTESI DEL TRACCIATO**

<b>Inquadramento del/i Progetto/i</b>	
<b>Localizzazione Geografica</b>	Regione Sardegna, comune di Olbia
<b>Descrizione Intervento/i</b>	<p>Il progetto di Fattibilità Tecnico Economica del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia prevede la realizzazione di una linea a semplice binario di circa 3,4 km che collega la stazione di Olbia Terranova e l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda. Una volta attivato, questo collegamento garantirà una frequenza minima oraria (1 treno/h) per senso di marcia sulla relazione Olbia Terranova - Olbia Aeroporto.</p> <p>Il perimetro della progettazione comprende i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuova stazione Aeroporto Costa Smeralda;</li> <li>- Bivio Micalèdu: bretella di collegamento tra la nuova linea per l'aeroporto e la linea esistente in direzione Ozieri – Chilivani.</li> </ul> <p>Il collegamento con la linea esistente avviene mediante un bivio in direzione Olbia Terranova, localizzato alla fine dell'attuale centro abitato di Olbia, e mediante un bivio in località Micalèdu, così da garantire anche il collegamento della nuova linea con la linea esistente in direzione Sassari – Chilivani. Il tracciato presenta inizialmente uno sviluppo in rilevato, per proseguire in galleria per circa 450 m, la galleria termina dopo il passaggio sotto la SS729. Procedendo in direzione aeroporto è presente un viadotto di circa 900 m che permette di arrivare, sempre in viadotto, in prossimità dell'aeroporto.</p> <p>La nuova stazione presenterà due binari di servizio in viadotto, la soluzione sopraelevata permetterà di ridurre l'impronta a terra della stazione, riducendo l'impatto sulle aree aeroportuali. I marciapiedi di banchina, che si estenderanno per circa 200 m, saranno coperti da pensiline.</p>
	
	<p><i>Figura 14 Individuazione tracciato ferroviario</i></p>
	<p>La nuova linea non sarà elettrificata ma garantirà le caratteristiche tecniche necessarie ad una futura elettrificazione (con altro appalto) dal 2030.</p>

SINTESI DEL TRACCIATO	Sviluppo [km]
Rilevati	<b>1,37</b>
Trincee	<b>0,77</b>
Ponti e Viadotti	<b>1,34</b>
Gallerie Naturali	<b>0,23</b>
Gallerie Artificiali	<b>0,22</b>
Sovrastruttura Ferroviaria	<b>3,93</b>
Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>3,93</b>

Sulla base delle caratteristiche del tracciato, riportate nella tabella precedente, è stato possibile definire l'elenco degli asset per i quali sviluppare l'analisi alla Vulnerabilità e al Rischio climatico, di seguito riportati:

ELENCO DEGLI ASSET
Rilevati
Trincee
Ponti e Viadotti
Gallerie Naturali
Gallerie Artificiali
Sovrastruttura Ferroviaria
Segnalamento e Telecomunicazioni

## 6.2 SELEZIONE DEGLI HAZARD CLIMATICI

Di seguito gli hazard climatici identificati:

ELENCO DEGLI HAZARD IN FUNZIONE DEI FATTORI CLIMATICI		
FATTORE CLIMATICO	HAZARD	
<b>Temperatura</b>	Alte Temperature	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ondate di Calore	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Vento</b>	Tempeste di vento/Uragani	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Acque</b>	Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>
	Pioggia	<input checked="" type="checkbox"/>
	Umidità	<input checked="" type="checkbox"/>
	Lesioni da Sale	<input checked="" type="checkbox"/>
	Siccità	<input checked="" type="checkbox"/>

## 6.3 PROCEDURA ADOTTATA PER LA VALUTAZIONE DELLA VULNERABILITÀ AL CLIMA ATTUALE

Per procedere alla analisi di rischio dell'opera di progetto, è stata effettuata una valutazione della vulnerabilità climatica della infrastruttura di progetto al clima attuale, analizzando separatamente la componente sensitività (par. **6.3.1**) e la componente capacità di adattamento (par. **6.3.2**).

### 6.3.1 ANALISI DELLA SENSITIVITÀ AL CLIMA ATTUALE

La valutazione della sensitività climatica di progetto per gli asset considerati agli hazard selezionati è compilata considerando la seguente scala di rating, riportata nella successiva *Tabella 6*:

*Tabella 6: Scala di Rating relativa al fattore Sensitività*

Rating		
<b>ALTO</b>	S3	L'asset è significativamente sensibile all'hazard climatico
<b>MEDIO</b>	S2	L'asset è mediamente sensibile all'hazard climatico
<b>BASSO</b>	S1	L'asset è debolmente sensibile all'hazard climatico
<b>ASSENTE</b>	S0	L'asset non è sensibile all'hazard climatico

Questo è uno dei parametri su cui, per alcuni hazard, è possibile agire sia mediante una progettazione che tenga conto sin dalle prime fasi di sviluppo della presenza di possibili hazard climatici sul territorio, e sia mediante adeguate procedure operative e di manutenzione ordinaria e straordinaria volte per lo più a conservare nel tempo le caratteristiche della infrastruttura; vedasi a riguardo quanto riportato al successivo paragrafo **6.5**.

### 6.3.2 ANALISI DELLA CAPACITÀ DI ADATTAMENTO AL CLIMA ATTUALE

La valutazione della possibilità o meno di prevedere soluzioni atte ad aumentare la capacità di adattamento degli asset considerati (e la stima qualitativa dell'entità economica per attuare i relativi interventi) è compilata considerando la seguente scala di rating, riportata nella successiva *Tabella 7*:

*Tabella 7: Scala di Rating relativa al fattore Capacità di Adattamento*

Rating		
<b>ASSENTE</b>	AC0	Nessuna azione realizzabile
<b>BASSO</b>	AC1	Le azioni realizzabili richiedono costi molto elevati (€€€€)
<b>MEDIO</b>	AC2	Le azioni realizzabili richiedono costi elevati (€€€)
<b>ALTO</b>	AC3	Le azioni realizzabili richiedono costi contenuti (€€)

Questo è uno dei parametri su cui è possibile agire in parte mediante una progettazione che tenga conto sin dalle prime fasi di sviluppo della presenza di possibili hazard climatici sul territorio, molto mediante adeguate procedure operative e di manutenzione ordinaria e straordinaria; vedasi a riguardo quanto riportato al successivo paragrafo **6.5**.

### 6.3.3 VALUTAZIONE DELLA VULNERABILITÀ CLIMA ATTUALE

La valutazione della vulnerabilità climatica degli asset considerati agli hazard selezionati combina la sensitività e la capacità di adattamento sopra riportate secondo la seguente scala di rating:

Tabella 8: Scala di Rating relativa al fattore Vulnerabilità

		Sensività				
		Bassa		Alta		
		S0	S1	S2	S3	
Cap. Adattamento	Bassa	AC0	Medio-basso	Medio-alto	Alto	Alto
	↓	AC1	Medio-basso	Medio	Medio-alto	Alto
		AC2	Basso	Medio-basso	Medio	Medio-alto
		Alta	AC3	Potenziale opportunità	Basso	Medio-basso

Come già illustrato di fatto è possibile ridurre la vulnerabilità agendo sulla sensitività, sulla capacità di adattamento, o su entrambi.

Nel caso in esame, la seguente tabella sintetizza i risultati della valutazione effettuata.

		HAZARD							
		Temperatura		Vento	Acque				
		Alte Temperature	Ondate di Calore	Tempeste di vento/Uragnani	Alluvioni	Pioggia	Umidità	Lesioni da Sale	Siccità
ASSET	Rilevati	BASSO	BASSO	MEDIO-BASSO	MEDIO	BASSO	POTENZ. OPP.	BASSO	BASSO
	Trincee	BASSO	BASSO	BASSO	MEDIO	BASSO	POTENZ. OPP.	BASSO	BASSO
	Sovrastruttura Ferroviaria	MEDIO	MEDIO	BASSO	MEDIO-BASSO	BASSO	BASSO	MEDIO-BASSO	POTENZ. OPP.
	Ponti e Viadotti	MEDIO-BASSO	MEDIO-BASSO	MEDIO-BASSO	MEDIO-BASSO	BASSO	BASSO	MEDIO-BASSO	BASSO
	Gallerie	POTENZ. OPP.	POTENZ. OPP.	POTENZ. OPP.	BASSO	POTENZ. OPP.	POTENZ. OPP.	POTENZ. OPP.	BASSO
	Segnalamento e Telecomunicazioni	BASSO	BASSO	MEDIO	MEDIO-BASSO	MEDIO-BASSO	POTENZ. OPP.	BASSO	BASSO

Figura 15: Esito dell'analisi di Vulnerabilità per le accoppiate Hazard/Asset considerati

Come anticipato al paragrafo 6 non si procede all'analisi di Rischio per le combinazioni Hazard/Asset che riportano una Vulnerabilità con score inferiore a "MEDIO"; per le altre casistiche si confronti il successivo paragrafo 6.5.

