

**EVALUARE**

**”DO NO SIGNIFICANT HARM”**

**Programul Transport**

**2021-2027**

(Extras aplicabil Priorității 7: Dezvoltarea transportului naval și multimodal)

**Anexa nr. 3 la Ghidul solicitantului privind realizarea de investiții în suprastructura portuară de încărcare/ descărcare și depozitare a mărfurilor**

**- NOIEMBRIE 2022 -**

**Cuprins**

[**CAPITOLUL I: SCOP ȘI METODOLOGIE DE LUCRU** 2](#_Toc159928694)

[1.2. Metodologia de lucru - Abordare generală 4](#_Toc159928695)

[**CAPITOLUL II: ANALIZA ”DO NOT SIGNIFICANT HARM” (DNSH)** 4](#_Toc159928696)

[**Prioritatea 7** - Dezvoltarea transportului naval și multimodal 4](#_Toc159928697)

[2.1. Descrierea investițiilor 4](#_Toc159928698)

[2. 2. Acțiuni finanțate 5](#_Toc159928699)

# **CAPITOLUL I: SCOP ȘI METODOLOGIE DE LUCRU**

Acest document are drept scop realizarea analizei conform metodologiei recomandate pentru respectarea principiului ”Do Not Significant Harm”, aplicată la nivelul acțiunilor prioritare propuse pentru finanțare din *Programul Transport* 2021 – 2027 (PT), în concordanță cu articolul 9 – Principii orizontale – din Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize (RDC), conform căruia obiectivele fondurilor trebuie să țină seama de principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”.

Principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru de facilitare a investițiilor durabile (Regulamentul privind Taxonomia), care definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru șase obiective de mediu, respectiv:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES).
2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor.
3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine.
4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului.
5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol.
6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

Documentul prezintă metodologia de lucru, analiza parametrilor incluși în metodologia aprobată și măsurile compensatorii asumate.

Evaluarea efectelor asupra celor șase obiective de mediu menționate mai sus a avut la bază listele de verificare și exemplele privind modul de punere în aplicare a evaluării conform principiului DNSH cuprinse în Ghidul oferit de COM în luna februarie 2021.

**Obiectivul general al Programului Transport 2021-2027** este de a asigura realizarea investițiilor ce răspund nevoilor de dezvoltare ale infrastructurii de transport din România, în concordanta cu Raportul de țară și Recomandările specifice de Țară, dar și cu strategia dezvoltată de România pentru recuperarea, în mod sustenabil, a decalajelor de dezvoltare a infrastructurii de transport, respectiv Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (PI).

Strategia PT 2021-2027 s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, Pactul Ecologic European (Green Deal) și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere.

PT 2021-2027 conține 8 priorități în cadrul cărora au fost selectate obiective specifice. Prezentul extras se aplică pentru:

**Prioritatea 7 - Dezvoltarea transportului naval și multimodal**

O.S. 3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale.

## 1.2. Metodologia de lucru - Abordare generală

În scopul punerii în practică a obiectivelor politicii europene privind neutralitatea climatică cuprinse în Pactul Ecologic European, respectiv în cadrul Strategiei UE pentru Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă, precum și a acțiunilor propuse în cadrul pachetului Fit for 55, este necesar stabilirea unor măsuri la nivel național. În acest sens, menţinerea şi refacerea infrastructurii verzi va reprezenta o preocupare pentru toate proiectele de infrastructură de transport.

Pentru verificarea principiului DNSH în cadrul proiectelor de investiții de transport cuprinse în cadrul PT s-a plecat de la metodologia definită în Ghidul metodologic privind aplicarea principiului a nu prejudicia semnificativ (DNSH – Do Not Significant Harm) în temeiul regulamentului privind mecanismul de redresare și reziliență, comunicat de COM în luna Februarie 2021.

Trebuie avut în vedere faptul că pentru proiectele de infrastructură de transport studiile pregătitoare se află în desfășurare, inclusiv studiile privind vulnerabilitățile climatice, impactul asupra mediului și asupra corpurilor de apă și prin urmare, evaluarea obiectivelor 2-6 din cadrul listei de verificare a DNSH s-a realizat luând în considerare cadrul normativ și informațiile cunoscute până la momentul derulării acestei analize, din studiile de fezabilitate și documentele aprobate sau în curs de elaborare.