#### 6.4 PROCEDURA ADOTTATA PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO CONNESSO AL CLIMA ATTUALE

##### 6.4.1 ANALISI DELL' ESPOSIZIONE AL CLIMA ATTUALE

A partire dagli hazard considerati applicabili al progetto, è stata effettuata una analisi per il fattore esposizione in cui, a partire dall'analisi del tracciato, sono stati considerati degli indici quantitativi di esposizione (km di infrastruttura esposta su km di infrastruttura potenzialmente esposta).

È stata inoltre introdotta la seguente scala di rating

Tabella 9: Scala di Rating relativa al fattore Esposizione

Rating		
<b>ALTO</b>	ES3	Percentuale di infrastruttura esposta in rapporto alla infrastruttura potenzialmente esposta compresa tra 70% e 100%
<b>MEDIO</b>	ES2	Percentuale di infrastruttura esposta in rapporto alla infrastruttura potenzialmente esposta compresa tra 30% e 70%
<b>BASSO</b>	ES1	Percentuale di infrastruttura esposta in rapporto alla infrastruttura potenzialmente esposta compresa tra 0% e 30%
<b>ASSENTE</b>	ES0	Non ci sono tratti di infrastruttura esposti

La possibilità di ridurre la classe di esposizione si può esplicitare nell'ambito di una adeguata progettazione - che tenga conto dalle fasi iniziali dei pericoli climatici - solo limitatamente ad alcuni hazard quali ad es. frane ed alluvioni; per altri l'opportunità di ridurre l'esposizione deve essere bilanciata con gli ulteriori vincoli territoriali, geometrici, sociali ed ambientali presenti.

Nel caso in esame, la seguente tabella sintetizza i risultati della valutazione effettuata.

		HAZARD							
		Temperatura		Vento	Acque				
		Alte Temperature	Ondate di Calore	Tempeste di vento/Uragani	Alluvioni	Pioggia	Umidità	Lesioni da Sale	Siccità
ASSET	Rilevati	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	BASSO	ALTO
	Trincee	ALTO	ALTO	ALTO	ASSENTE	ALTO	ALTO	BASSO	ALTO
	Sovrastruttura Ferroviaria	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO
	Ponti e Viadotti	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	ALTO	ALTO
	Gallerie	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ALTO	ASSENTE	ASSENTE
	Segnalamento e Telecomunicazioni	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO	ALTO	MEDIO	ALTO

Figura 16: Esito dell'analisi dell'Esposizione per le accoppiate Hazard/Asset considerati

Come anticipato al paragrafo 6 non si procede all'analisi di Vulnerabilità e Rischio per le combinazioni Hazard/Asset che riportano una Esposizione "ASSENTE"; per le altre casistiche si confronti il successivo paragrafo 6.5

#### 6.4.2 VALUTAZIONE DEL RISCHIO CONNESSO AL CLIMA ATTUALE

L'analisi di rischio viene sviluppata, come detto, per i soli hazard riscontrati nell'ambito della valutazione di vulnerabilità con score maggiore-uguale a "medio".

Per la valutazione del rischio sono state composte la vulnerabilità e l'esposizione considerando la seguente scala di rating:

Tabella 10: Scala di Rating relativa al fattore Rischio

		Vulnerabilità						
		Bassa			Alta			
		V0	V1	V2	V3	V4	V5	
Esposizione	Bassa	ES0	Potenziale opportunità					
	Alta	ES1	Potenziale opportunità	Basso	Basso	Medio-basso	Medio	Medio-alto
		ES2	Potenziale opportunità	Basso	Medio-basso	Medio	Medio-alto	Alto
		ES3	Potenziale opportunità	Basso	Medio	Medio-alto	Alto	Alto

### 6.5 VULNERABILITÀ, RISCHIO E SOLUZIONI DI ADATTAMENTO AL CLIMA ATTUALE

Nel presente paragrafo si riportano i dettagli riepilogativi, per ognuno dei fattori climatici (Temperatura, Vento, Acque e Massa Solida), sulla base dei quali è stato possibile effettuare le analisi in termini di Vulnerabilità e Rischio in riferimento al clima attuale.

A tale scopo è stato fatto riferimento ai vari studi di settore e alle relative tecniche progettuali, nonché ad istruzioni operative e procedure connesse alla gestione dell'opera.

Nelle tabelle di seguito vengono riportate le valutazioni, in termini di Vulnerabilità e Rischio, per le sole combinazioni hazard/asset per le quali sono stati ottenuti risultati rilevanti, omettendo pertanto quelli che hanno condotto a Vulnerabilità con score inferiore a MEDIA ed Esposizione ASSENTE.

#### 6.5.1 FATTORE TEMPERATURA

Fattore Climatico	TEMPERATURA															
Analisi della Sensitività al Clima Attuale	<i>Tabella 11: Valutazione della Sensitività al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i>															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="2">HAZARD</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Temperatura</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Alte Temperature</th> <th>Ondate di Calore</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>ASSET</th> <td>Sovrastruttura Ferroviaria</td> <td>ALTO</td> <td>ALTO</td> </tr> </tbody> </table>				HAZARD		Temperatura				Alte Temperature	Ondate di Calore	ASSET	Sovrastruttura Ferroviaria	ALTO	ALTO
					HAZARD											
Temperatura																
		Alte Temperature	Ondate di Calore													
ASSET	Sovrastruttura Ferroviaria	ALTO	ALTO													
Come è possibile osservare ( <i>Tabella 11</i> ) la sensitività maggiore ("ALTA"), si rileva sull'asset "Sovrastruttura Ferroviaria" per i pericoli connessi a "Alte Temperature" e "Ondate di Calore".																

**Analisi della  
Capacità di  
Adattamento al  
Clima Attuale**

*Tabella 12: Valutazione della Capacità di Adattamento al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset*

		HAZARD	
		Temperatura	
		Alte Temperature	Ondate di Calore
ASSET	Sovrastruttura Ferroviaria	ALTO	ALTO

Come è possibile osservare (*Tabella 12*) la capacità di adattamento per le varie casistiche è risultata "ALTA".

**Analisi della  
Vulnerabilità al  
Clima Attuale**

La valutazione della vulnerabilità climatica degli asset considerati agli hazard selezionati combina la sensibilità e la capacità di adattamento.

*Tabella 13: Valutazione della Vulnerabilità al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset*

		HAZARD	
		Temperatura	
		Alte Temperature	Ondate di Calore
ASSET	Sovrastruttura Ferroviaria	MEDIO	MEDIO

Come è possibile osservare (*Tabella 13*) la vulnerabilità maggiore (MEDIA) si rileva sull'asset "Sovrastruttura Ferroviaria" per i pericoli climatici "Alte Temperature" e "Ondate di Calore" e quindi per tali casistiche si procede all'analisi di rischio (e della propedeutica esposizione), in accordo con quanto riportato nelle "Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 - Brussels, 29.7.2021C(2021) 5430 final" al paragrafo 3.3.1.3. *Vulnerability*.

**Analisi  
dell'Esposizione al  
Clima Attuale**

*L'Esposizione è stata determinata in modo quali-quantitativo come espressione percentuale del rapporto tra km di asset esposto alle alte temperature e km totali dell'asset all'aperto (in quanto potenzialmente esposti).*

*Tabella 14: Valutazione dell'Esposizione al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset*

		HAZARD	
		Temperatura	
		Alte Temperature	Ondate di Calore
ASSET	Sovrastruttura Ferroviaria	ALTO	ALTO

Come è possibile osservare (*Tabella 14*), per l'asset "Sovrastruttura Ferroviaria", si rileva esposizione ALTA agli hazard "Alte Temperature" e "Ondate di Calore".

**Analisi del Rischio  
al Clima Attuale**

Per la valutazione del Rischio si combinano i fattori Vulnerabilità ed Esposizione.

*Tabella 15: Valutazione del Rischio connesso al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset*

		HAZARD	
		Temperatura	
		Alte Temperature	Ondate di Calore
ASSET	Sovrastruttura Ferroviaria	MEDIO-ALTO	MEDIO-ALTO

Dall'analisi sviluppata si rileva (Tabella 15) che per l'asset "Sovrastruttura Ferroviaria" il Rischio legato agli hazard "Alte Temperature" e "Ondate di Calore" si attesta a MEDIO-ALTO.

**Considerazioni  
sull'esito  
dell'Analisi di  
Rischio al Clima  
Attuale**

Il livello di rischio medio e medio-alto viene gestito all'interno del progetto con la previsione di misure di adattamento, che possiamo definire passive, che agiscono nel tempo differito e che sono funzionali alla diminuzione della vulnerabilità dell'infrastruttura.

L'infrastruttura ferroviaria, tuttavia, ha la funzione di assicurare il trasporto in sicurezza anche in condizioni particolarmente critiche. Per questo motivo si ha bisogno di attuare delle misure che agiscono in tempo reale, da definire come attive, che permetteranno al Gestore infrastruttura di poter svolgere il servizio di trasporto in sicurezza.

In generale la manutenzione ha come obiettivo principale il mantenimento dello stato di efficienza delle opere e degli impianti per i quali la manutenzione non è più solo conservazione, protezione e riparazione delle singole opere e impianti, ma il mantenimento in piena efficienza ed affidabilità delle opere e degli impianti stessi in tutte le proprie caratteristiche governabili, così come originariamente previste in progetto; è prevista una manutenzione preventiva (ciclica, predittiva, secondo condizione) – a cadenza regolare – ed una correttiva – all'insorgere di un malfunzionamento/guasto (Sistema InRete2000).

Inoltre, si precisa che, secondo l'Istruzione 44C (Procedura DTC PSE 44 0 1) "Visite di Controllo ai Ponti, alle Gallerie e alle altre Opere d'arte dell'infrastruttura Ferroviaria", le diverse parti d'opera sono soggette a visite periodiche ordinarie, straordinarie e periodiche speciali di natura polispecialistica.

Nello specifico le visite ordinarie sono delle ispezioni che vengono eseguite a cadenza annuale, le visite straordinarie vengono eseguite a seguito di eventi eccezionali e includono anche visite specialistiche. Infine, sono previste delle visite periodiche speciali ai ponti, viadotti, sottovia che possono evidenziare la necessità di ulteriori approfondimenti non necessariamente sull'intera struttura, ma piuttosto su particolari componenti o parti di essa. Nell'ambito delle visite vengono sia valutate le condizioni attuali della struttura che determinate le più adeguate misure da adottare<sup>6</sup>.

Tutte le registrazioni sullo stato di conservazione delle opere dovranno contenere per ciascuna opera visitata un giudizio globale che dovrà essere espresso con una delle seguenti dichiarazioni:

a) *L'opera è pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della*

<sup>6</sup> A titolo di esempio:

- interventi di manutenzione;
- aumento della frequenza delle visite;
- prescrizioni particolari per le successive visite ordinarie e principali;
- monitoraggio strumentale continuato o non;
- limitazioni di velocità e/o di carico dei treni in transito

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO  
CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ  
RELAZIONE GENERALE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 002	A	32 di 46

*circolazione dei treni;*

b) *L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni con le seguenti limitazioni e cautele..... finché non saranno portati a termine i provvedimenti proposti;*

c) *L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni con le seguenti limitazioni e cautele.....*

Infine, il gestore in questi ultimi anni sta sviluppando una serie di progetti che mirano a migliorare la fase di previsione degli eventi climatici estremi e i suoi relativi impatti, supportato anche dall'implementazione di specifiche reti di monitoraggio meteorologico, che daranno indicazioni per la gestione dell'operatività dell'infrastruttura in totale sicurezza anche in corso di evento.

**Vulnerabilità e  
Soluzioni di  
Adattamento al  
Clima Attuale**

Con riferimento anche ai contenuti della **Tabella 5** per il fattore in esame saranno analizzati gli impatti che si considerano applicabili agli interventi previsti in progetto: deformazione dei binari causati dalla dilatazione termica, malfunzionamento delle componenti di segnalamento e di telecomunicazioni, danni causati dall'esposizione a fuoco.

Al fine di prevenire gli effetti delle escursioni termiche sulla piattaforma ed in particolare sul binario, sono previsti appositi accorgimenti, in linea con le istruzioni tecniche in uso.

Le lunghe rotaie saldate sono rotaie di lunghezza tale che la loro parte centrale non subisce movimenti per dilatazione o ritiro dovuti alle escursioni di temperatura giornaliera o stagionali; ciò è ottenuto con il serraggio degli organi di attacco delle rotaie alle traverse e per l'attrito delle traverse sulla massiciata. Le sezioni di rotaia vengono saldate tra loro e serrate definitivamente alle traverse alla temperatura così detta di regolazione (temperatura "neutra" o di "equilibrio" calcolata in funzione delle massime e minime registrate dell'area geografica) delle tensioni interne proprio per fare in modo che con le variazioni climatiche non ci siano deformazioni.

Le indicazioni riportate nell'istruzione tecnica RFITCARITAR01008C per la Lunga Rotaia Saldata offrono dei margini di particolare cautela nei riguardi delle variazioni termiche positive e che appaiono del tutto compatibili con quelli che potrebbero essere gli effetti di un tendenziale aumento delle temperature per effetto del cambiamento climatico.

Inoltre, l'operazione di regolazione della rotaia può essere ripetuta più volte durante la vita utile del binario e dunque, in linea con gli indirizzi della stessa procedura, verranno prese a riferimento temperature di regolazione man mano aggiornate in funzione delle medie stagionali che si saranno registrate negli anni precedenti, adattando dunque di fatto l'opera al cambiamento climatico.

Infine, quale ulteriore misura di cautela, si rappresenta che detta procedura identifica anche specifici provvedimenti di esercizio ferroviario (ad es. rallentamenti nella velocità di marcia) da adottare a partire da un superamento della temperatura di regolazione di almeno 25°C (valore limite per le traverse in c.a.p.).

Riguardo alla pericolosità di surriscaldamento delle parti tecnologiche si precisa che in generale tutti i cavi per gli impianti di illuminazione viabilità, della rete di distribuzione BT e Forza motrice, di illuminazione di fermata/stazione, e impianti meccanici/safety/security saranno del tipo non propagante l'incendio, non propagante la fiamma e ridottissimo sviluppo di gas tossici e fumi.

Gli impianti safety previsti in questo progetto comprendono i seguenti impianti:

- impianti rivelazione incendi per la protezione antincendio passiva dei locali tecnici previsti nei fabbricati tecnologici PP/ACC Bivio Micaleddu, PPM stazione Olbia Aeroporto e vano

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO  
 CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ  
 RELAZIONE GENERALE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 002	A	33 di 46

corsa degli ascensori della stazione Olbia Aeroporto;

- impianti di spegnimento incendi ad estinguente gassoso nei locali dove sono presenti apparecchiature di segnalamento nei fabbricati tecnologici PP/ACC Bivio Micaleddu e PPM stazione Olbia Aeroporto,
- impianti di spegnimento water mist con bombole per le scale mobili della stazione Olbia Aeroporto;

L'impianto rivelazione incendi avrà la funzione di rivelare la formazione di incendi e/o emissione di fumi all'interno di ambienti monitorati, attivando delle predeterminate misure di segnalazione di allarme ed intervento e riportando le segnalazioni al posto di supervisione.

La centralina dell'impianto sarà ubicata in modo preferenziale in locali presenziabili e controllerà l'impianto rivelazione incendio.

L'impianto sarà conforme alla norma UNI 9795 e sarà gestito da una centrale di controllo e segnalazione analogica, conforme alla norma UNI EN 54-2, di tipo modulare, con loopad indirizzamento individuale dei sensori e dei moduli.

Riguardo alla possibilità di incendio di incolto si precisa che secondo l'art. 52 del D.P.R. 753/80, lungo i tracciati delle ferrovie è vietato far crescere:

- piante e siepi a meno di 6 m dalla più vicina rotaia da misurarsi in proiezione orizzontale; tale misura dovrà essere aumentata in modo che le anzidette piante non si trovino mai a distanza minore di 2 m dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati; le distanze potranno essere diminuite di 1 m per le siepi di altezza non superiore a 1,5 m;
- i terreni adiacenti alle linee ferroviarie non possano essere destinati a bosco ad una distanza minore di 50 m dalla rotaia più vicina, da misurarsi in proiezione orizzontale.

In caso di mancata ottemperanza a quanto previsto da tale Normativa, le Direzioni Territoriali Produzione di RFI richiedono ai Comuni entro cui ricade il tracciato di emettere apposita ordinanza in tema di prevenzione incendi al fine di scongiurare il verificarsi di tali eventi causati dall'alta probabilità d'innescio e sviluppo. Secondo tali ordinanze viene ordinato ai proprietari di aree limitrofe a viabilità ferroviaria di verificare ed eliminare i fattori di pericolo incendio e loro propagazione provvedendo alla costante pulizia, cura e manutenzione delle aree.