Pentru proiectele ce vizează construcția de noi infrastructuri, selectarea opțiunii de traseu se va realiza ţinând cont de toate presiunile existente şi potenţialele ameninţări asupra mediului, incluzând măsuri pentru reducerea / evitarea impacturilor semnificative. O atenţie importantă va fi acordată implementării infrastructurii combustibililor alternativi și refacerii conectivităţii ecologice în zona coridoarelor ecologice.

# **CAPITOLUL II: ANALIZA ”DO NOT SIGNIFICANT HARM” (DNSH)**

## **Prioritatea 7** - Dezvoltarea transportului naval și multimodal

Transportul naval este, alături de transportul feroviar, considerat un mod de transport mai prietenos cu mediu și, astfel, contribuie la transpunerea viziunii strategice a Pactului Ecologic European prin capacitatea sa de a prelua cantități importante de mărfuri de pe transportul rutier, contribuind la atingerea dezideratului de neutralitate climatică până în 2050.

### 2.1. Descrierea investițiilor

În coordonare cu investițiile finanțate prin CEF, această prioritate va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătăţirea navigației pe Dunăre, precum și la cresterea gradului de utilizare a porturilor românești.

Investițiile vor viza, cu precădere, porturile situate pe rețeaua primară a României, corelând potențialul de dezvoltare a porturilor (trafic) cu nevoia de specializare a porturilor, în funcție de dezvoltarea economică din aria lor de deservire (hinterland). Investițiile vor viza infrastructura portuară ce cuprinde cheuri, dane, bazine diguri și alte construcții hidrotehnice similare, utilitățile pentru serviciile portuare, căile de acces rutier și feroviar, platforme (inclusiv utilitățile aferente), precum si infrastructura de alimentare cu combustibili alternativi.

În ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre vor fi sprijinite acțiunile ce au ca impact eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia.

Operațiunile vor fi localizate pe rețeaua TEN-T. De asemenea, operațiunile vor fi selectate numai dacă au fost derulate studiile privind impactul asupra mediului și îndeosebi asupra habitatelor speciilor protejate. Cheltuielile generate de implementarea măsurilor de protecție a mediului și habitatelor speciilor protejate vor fi eligibile în cadrul costurilor proiectelor.

În cadrul acestei priorități ținta pentru lungimea căilor navigabile interioare noi, reabilitate sau modernizate este de 70 km.

Totodată, prin această prioritate vor fi susținute și investițiile în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente, ce se vor efectua în conformitate cu prevederile legislației privind ajutorul de stat (maxim 10 MEUR/investiție fonduri publice, maxim 20 MEUR valoarea totală a unei investiții).

Astfel, in cadrul acestei priorități vor fi finanțate minim două centre intermodale noi/ modernizate.

Nu vor fi finanțate operațiuni legate de transportul sau prelucrarea țițeiului.

### 2. 2. Acțiuni finanțate

Se vor finanța următoarele tipuri de acțiuni:

* + Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia;
  + Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala;
  + Finalizarea Canalului Dunăre – București;
  + Dezvoltarea / modernizarea porturilor dunărene strategice / situate pe rețeaua primară și rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi;
  + Asigurarea condiţiilor optime de navigaţie în bazinele portuare prin dragaj;
  + Susținerea, cu respectarea cerințelor de ajutor de stat, a modernizării mijloacelor de propulsie a navelor utilizate de transportatorii români pe apele interioare pentru transport naval de marfă;
  + Dezvoltarea / modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi;
  + Dezvoltarea Serviciilor SSS (Short sea shipping) în Portul Constanța;
  + Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de îmbunătățire a navigației din aria de eligibilitate a axei prioritare;
  + Derularea studiilor de prefezabilitate pentru noi canale navigabile conform PI;
  + Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier / Dezvoltarea de centre logistice multimodale;
  + Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale.