Elaborati e Documenti di Riferimento	Nome elaborato/documento	Codifica elaborato/documento	Paragrafo/i elaborato/documento
	Lunga Rotaia Saldata	RFITCARITAR01008C	...
	D.P.R. 753/80	...	art. 52
	Relazione di Manutenzione	RR0010RO4RGES0005001	Par. 3.13.2
	Relazione di sicurezza della tratta	RR0010R17RGAC0004001	Par. 4.1 - Par. 4.3.1
	Relazione Impianti Meccanici-Safety-security	RR0010R17RGIT0000001	Cap. 4 e par. 3.1.3

**6.5.2 FATTORE VENTO**

Fattore Climatico	VENTO													
<p><b>Analisi della Sensività al Clima Attuale</b></p>	<p><i>Tabella 16: Valutazione della Sensività al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td><b>HAZARD</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Vento</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Tempeste di vento/Uragani</td> </tr> <tr> <td><b>ASSET</b></td> <td>Segnalamento e Telecomunicazioni</td> <td><b>MEDIO</b></td> </tr> </table>			<b>HAZARD</b>			Vento			Tempeste di vento/Uragani	<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 16</i>) la sensitività maggiore ("MEDIO"), si rileva sull'asset "Segnalamento e Telecomunicazioni" per i pericoli connessi a "Tempeste di vento/Uragani".</p>
		<b>HAZARD</b>												
		Vento												
		Tempeste di vento/Uragani												
<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO</b>												
<p><b>Analisi della Capacità di Adattamento al Clima Attuale</b></p>	<p><i>Tabella 17: Valutazione della Capacità di Adattamento al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td><b>HAZARD</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Vento</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Tempeste di vento/Uragani</td> </tr> <tr> <td><b>ASSET</b></td> <td>Segnalamento e Telecomunicazioni</td> <td><b>MEDIO</b></td> </tr> </table>			<b>HAZARD</b>			Vento			Tempeste di vento/Uragani	<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 17</i>) la capacità di adattamento è risultata "MEDIO".</p>
		<b>HAZARD</b>												
		Vento												
		Tempeste di vento/Uragani												
<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO</b>												
<p><b>Analisi della Vulnerabilità al Clima Attuale</b></p>	<p>La valutazione della vulnerabilità climatica degli asset considerati agli hazard valutati combina la sensitività e la capacità di adattamento.</p> <p><i>Tabella 18: Valutazione della Vulnerabilità al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td><b>HAZARD</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Vento</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Tempeste di vento/Uragani</td> </tr> <tr> <td><b>ASSET</b></td> <td>Segnalamento e Telecomunicazioni</td> <td><b>MEDIO</b></td> </tr> </table>			<b>HAZARD</b>			Vento			Tempeste di vento/Uragani	<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 18</i>) la vulnerabilità maggiore (MEDIO) si rileva sull'asset "Segnalamento e Telecomunicazioni" per il pericolo "Tempeste di vento/Uragani" e quindi per tale casistica si procede all'analisi di rischio (e della propedeutica esposizione), in accordo con quanto riportato nelle "Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 - Brussels, 29.7.2021C(2021) 5430 final" al paragrafo 3.3.1.3. Vulnerability.</p>
		<b>HAZARD</b>												
		Vento												
		Tempeste di vento/Uragani												
<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO</b>												

**Analisi dell'Esposizione al Clima Attuale**

L'Esposizione è stata determinata in modo quali-quantitativo come espressione percentuale del rapporto tra km di asset esposto alle alte temperature e km totali dell'asset all'aperto (in quanto potenzialmente esposti).

*Tabella 19: Valutazione dell'Esposizione al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset*

		<b>HAZARD</b>
		Vento
		Tempeste di vento/Uragani
<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>ALTO</b>

Come è possibile osservare (*Tabella 19*), per l'asset "Segnalamento e Telecomunicazioni", si rileva esposizione ALTA per il pericolo "Tempeste di vento/Uragani"

**Analisi del Rischio al Clima Attuale**

Per la valutazione del Rischio si combinano i fattori Vulnerabilità ed Esposizione.

*Tabella 20: Valutazione del Rischio connesso al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset*

		<b>HAZARD</b>
		Vento
		Tempeste di vento/Uragani
<b>ASSET</b>	Segnalamento e Telecomunicazioni	<b>MEDIO-ALTO</b>

Dall'analisi sviluppata si rileva (*Tabella 20*) che per l'asset "Segnalamento e Telecomunicazioni" il Rischio legato all' hazard "Tempeste di vento/Uragani" si attesta a MEDIO-ALTO.

**Considerazioni sull'esito dell'Analisi di Rischio al Clima Attuale**

Relativamente al fattore di cui trattasi si ritengono valide le considerazioni riportate nella scheda relativa al fattore TEMPERATURA

**Vulnerabilità e Soluzioni di Adattamento al Clima Attuale**

Con riferimento anche ai contenuti della *Tabella 5* saranno analizzati gli impatti che si considerano applicabili agli interventi previsti in progetto: la possibile ostruzione della sede ferroviaria a seguito della caduta di alberi.

Per le parti all'aperto si specifica che per alcune opere il vento rientra tra i fattori dimensionanti; ad es. la trazione elettrica, viene progettata secondo quanto prescritto dalle NTC (Norme Tecniche per le Costruzioni), nelle quali viene riportato un valore di riferimento della velocità del vento pari a 100 km/h.

La progettazione tecnologica prevede inoltre un elevato livello di ridondanza: tale fattispecie garantisce il regolare esercizio anche in caso di danneggiamenti indotti, ad es., da fenomeni ventosi

intensi.

Inoltre, per le parti d'opera che si sviluppano all'esterno si specifica quanto segue:

secondo l'art. 52 del D.P.R. 753/80, lungo i tracciati delle ferrovie è vietato far crescere:

- piante e siepi a meno di 6 m dalla più vicina rotaia da misurarsi in proiezione orizzontale; tale misura dovrà essere aumentata in modo che le anzidette piante non si trovino mai a distanza minore di 2 m dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati; le distanze potranno essere diminuite di 1 m per le siepi di altezza non superiore a 1,5 m;
- alberi che superano i 4 m di altezza non potranno essere piantati ad una distanza dalla più vicina rotaia minore della misura dell'altezza massima raggiungibile aumentata di 2 m;
- i terreni adiacenti alle linee ferroviarie non possano essere destinati a bosco ad una distanza minore di 50 m dalla rotaia più vicina, da misurarsi in proiezione orizzontale".

Quanto detto in considerazione dei rischi di:

- caduta di alberi, soprattutto di alto fusto, che, non rientrando nei limiti delle distanze di cui al D.P.R. 753/1980, potrebbero invadere la sede ferroviaria, con conseguente pericolo per la circolazione ferroviaria, per i viaggiatori e comunque interferenza sulla regolarità della stessa;
- In caso di mancata ottemperanza a quanto previsto da tale Normativa, le Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali di RFI richiedono ai Comuni entro cui ricade il tracciato di emettere apposita ordinanza:
  - in tema di taglio rami ed alberi in proprietà privata interferenti con sede ferroviaria allo scopo di evitare possibili pregiudizi alla sicurezza della circolazione ferroviaria dovuti a caduta di rami o alberi provenienti da terreni privati limitrofi al tracciato;
  - in tema di prevenzione incendi al fine di scongiurare il verificarsi di tali eventi causati dall'alta probabilità d'innescio e sviluppo secondo le quali viene ordinato ai proprietari di aree limitrofe a viabilità ferroviaria di:
    - adottare ogni azione possibile, in particolare monitorando la stabilità delle piante, al fine di prevenire eventuali rischi;
    - verificare ed eliminare i fattori di pericolo per caduta rami ed alberi che possano mettere a rischio la pubblica incolumità e comportare l'eventuale interruzione degli esercizi ferroviari;

Elaborati e Documenti di Riferimento	Nome elaborato/documento	Codifica elaborato/documento	Paragrafo/i elaborato/documento
	D.P.R. 753/80	...	art. 52

**6.5.3 FATTORE ACQUE**

Fattore Climatico	ACQUE													
<p><b>Analisi della Sensività al Clima Attuale</b></p>	<p><i>Tabella 21: Valutazione della Sensività al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>HAZARD</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Acque</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Alluvioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>ASSET</th> <td>Rilevati</td> <td><b>MEDIO</b></td> </tr> </tbody> </table>			HAZARD			Acque			Alluvioni	ASSET	Rilevati	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 21</i>) la sensitività maggiore ("MEDIA"), si rileva sull'asset "Rilevati" per i pericoli connessi a "Alluvioni".</p>
		HAZARD												
		Acque												
		Alluvioni												
ASSET	Rilevati	<b>MEDIO</b>												
<p><b>Analisi della Capacità di Adattamento al Clima Attuale</b></p>	<p><i>Tabella 22: Valutazione della Capacità di Adattamento al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>HAZARD</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Acque</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Alluvioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>ASSET</th> <td>Rilevati</td> <td><b>MEDIO</b></td> </tr> </tbody> </table>			HAZARD			Acque			Alluvioni	ASSET	Rilevati	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 22</i>) la capacità di adattamento per tale casistica è risultata "MEDIA".</p>
		HAZARD												
		Acque												
		Alluvioni												
ASSET	Rilevati	<b>MEDIO</b>												
<p><b>Analisi della Vulnerabilità al Clima Attuale</b></p>	<p>La valutazione della vulnerabilità climatica degli asset considerati agli hazard valutati combina la sensitività e la capacità di adattamento.</p> <p><i>Tabella 23: Valutazione della Vulnerabilità al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>HAZARD</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Acque</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Alluvioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>ASSET</th> <td>Rilevati</td> <td><b>MEDIO</b></td> </tr> </tbody> </table>			HAZARD			Acque			Alluvioni	ASSET	Rilevati	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 23</i>) la vulnerabilità maggiore (MEDIA) si rileva sull'asset "Rilevati" per i pericoli climatici "Alluvioni" e quindi per tale casistica si procede all'analisi di rischio (e della propedeutica esposizione), in accordo con quanto riportato nelle "Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 - Brussels, 29.7.2021C(2021) 5430 final" al paragrafo 3.3.1.3. <i>Vulnerability</i>.</p>
		HAZARD												
		Acque												
		Alluvioni												
ASSET	Rilevati	<b>MEDIO</b>												