**Partea 1 a listei de verificare**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicați care dintre obiectivele de mediu de mai jos necesită o evaluare de fond DNSH a măsurii** | **Da** | **Nu** | **Justificare în cazul selectării răspunsului „Nu”** |
| Atenuarea schimbărilor climatice | **X** |  |  |
| Adaptarea la schimbările climatice |  | **X** | Activitățile prevăzute în cadrul priorității 7 nu au un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. |
| Utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine | **X** |  |  |
| Economia circulară, inclusiv prevenirea și reciclarea deșeurilor | **X** |  |  |
| Prevenirea și controlul poluării în aer, apă sau sol | **X** |  | Pentru lucrările de dragare, estimarea aproximativă a emisiilor de poluanți în aer în timpul lucrărilor de construcție și exploatare arată posibilitatea depășirii limitelor maxime admisibile conform legislației române (de transpunere a Directivei CE privind aerul) doar pentru indicatorul NOx, la 100, respectiv 200 m de surse, numai pentru media orară a emisiilor.  Deja, la 1000 m de surse concentrațiile indicatorilor analizați sunt semnificativ reduse, sub limitele maxime admisibile (în unele cazuri chiar de peste 100 de ori mai mici).  Proiectele vizate în cadrul acestei priorități nu sunt de așteptat să aibă surse de poluare a apelor subterane nici în perioada de execuție a lucrărilor, nici în perioada de exploatare.  Obiectivele de investiții nu sunt susceptibile să genereze surse de poluare a solului în timpul activităților de investiții și întreținere. |
| Protecția și restaurarea biodiversității și a ecosistemelor | **X** |  |  |

**Partea 2 a listei de verificare**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Întrebarea** | **Nu** | **Justificare substanțială** |
| Atenuarea schimbărilor climatice: Se așteaptă ca măsura să conducă la emisii semnificative de GES? | **X** | Transportul naval este considerat a fi cel mai eficient mod de transport din punct de vedere energetic, deoarece poate transporta cea mai mare cantitate de mărfuri cu cea mai mică energie consumată. Cu toate acestea, acest tip de transport are și efecte nocive asupra mediului și sănătății umane. Poluarea provenită de la nave nu se limitează la accidentele maritime, ci și la navigația normală și operațiunile navale. Principalele efecte ale transportului maritim asupra mediului sunt deversările în mare, emisiile de gaze și zgomotul.  Rapoartele experților arată că transportul naval are o contribuție la emisiile totale de 16% pentru NOX, 11% pentru SOX și 5% pentru PM10. Emisiile din transport generează între 1% și 7% din PM10 în aerul ambiant, 1–14% din PM2,5 și cel puțin 11% din PM1 în zonele de coastă europene. Emisiile din transport maritim generează, de asemenea, 7% până la 24% din cantitatea de NO2 eliberată în atmosferă.  Prin măsurile ce vizează construcția instalațiilor de combustibili alternativi, în special sistemele de *on shore power suply*, și modernizarea mijloacelor de propulsie a navelor utilizate de transportatorii români pe apele interioare pentru transport naval de marfă este urmărită reducerea emisiilor de particule în aer, în special în zona imediată a portului. Porturile sunt de obicei situate în apropierea zonelor dens populate; prin urmare, orice îmbunătățire a mediului va avea un impact imediat asupra sănătății umane.  Totodată, trebuie remarcat faptul că o barjă poate transporta până la 1500 de tone, comparativ cu 20 de tone cât transportă un camion. Un convoi de transport fluvial este compus din 10 barje ce reprezintă echivalentul a aproximativ 700 de camioane. Prin realizarea lucrărilor hidrotehnice revăzute pe șenalul navigabil al Dunării (CEF și PT), pentru faza de exploatare, se preconizează o creștere cu aproximativ 7,6% a volumelor de marfă prin navigație prin trecerea de la modurile de transport feroviar și rutier. Dacă se ia în considerare o cotă de 50% – 50% a trecerii de la transporturile rutiere și feroviare, acest lucru va avea un impact general benefic. O altă reducere de 23% a emisiilor este, de asemenea, estimată din eliminarea obstacolelor actuale de navigație.  În cadrul Raportul de mediu tipurile de acţiuni aferente acestei activităţi au fost evaluate ca având un potenţial efecte pozitiv nesemnificativ asupra reducerii emisiilor GES.  Având în vedere cele prezentate anterior, se consideră îndeplinit principiul DNSH pentru acest obiectiv de mediu. |
| *Utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine*: Se preconizează că măsura va fi nocivă pentru:  (i) starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane sau  (ii) starea ecologică bună a apelor marine? | **X** | Riscurile de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și evitarea stresului hidric vor fi identificate și abordate în conformitate cu cerințele prevăzute în Directiva 60/2000 (Directiva-cadru privind apa) și cu planul de management al bazinului hidrografic, elaborat pentru corpul sau corpurile de apă potențial afectate, în consultare cu părțile interesate relevante. Evaluarea impactului asupra mediului include o evaluare a impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu Directiva 60/2000, iar pentru riscurile identificate sunt luate măsuri de evitare sau reducere a impactului.  Toate măsurile de atenuare a riscurilor de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și evitarea stresului hidric prezentate mai sus sunt luate în scopul obținerii unei stări bune a apelor de suprafaţă şi subterane, precum şi pentru menținerea unui potențial ecologic bun al acestora, aşa cum sunt definite în Articolul 2, punctele (22) şi (23) din Regulamentul (UE) 852/2020 („Taxonomy Regulation”).  La momentul realizării Raportului de mediu nu au fost disponibile informaţii cu privire la localizarea exactă a proiectelor, însă acestea vor fi implementate în zona Portului Constanța şi de-a lungul Dunării. Aceste tipuri de acţiuni pot afecta în principal starea ecologică, prin afectarea elementelor hidromorfologice sau a celor fizico - chimice (prin lucrări hidrotehnice, sau lucrări periodice efectuate în corpurile de apă. De asemenea, în cadrul Raportului de mediu au fost propuse măsuri pentru reducerea şi evitarea alterărilor hidromorfologice, evitarea zonelor de protecţie şi evitarea poluărilor accidentale.   * Proiectele noi de infrastructură de transport trebuie să evite crearea de noi presiuni hidromorfologice semnificative asupra corpurilor de apă de suprafaţă. În principal este necesară evitarea devierii cursurilor de apă. Secundar, este necesară reducerea artificializării malurilor şi substratului albiei, reducerea afectării vegetaţiei ripariene, precum şi evitarea întreruperii conectivităţii longitudinale şi laterale. * În cadrul noilor proiecte de infrastructură de transport se vor avea în vedere cerinţele de bune practici ce se regăsesc în cele mai recente ghiduri elaborate la nivel european. * În cadrul proiectelor finanţate prin PT se vor implementa măsuri de reducere a impactului lucrărilor temporare pe corpurile de apă de suprafaţă (ex. drumuri temporare de acces, platforme temporare pentru realizarea pilelor podurilor, lucrări de dragaj), ce pot conduce la efecte pe termen lung, astfel încât aceste lucrări să nu conducă la deteriorarea stării/potenţialului ecologic al corpurilor de apă sau la împiedicarea atingerii obiectivelor de mediu pentru corpurile de apă. * Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiză locaţia zonelor de protecţie a captărilor de apă şi vor adapta soluţiile constructive astfel încât acestea să nu fie afectate. * Proiectele noi din domeniul infrastructurii de transport vor avea în vedere implementarea unor soluţii de retenţie a poluanţilor în cazul producerii unor accidente ce ar putea conduce la contaminarea apelor de suprafaţă. Atenţie trebuie acordată în principal zonelor situate în amonte de arii naturale protejate şi zone de protecţie ale captărilor de apă, indiferent dacă acestea se găsesc pe teritoriul României sau al statelor vecine.   Având în vedere informaţiile prezentate anterior se consideră îndeplinit principiul DNSH pentru acest obiectiv de mediu. |