<p><b>Analisi dell'Esposizione al Clima Attuale</b></p>	<p><i>L'Esposizione è stata determinata in modo quali-quantitativo come espressione percentuale del rapporto tra km di asset esposto alle alte temperature e km totali dell'asset all'aperto (in quanto potenzialmente esposti).</i></p> <p><i>Tabella 24: Valutazione dell'Esposizione al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1" data-bbox="399 660 861 952"> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="background-color: #cccccc;"><b>HAZARD</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Acque</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Alluvioni</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"><b>ASSET</b></td> <td>Rilevati</td> <td style="background-color: #ff9933;"><b>MEDIO</b></td> </tr> </table>			<b>HAZARD</b>			Acque			Alluvioni	<b>ASSET</b>	Rilevati	<b>MEDIO</b>	<p>Come è possibile osservare (<i>Tabella 24</i>), per l'asset "Rilevati", si rileva esposizione MEDIA l'hazard "Alluvioni".</p>
		<b>HAZARD</b>												
		Acque												
		Alluvioni												
<b>ASSET</b>	Rilevati	<b>MEDIO</b>												
<p><b>Analisi del Rischio al Clima Attuale</b></p>	<p>Per la valutazione del Rischio si combinano i fattori Vulnerabilità ed Esposizione.</p> <p><i>Tabella 25: Valutazione del Rischio connesso al Clima Attuale per ognuna delle accoppiate Hazard/Asset</i></p> <table border="1" data-bbox="399 1153 861 1444"> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="background-color: #cccccc;"><b>HAZARD</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Acque</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Alluvioni</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"><b>ASSET</b></td> <td>Rilevati</td> <td style="background-color: #ff9933;"><b>MEDIO</b></td> </tr> </table>			<b>HAZARD</b>			Acque			Alluvioni	<b>ASSET</b>	Rilevati	<b>MEDIO</b>	<p>Dall'analisi sviluppata si rileva (<i>Tabella 25</i>) che per l'asset "Rilevati" il Rischio legato all'hazard "Alluvioni" si attesta a MEDIO.</p>
		<b>HAZARD</b>												
		Acque												
		Alluvioni												
<b>ASSET</b>	Rilevati	<b>MEDIO</b>												
<p><b>Considerazioni sull'esito dell'Analisi di Rischio al Clima Attuale</b></p>	<p>Relativamente al fattore di cui trattasi si ritengono valide le considerazioni riportate nella scheda relativa al fattore TEMPERATURA</p>													
<p><b>Vulnerabilità e Soluzioni di Adattamento al Clima Attuale</b></p>	<p>Con riferimento anche ai contenuti della <i>Tabella 5</i> per il fattore in esame saranno analizzati gli impatti che si considerano applicabili agli interventi previsti in progetto: danni strutturali a causa dell'impatto diretto con i fiumi in particolare ponti e viadotti, fenomeni di cedimento della sede ferroviaria, allagamento della sede ferroviaria con conseguente riduzione di operatività, malfunzionamento dei sistemi di drenaggio.</p> <p>Nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) vigente (approvato nel 2015), le fasce di pericolosità idraulica, aree potenzialmente soggette ad inondazioni, comprendono la quasi totalità del corso del Rio Paule Longa, il quale risulta soggetto a pericolo di esondazione per eventi anche con tempo di ritorno di 50 anni. Questi interessano principalmente la piana compresa tra il Paule Longa ed il</p>													

Tannaule e l'area urbana fino al golfo di Olbia.

Dalle analisi idrauliche svolte (rif. RR0010R14RIID0002003) si evince che per il tratto a cielo aperto gli affluenti del Paule Longa (Fiume\_172945 e Fiume\_172944) interferiscono con la linea ferroviaria esistente, mentre a valle della confluenza l'asta principale del Paule Longa è attraversato in viadotto dalla infrastruttura ferroviaria in progetto.

È stato implementato un modello di simulazione idraulica secondo una schematizzazione 2D al fine di ricavare i valori delle altezze d'acqua e delle velocità nelle aree allagabili dal Paule Longa e dai suoi affluenti. Nel modello sono stati simulati le velocità di scorrimento e le altezze d'acqua, i tiranti e i livelli del corso d'acqua:

- Allo stato attuale: Evento di piena TR200 anni
- Allo stato di progetto: Evento di piena TR200 anni

Le analisi eseguite con i modelli numerici hanno consentito la determinazione delle aree di esondazione e lo studio del comportamento idrodinamico.

I risultati delle simulazioni svolte consentono di apprezzare la velocità con cui la corrente si propaga nell'alveo del rio Paule Longa ed in parte nel territorio circostante in caso di esondazione:

- Mediamente le esondazioni si propagano con velocità comprese tra 0.5 e 1.5 m/s.

Analizzando nel dettaglio le dinamiche degli allagamenti, si evidenziano due aree fortemente critiche per la linea ferroviaria esistente: attraversamento idraulico linea ferroviaria esistente in corrispondenza del Fiume\_172945 e del Fiume\_172944.

L'opera di attraversamento idraulico in corrispondenza della interferenza tra la linea ferroviaria esistente e l'alveo del Fiume\_172945 è costituita da un manufatto ad arco di dimensioni 2.0m x 2.0m. Immediatamente a valle della ferrovia esistente è localizzata Via Siena, la cui opera di attraversamento idraulico è costituita da uno scatolare di base 2.4m e di altezza rilevabile in sede di sopralluogo particolarmente ridotta. Inoltre, nelle immediate vicinanze della interferenza idraulica (circa 50m) ha origine il binario del Bivio Micaleddu in progetto.

Nel tratto di linea ferroviaria esistente in cui si è evidenziato il fenomeno del sormonto si riscontrano livelli idrici superiori al piano del ferro mediamente tra i 10 e i 15 cm. L'opera di attraversamento idraulico in corrispondenza della interferenza tra la linea ferroviaria esistente e l'alveo del Fiume\_172944 è costituita da un manufatto scatolare di dimensioni 2.0x1.4m

Per quanto riguarda le aree che saranno attraversate dalla linea ferroviaria in progetto, si osserva che gli alvei degli affluenti Fiume\_172945 e Fiume\_172944 e del Paule Longa stesso presentano una capacità insufficiente a convogliare in alveo la intera portata con tempo di ritorno pari a 200 anni e ciò è conseguenza di alvei scarsamente incisi e definiti sul territorio. Tuttavia, l'entità dei tiranti fuori alveo è ridotta e, fatta eccezione per avvallamenti locali del terreno e per gli allagamenti a monte di via Siena (descritti in precedenza), si hanno tiranti idrici inferiori a 20 cm.

A partire dagli esiti delle simulazioni svolte per la configurazione ante operam sono stati definiti una serie di interventi sulle opere di attraversamento e sugli alvei che hanno permesso di risolvere le criticità evidenziate. In particolare, gli interventi in progetto permettono di mettere in sicurezza idraulica la linea ferroviaria esistente (nei tratti in cui era stato evidenziato un sormonto) e di ridurre gli allagamenti che derivavano da una insufficienza degli alvei con un beneficio sia per il territorio che per la ottimizzazione delle opere di attraversamento idraulico in progetto.

Per la risoluzione delle criticità legate all'attraversamento idraulico linea ferroviaria esistente in corrispondenza del Fiume\_172945, sono stati definiti i seguenti interventi:

- la realizzazione di un nuovo tombino ferroviario (IN01) in affiancamento e in sostituzione dell'opera esistente per la risoluzione della interferenza con l'asta del Fiume\_172945. La nuova opera ha dimensioni 5x2.5m e pendenza 6%. La nuova opera è realizzata a una distanza di circa 8m dall'opera esistente in modo tale da permettere la realizzazione per fasi attraverso sistemi di sostegno del binario tipo Essen, permettendo di mantenere in esercizio la linea ferroviaria durante la realizzazione della nuova opera;
- la realizzazione di un nuovo tombino stradale (IN03) in affiancamento e in sostituzione dell'opera esistente su via Siena per la risoluzione della interferenza con l'asta del Fiume\_172945. La nuova opera ha dimensioni 5x2.5m e pendenza 6%;
- risagomatura e riprofilatura dell'alveo del fiume\_172945 nel tratto compreso tra la via panoramica di Olbia e la ferrovia esistente: sezione trapezia in terra di base 3 m con sponde 3/2, pendenza del fondo circa 1%, salto di fondo intermedio pari a 50cm, lunghezza 194m. È presente anche un tratto di raccordo a monte dell'opera di attraversamento per la graduale transizione tra la sezione in terra e la sezione dello scatolare di attraversamento;
- la definizione di un'area di espansione in destra idraulica nell'area interclusa tra il Fiume\_172945, la ferrovia esistente e la strada Panoramica di Olbia. Tale area è realizzata abbassando la quota del terreno naturale fino a quota di 18.12 m s.l.m. per permettere l'invaso e lo svaso dell'area in maniera naturale. Ciò comporta uno scavo progressivamente maggiore da valle verso monte fino a una profondità massima nell'ordine dei 4 m. Tale scavo è realizzato prevedendo una pendenza naturale delle scarpate pari a 2/3. Tuttavia, a favore di cautela nella presente fase progettuale, è stato previsto di realizzare una paratia in micropali a sostegno dello scavo nelle fasi realizzative, di sviluppo pari a 160 m. Nelle successive fasi progettuali la necessità di tale paratia verrà consolidata;
- il rinforzo e ampliamento dell'argine in sinistra idraulica nel tratto subito a monte dell'attraversamento ferroviario;
- raccordo tra i nuovi tombini ferroviario (IN01) e stradale (IN03) con sezione rettangolare in cls di base 5m e un salto di fondo pari a 50cm nel tratto intermedio tra le due opere di attraversamento;
- Risagomatura dell'alveo a valle del tombino stradale (IN03) per il graduale raccordo con l'alveo esistente e il contenimento delle portate con tempo di ritorno pari a 200 anni con conseguente riduzione delle aree allagabili nello scenario ante operam. Tale risagomatura si estende fino alla confluenza con l'asta del Paule Longa per uno sviluppo di circa 400 m.

Per la risoluzione delle criticità legate attraversamento idraulico linea ferroviaria esistente in corrispondenza del Fiume\_172944, sono stati definiti i seguenti interventi:

- La realizzazione di un nuovo tombino ferroviario (IN17) in affiancamento e in sostituzione dell'opera esistente per la risoluzione della interferenza con l'asta del Fiume\_172944. La nuova opera ha dimensioni 4.0x2.2 m. La nuova opera è realizzata a una distanza di circa 8m dall'opera esistente in modo tale da permettere la realizzazione per fasi attraverso sistemi di sostegno del binario tipo Essen, permettendo di mantenere in esercizio la linea durante la realizzazione della nuova opera;

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ**  
**RELAZIONE GENERALE**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 002	A	41 di 46

- Risagomatura dell'alveo a monte del tombino ferroviario (IN17) con sezione trapezia di base 2.5m e altezza variabile tra 1.0 e 1.5 m rivestita in pietrame cementato e argini in terra di altezza pari a 50cm a protezione del piede del rilevato esistente e per migliorare il convogliamento delle portate verso l'opera di attraversamento;
- Risagomatura dell'alveo a valle del tombino ferroviario (IN17) per il graduale raccordo con l'alveo esistente e il contenimento delle portate con tempo di ritorno pari a 200anni: sezione trapezia di base 2.5m e altezza variabile tra 2.0 e 3.0 m. Le maggiori altezze di scavo si hanno in sinistra idraulica, per tale motivo è prevista una paratia di micropali per la realizzazione dello scavo e una sistemazione in gabbioni per uno sviluppo di circa 80 m. Nella figura seguente è mostrata una sezione tipologica, in corrispondenza della sistemazione d'alveo a valle del tombino IN17;

Riduzione aree allagabili e ottimizzazione delle opere di attraversamento idraulico in progetto:

- Risagomatura alveo Paule Longa per circa 300 m a valle della confluenza degli affluenti con sezione trapezia in terra di base 4 m, sponde 3/2 e pendenza prossima a quella naturale e definizione di un'area golenale attraverso argini in terra di progetto. Tali argini sono mediamente alti 1 m rispetto al piano campagna. Essi sono previsti in sinistra idraulica a partire da circa 300 m a monte dell'attraversamento della linea ferroviaria di progetto fino a circa 100 m a valle del viadotto ferroviario di progetto e in destra idraulica per circa 30 m a monte e a 80 m a valle del viadotto ferroviario di progetto. A completamento dell'intervento è da prevedersi la pulizia dell'alveo da eventuali impedimenti al deflusso, quali la vegetazione in eccesso, a valle dell'area di intervento fino al canale tombato di valle.

Gli interventi previsti rappresentano un sistema unico di interventi da realizzarsi congiuntamente e contestualmente al fine di perseguire l'obiettivo di messa in sicurezza delle infrastrutture analizzate.

Nel definire gli interventi di risagomatura degli alvei appena descritti si è cercato di mantenere le sezioni di progetto quanto più prossime alle sezioni ante operam regolarizzandone la geometria in sezione. Laddove il contenimento in alveo delle portate con tempo di ritorno pari a 200 anni avrebbe richiesto uno stravolgimento delle sezioni naturali esistenti è stata prevista una sezione composta che comprende un alveo di magra quanto più prossimo alla sezione esistente e un'area golenale di progetto delimitata da argini in terra la cui altezza è definita dal livello idrico massimo atteso in golena più un franco idraulico di sicurezza pari a 1m. Tale soluzione permette di non alterare le dinamiche del corso d'acqua per tempi di ritorno inferiori a quelli di progetto.

Gli approfondimenti progettualmente eseguiti e sopra sintetizzati sono riportati a titolo esemplificativo per porre in evidenza come gli hazard connessi al fattore acque siano stati alla base – e a tratti anche dimensionanti - nella progettazione eseguita.

Elaborati e Documenti di Riferimento	Nome elaborato/documento	Codifica elaborato/documento	Paragrafo/i elaborato/documento
	Relazione di compatibilità Idraulica	RR0010R14RIID0002001	Par. 5
	Relazione Idrologica	RR0010R14RIID0001001	Par. 5
	Relazione idraulica - Paule Longa	RR0010R14RIID0002003	Par. 3.6 e 3.7

#### 6.5.4 FATTORE MASSA SOLIDA

Per il fattore Massa Solida non sono state eseguite analisi in termini di Vulnerabilità e Rischio in quanto non sono presenti hazard di tale natura.

Si riportano in ogni caso delle considerazioni inerenti alle analisi di Rischio.

Fattore Climatico	MASSA SOLIDA		
<b>Considerazioni sull'esito dell'Analisi di Rischio al Clima Attuale</b>	Nonostante non sia stato necessario procedere all'analisi di Rischio, si ritengono comunque valide le considerazioni riportate nella scheda relativa al fattore TEMPERATURA		
<b>Vulnerabilità e Soluzioni di Adattamento al Clima Attuale</b>	<p>Con riferimento anche ai contenuti della <b>Tabella 5</b> per il fattore in esame saranno analizzati gli impatti che si considerano applicabili agli interventi previsti in progetto: possibili ostruzioni della sede ferroviaria e danni strutturali causati dall'impatto diretto di movimenti di massa.</p> <p>Dal punto di vista geomorfologico, non vi sono elementi di potenziale criticità per le opere in progetto.</p> <p>Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.), non perimetra alcuna area a pericolosità geomorfologica, né a pericolosità idraulica.</p> <p>Il tracciato in progetto non risulta inoltre ricadere all'interno di aree alluvionate in relazione all'evento meteorico verificatosi in data 18 novembre 2013.</p>		
<b>Elaborati e Documenti di Riferimento</b>	<b>Nome elaborato/documento</b>	<b>Codifica elaborato/documento</b>	<b>Paragrafo/i elaborato/documento</b>
	Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica	RR0010R69RGGE0001001	Par. 3.5.1, 8.1 e par. 10.3
	Studio di impatto ambientale	RR0010R22RGSA0001001	Par 6.3.2.3

#### 6.6 VALUTAZIONE DELLA VULNERABILITÀ ALLE PROIEZIONI CLIMATICHE FUTURE

Per valutare la Vulnerabilità in funzione della proiezione climatica attesa nel territorio in esame si è fatto riferimento alle conclusioni degli studi effettuati dal CMCC contenuti nel PNACC e riportate nelle pagine precedenti (par. **5.2**).

Nell'effettuare la valutazione alla vulnerabilità ed al rischio climatico della infrastruttura ferroviaria si è scelto cautelativamente di considerare l'opera come oggi realizzata sottoposta alle condizioni climatiche future, senza tenere conto delle possibili implementazioni tecnologiche che potrebbero ridurre l'entità.

Si evidenzia che le valutazioni che seguono in termini di sensitività, capacità di adattamento e vulnerabilità tengono conto non solo del trend degli hazard, nel rispetto delle variazioni agli indicatori climatici definiti nel PNACC, ma anche dell'entità di tale variazione.

##### 6.6.1 SCELTA DEGLI INDICATORI CLIMATICI DI RIFERIMENTO PER CIASCUN HAZARD

In considerazione del fatto che per lo scenario RCP4.5 l'area in oggetto ricade nel cluster D (*Tabella 1*) e per lo scenario RCP 8.5 ricade nel cluster C (*Tabella 2*) è stata effettuato un confronto per valutare come le condizioni climatiche future (espresse da indicatori come medio annuale nel trentennio 2021-2050 rispetto al trentennio di

riferimento 1981-2010) influiscano sugli hazard considerati seconda la seguente matrice di influenza:

Fattori Climatici	Hazard	Tmean	R20	FD	SU95p	WP	SP	SC	Evap	R95p
Temperatura	Alte Temperature	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ondate di Calore	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vento	Tempeste di vento/Uragani	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Acque	Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Pioggia	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Umidità	<input checked="" type="checkbox"/>								
	Lesioni da Sale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Siccità	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

#### 6.6.2 EVOLUZIONE DEGLI INDICATORI CLIMATICI SECONDO PROIEZIONI FUTURE

Per le valutazioni a seguire è stato considerato lo scenario più gravoso (RCP8.5) (Tabella 2) dall'analisi del quale (Tabella 4) si rileva l'effetto per gli hazard considerati.

Nell'analisi sviluppata per la valutazione della vulnerabilità e rischio climatico secondo le proiezioni climatiche, si è quindi preso atto della modifica degli indicatori climatici (Tabella 4), laddove presente, e si è valutato come questa andrà a determinare una modifica nella magnitudo e/o nel numero di hazard sulla infrastruttura.

Di seguito viene riportata in forma tabellare la sintesi relativa alla variazione degli hazard in proiezione futura. Tali variazioni sono state considerate in funzione degli indici climatici riportati nel precedente paragrafo **6.6.1**,

Fattori Climatici	Hazard	Variazione degli hazard in proiezione futura
Temperatura	Alte Temperature	↑
	Ondate di Calore	↑
Vento	Tempeste di vento/Uragani	--
Acque	Alluvioni	↑
	Pioggia	↑
	Umidità	↑
	Lesioni da Sale	--
	Siccità	--

Legenda		
	↑	Le previsioni climatiche mostrano un aumento degli indicatori climatici inerenti a tale hazard
	↓	Le previsioni climatiche mostrano una diminuzione degli indicatori climatici inerenti a tale hazard
	--	Le previsioni climatiche non mostrano le variazioni o

mostrano una variazione nulla/minima degli indicatori climatici inerenti a tale hazard
--

### 6.6.3 ANALISI DELLA SENSITIVITÀ E DELLA CAPACITÀ DI ADATTAMENTO AL CLIMA FUTURO

La modifica degli hazard climatici si è ritenuto che si inserisca nell'analisi di rischio climatico intervenendo sul parametro sensitività, sia nei casi di incremento della magnitudo, che della frequenza degli eventi.

Ciò premesso, si ritiene che per le motivazioni sopra esposte (par. **6.5**, rif. "Vulnerabilità e Soluzioni di Adattamento al Clima Attuale" per ognuno dei fattori climatici) le caratteristiche del progetto, ovvero le azioni poste in essere durante la sua vita utile e finalizzate a conservare le corrette condizioni di operatività, si prestino ad offrire misure di mitigazione rispetto alla potenziale vulnerabilità dell'opera nei confronti dei rischi connessi ai cambiamenti climatici, e pertanto si ritiene che lo score valutato per ogni coppia hazard/asset nel precedente paragrafo **6.3.1** sia confermata.

Per il medesimo motivo si conferma anche lo score valutato per ogni coppia hazard/asset nel precedente paragrafo **6.3.2**.

### 6.6.4 ANALISI DELLA VULNERABILITÀ AL CLIMA FUTURO

In considerazione di quanto riportato ai punti precedenti, si conferma il livello di vulnerabilità valutato per ogni coppia hazard/asset nel precedente paragrafo **6.3.3**.

### 6.6.5 ANALISI DELL'ESPOSIZIONE AL CLIMA FUTURO

Come riportato al precedente paragrafo **6.4.1** l'esposizione dell'opera è stata valutata secondo un criterio quali-quantitativo connesso alla lunghezza del tratto di infrastruttura esposto all'hazard rispetto al totale della lunghezza di infrastruttura potenzialmente esposta all'hazard.

La valutazione è stata effettuata nelle condizioni di proiezione climatica. In considerazione della entità degli incrementi riportati sull'indicatore climatico si ritiene che non si modifichi la classe di esposizione già individuata nel paragrafo **6.4.1**.

### 6.6.6 VALUTAZIONE DEL RISCHIO CONNESSO AL CLIMA FUTURO

In considerazione di quanto riportato ai punti precedenti è stato valutato che il rischio climatico individuato per l'infrastruttura progettata non si modifichi nelle condizioni definite dalle proiezioni climatiche future.

### 6.6.7 CONSIDERAZIONI SULL'ESITO DELL'ANALISI DI VULNERABILITÀ E RISCHIO AL CLIMA FUTURO

Con riferimento alle proiezioni meteo-climatiche a lungo termine riportate nel paragrafo **5.2** e in riferimento agli indicatori connessi alle precipitazioni e alle temperature, riportati in **Tabella 3** per lo scenario RCP4.5 e in **Tabella 4** per lo scenario RCP8.5, si ritiene che, pur tenendo in considerazione lo scenario più gravoso (RCP8.5), le caratteristiche del progetto, ovvero le azioni poste in essere durante la sua vita utile e finalizzate a conservare le corrette condizioni di operatività (soluzioni di adattamento al clima attuale riportate al par. **6.5** per ognuno dei fattori climatici analizzati), si prestano ad offrire misure di mitigazione rispetto alla potenziale vulnerabilità dell'opera nei confronti dei rischi connessi ai cambiamenti climatici.

## 7 CONCLUSIONI

L'analisi sviluppata fa riferimento al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia. L'opera, oltre a intercettare i flussi prettamente stagionali da/per l'aeroporto, aiuterà ad intercettare gli spostamenti sistematici che gravitano nell'area di studio costituita dai Comuni di Olbia e Golfo Aranci.

Nel documento è stata effettuata una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità in ottemperanza a quanto indicato dai Criteri di Vaglio Tecnico riportati nel par. 6.14 (Infrastrutture per il trasporto ferroviario) dell'*Allegato 1 al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139<sup>7</sup> della Commissione del 4 giugno 2021 per l'Obiettivo Mitigazione*, e nel Rapporto "*Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità<sup>8</sup>*" della "Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili" - (MIMS Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), al fine di dimostrare l'applicabilità del criterio DNSH all'obiettivo Adattamento ai cambiamenti climatici, e a quanto indicato anche nella scheda 23 (*Infrastrutture per il trasporto ferroviario*) della Circolare n.33 del 13/10/2022 del Ministero dell'Economia e delle Finanze "*Guida Operativa per il Rispetto del Principio di Non Arrecare Danno Significativo all'Ambiente (cd. DNSH)*".

Tale analisi è stata organizzata in una prima sezione nella quale sono stati analizzati i dati climatici storici e stimati quelli connessi ai cambiamenti climatici in atto con particolare riferimento all'area. Le proiezioni climatiche sono state riportate utilizzando metodologie in linea con le relazioni del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC).

Nella seconda sezione, in accordo con l'approccio indicato nel quinto Report IPCC (AR5, 2014) e nel rispetto di quanto riportato negli "*Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027 - Brussels, 16.9.2021 2021/C 373/01*", è stata sviluppata una procedura finalizzata all'analisi della vulnerabilità climatica e, ove necessario, all'analisi del rischio connesso al clima ed ai cambiamenti climatici.

Tale analisi, effettuata tenendo conto di elementi previsti sia dalla Progettazione sviluppata, sia dalle Procedure/istruzioni operative in uso presso il gestore della infrastruttura Ferroviaria, non ha rilevato profili di criticità.

Nel rispetto dei citati "vincoli DNSH" della Circolare 33 MEF dovrà essere effettuato un aggiornamento periodico dell'analisi di rischi climatici fisici ed implementazione di misure di mitigazione pertinenti.

<sup>7</sup> Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L442 del 9.12.2021

<sup>8</sup> Il Rapporto illustra come la crisi climatica impatta e impatterà sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto nazionali e locali, e propone un insieme di iniziative per anticipare e mitigare i rischi climatici, per aumentare la resilienza e la capacità di adattamento del nostro Paese a tali fenomeni.

Il Rapporto è stato realizzato dalla Commissione di studio, coordinata dal Prof. Carlo Carraro, Ordinario di Economia Ambientale all'Università Ca' Foscari di Venezia, istituita ad aprile 2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, per individuare soluzioni concrete volte a dotare l'Italia di infrastrutture moderne e sostenibili.

## 8 ALLEGATI

### 8.1 ALLEGATO 1 - ELENCO DEGLI INDICATORI CLIMATICI

- **Tmean**  
Media annuale della temperatura media giornaliera (°C)
- **R20**  
Media annuale del numero di giorni con precipitazione giornaliera superiore ai 20 mm (giorni/anno)
- **FD**  
Media annuale del numero di giorni con temperatura minima al di sotto dei 0°C (giorni/anno)
- **SU95p**  
Media annuale del numero di giorni con temperatura massima maggiore di 29.2 °C (valore medio del 95° percentile della distribuzione delle temperature massime osservate tramite E-OBS) (giorni/anno)
- **WP**  
Cumulata delle precipitazioni nei mesi invernali (dicembre, gennaio, febbraio) (mm)
- **SP**  
Cumulata delle precipitazioni nei mesi estivi (giugno, luglio, agosto) (mm)
- **SC**  
Media annuale del numero di giorni per cui l'ammontare di neve superficiale è maggiore di un 1 cm (giorni/anno)
- **Evap**  
Evaporazione cumulata annuale (mm/anno)
- **CDD**  
Media annuale del massimo numero di giorni consecutivi con pioggia inferiore a 1 mm/giorno (giorni/anno)
- **R95p**  
95° percentile della precipitazione (mm)

	<b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA</b>												
VALUTAZIONE DNSH  Relazione Generale	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RR00</td> <td>10</td> <td>R 22 RH</td> <td>SA 00 0X 001</td> <td>A</td> <td>46 di 46</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	46 di 46
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RR00	10	R 22 RH	SA 00 0X 001	A	46 di 46								

## Allegato 3

Checklist schede 5 e 23 previste dalla Circolare n. 33 MEF del 13/10/22, per quanto applicabili al presente stato di sviluppo progettuale.

**Scheda 5 - Interventi edili e caratteristica 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 (S/No/Non applicabile)	Commento (obbligatorio in caso di N/A)	
Ex ante	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	L'aspetto citato verrà approfondito qualora riportato tra i criteri premiali	
	2	E' stato previsto l'impiego di mezzi con le caratteristiche di efficienza indicate nella relativa scheda tecnica?	Non applicabile	L'aspetto citato verrà approfondito qualora riportato tra i criteri premiali	
	3	E' stato previsto uno studio Geologico e idrogeologico relativo alla pericolosità dell'area di cantiere per la verifica di condizioni di rischio idrogeologico?	SI		
	4	E' stato previsto uno studio per valutare il grado di rischio idraulico associato alle aree di cantiere?	SI		
	5	E' stata verificata la necessità della redazione del Piano di gestione Acque Meteoriche di Dilavamento (AMD)?	Non applicabile	Nelle successive fase progettuali, qualora richiesto dalla normativa regionale, sarà redatto a cura dell'Appaltatore apposito Piano di Gestione Acque Meteoriche di Dilavamento	
	6	In caso di apertura di uno scarico di acque reflue, sono state chieste le necessarie autorizzazioni?	Non applicabile	L'aspetto citato verrà approfondito nelle successive fasi	
	7	E' stato sviluppato il bilancio idrico della attività di cantiere?	Non applicabile	L'aspetto citato verrà approfondito nelle successive fasi progettuali	
	8	E' stato redatto il Piano di gestione rifiuti?	SI	RR0010R69RGTA0000001	
	9	E' stato sviluppato il bilancio materie?	SI	RR0010R69RGCA0000001	
	11	E' stato redatto il PAC, ove previsto dalle normative regionali o nazionali?	SI	RR0010R69RGCA0000001	
	12	Sussistono i requisiti per caratterizzazione del sito ed è stata eventualmente pianificata o realizzata la stessa?	SI	RR0010R69RGTA0000002	
	14	E' confermato che la localizzazione dell'opera non sia all'interno delle aree indicate nella relativa scheda tecnica?	SI	RR0010R69RGCA0000001	
	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 tramite una verifica preliminare, mediante censimento flora-faunistico, dell'assenza di habitat di specie (flora e fauna) in pericolo elencate nella lista rossa europea o nella lista rossa dell'IUCN?	SI		
	16	Per aree naturali protette (quali ad esempio parchi nazionali, parchi interregionali, parchi regionali, aree marine protette etc...), è stato rilasciato il nulla osta degli enti competenti?	Non applicabile	Non sono previsti interventi in aree naturali protette	
	17	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)?	SI	L'aspetto citato verrà approfondito nelle successive fasi progettuali	
	Ex post	18	Sono state adottate le eventuali misure di mitigazione del rischio di adattamento?		L'aspetto citato verrà approfondito nelle successive fasi progettuali
		19	E' disponibile la relazione geologica e idrogeologica relativa alla pericolosità dell'area attestata l'assenza di condizioni di rischio idrogeologico?		
20		Se applicabile, è disponibile il Piano di gestione AMD?			
21		Se applicabile, sono state ottenute le autorizzazioni allo scarico delle acque reflue?			
22		E' disponibile il bilancio idrico delle attività di cantiere?			
23		E' disponibile la relazione finale con l'indicazione dei rifiuti prodotti, da cui emerge la destinazione ad una operazione "R" del 70% in peso dei rifiuti da demolizione e costruzione non pericolosi (escluso il materiale allo stato naturale definito alla voce 17.05.04 dell'elenco europeo dei rifiuti istituito dalla decisione 2000/532/CE)?			
24		Sono disponibili le schede tecniche dei materiali utilizzati?			
25		Se realizzata, è disponibile la caratterizzazione del sito?			
26		Se presentata, è disponibile la deroga al rumore?			
27		Se pertinente, sono state adottate le azioni mitigative previste dalla VinCA?			

**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 (S/No/Non applicabile)	Commento (obbligatorio in caso di N/A)
	1	<p>E' disponibile la documentazione che dimostri che l'infrastruttura è associabile a una delle categorie illustrate, riportate di seguito:</p> <p>1. l'infrastruttura rientra in una delle seguenti categorie:                      ilun'infrastruttura elettrificata a terra e sottosistemi associati: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra;                      ilun'infrastruttura a terra nuova o esistente e sottosistemi associati 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 CO<sub>2</sub> dello scarico pari a zero entro 10 anni dall'inizio dell'attività: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra;</p> <p>il)fino al 2030, un'infrastruttura a terra esistente e sottosistemi associati che non fanno parte né della rete TEN-T e delle sue estensioni indicative a paesi terzi, né di una rete di linee ferroviarie principali definita a livello nazionale, sovranazionale o internazionale: infrastrutture, energia, controllo-comando e segnalamento di bordo e controllo-comando e segnalamento a terra.</p> <p>2. l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasporto di merci tra le modalità: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasporto di beni;</p> <p>3. l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasferimento di passeggeri da altre modalità a quella su ferrovia.</p>	SI	Vedasi Analisi Costi Benefici
	<i>Solo nel caso in cui il progetto dovesse rispettare il criterio III) al punto 1., rispondere alla richiesta al punto 2.:</i>			
Ex-ante	2	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 CO <sub>2</sub> dallo scarico pari a zero?	SI	
	3	E' stata condotta un'analisi dei rischi climatici fisici secondo i criteri definiti all'appendice 1 della Guida operativa?	SI	Vedi Allegato 2 - PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO CLIMATICO E DELLA VULNERABILITÀ
	4	E' stato sviluppato un modello acustico previsionale?	SI	RR0010R22RGIM0004001 RR0010R22TITM0004001
	5	E' confermato che nell'ambito della VIA sia stato verificato il rispetto dei criteri di gestione del rumore ambientale?	SI	è stata prodotta la documentazione progettuale a supporto di tale valutazione (RR0010R22RGIM0004001 e relativi allegati)
	6	Per le infrastrutture situate in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse, è stata svolta una verifica preliminare, mediante censimento fito-faunistico, dell'assenza di habitat di specie (flora e fauna) in pericolo elencate nella lista rossa europea o nella lista rossa dell'UCN? Per aree naturali protette (quali ad esempio parchi nazionali, parchi interregionali, parchi regionali, aree marine protette etc....), è stato rilasciato il nulla osta degli enti competenti?	SI	RR0010R22RGIM0003001
	7	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)?	SI	è stata prodotta la documentazione progettuale a supporto di tale valutazione (RR0010R22RGIM0003001 e relativi allegati)
	8	E' confermato che nel quadro della VIA sia stato verificato il rispetto dei criteri di tutela ambientale e della biodiversità?	SI	è stata prodotta la documentazione progettuale a supporto di tale valutazione (RR0010R22RGSA0001001 e relativi allegati)
Ex-post	9	E' confermato che, nel caso in cui sia stato previsto dalla fase "ex-ante", 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 CO <sub>2</sub> dallo scarico pari a zero?		
	10	Sono state attuate le soluzioni di adattamento climatico eventualmente individuate?		
	11	E' svolto un aggiornamento periodico dell'analisi di rischi climatici fisici e sono implementate le di misure di mitigazione pertinenti?		
	12	E' condotto il monitoraggio acustico prescritto?		
	13	Sono monitorati i parametri di qualità ambientale richiesti dai decreti autorizzativi applicabili?		
	14	Se pertinente, sono state adottate le azioni mitigative previste dalla VinCA?		