| *Tranziția către o economie circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora*:  Se preconizează că măsura:  (i) va duce la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, cu excepția incinerării deșeurilor periculoase nereciclabile sau  (ii) va duce la ineficiențe semnificative în utilizarea directă sau indirectă a oricăror resurse naturale în orice etapă a ciclului său de viață, care nu sunt reduse la minimum prin măsuri adecvate sau  (iii) va cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului în ceea ce privește economia circulară? | **X** | Gestionarea deşeurilor rezultate în toate etapele construcției se va realiza în conformitate cu obiectivele de reducere a cantităţilor de deşeuri generate și de maximizare a reutilizării şi reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deşeurilor la nivel naţional - Planul naţional de gestionare a deşeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei 98/2008/EC privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare şi aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).  În toate etapele proiectelor se va menţine evidenţa gestiunii deşeurilor conform Legii nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor, cu modificările şi completările ulterioare, HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările şi completările ulterioare şi respectiv Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor şi a deşeurilor de ambalaje, cu modificările şi completările ulterioare.  În perioada de construcție, antreprenorul va amenaja o zonă special destinată pentru colectarea și gestionarea deșeurilor ce vor rezulta în urma lucrărilor de construcție, în cadrul ansamblului șantierului.  Zona de depozitare va fi prevăzută cu containere, pubele, etichetate conform legislației în vigoare. Depozitarea temporară a deșeurilor se va efectua separat pe tipul de deșeuri generate. Colectarea deșeurilor de către operatorii autorizați va fi planificată conform programului de lucrări, astfel încât să se evite depozitarea temporară a unor cantități mari de deșeuri în cadrul ansamblului șantierului.  Se va urmări gradul maxim de valorificare a deșeurilor. Antreprenorul are obligația de a elabora un Plan de management al deșeurilor și de a-l implementa în conformitate.  În cazul necesității de a efectua lucrări de întreținere a lucrărilor hidrotehnice, deșeurile generate vor fi eliminate în funcție de tipul de deșeuri pe bază de contract de către operatorii autorizați.  Astfel, în conformitate cu reglementările în vigoare, deşeurile rezultate vor fi colectate selectiv, în funcţie de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizați în scopul valorificării lor. În toate etapele proiectului se vor încheia contracte cu societăţi autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deşeuri generate. Toate deşeurile generate în urma proiectului, în toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafeţe special amenajate în acest sens. În cazul deşeurilor contaminate, se vor lua măsuri speciale de gestionare a acestora (prin depozitarea separată doar pe suprafeţe impermeabile), pentru a nu contamina restul deşeurilor sau solul.  Sortarea deşeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija constructorului. Acesta are obligaţia, conform HG nr. 856/2002, cu modificările și completările ulterioare, să ţină evidenţa lunară a colectării, stocării provizorii şi eliminării deşeurilor către depozitele autorizate.  Constructorii vor limita generarea de deșeuri în procesele legate de construire şi demolare, în conformitate cu Protocolul UE de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări, vor lua în considerare cele mai bune tehnici disponibile și vor demola /sorta deşeurile în mod selectiv, pentru a permite îndepărtarea şi manipularea, în condiţii de siguranţă, a substanţelor periculoase şi pentru a facilita reutilizarea și reciclarea de înaltă calitate, prin eliminarea selectivă a materialelor, utilizând sisteme de sortare disponibile pentru deșeurile rezultate din activități de construcție şi demolare.  De asemenea, toţi angajaţii de pe şantier vor fi instruiţi cu privire la manipularea deşeurilor, precum şi la modul de sortare a acestora pe categorii, în containerele special prevăzute pentru fiecare categorie de deşeu.  Referitor la activitățile de dragare, acestea vor presupune în principal dragaj de investiții. Atât în timpul lucrărilor de construcție, cât și în timpul exploatării, obiectivele de investiții vor impune implementarea conceptului larg utilizat în Europa și în lume, respectiv „eliminarea inteligentă”. Acest concept implică păstrarea materialului dragat în albia râului și utilizarea acestuia pentru a îmbunătăți debitul.  Materialul dragat va fi depus în zone de apă puțin adâncă cu un potențial de sedimentare ridicat. În astfel de cazuri, activitățile de dragare vor contribui la procesul natural de sedimentare. |
| *Protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor:* Se preconizează că măsura va fi:   1. nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau      1. nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune? | **X** | Măsurile de protecție și refacere a biodiversității și a ecosistemelor vor fi aplicabile proiectelor ce vizează îmbunătățirea condițiilor de navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, celelalte intervenții neavând un impact major asupra florei și faunei.  Principiile utilizate în identificarea și stabilirea măsurilor de evitare și atenuare a impactului asupra biodiversității și a ecosistemelor sunt:   * **Măsuri generale:** * Monitorizare. Monitorizarea permanentă, în etapele de implementare (în perioada construcției, în primii ani de funcționare - minim 3 ani); * Managementul adaptiv. Măsurile de evitare și reducere trebuie adaptate în mod continuu pe baza celor mai recente informații disponibile în zona de implementare a proiectului; * Asigurarea expertizei. Pentru zona proiectului, prezența experților în biodiversitate trebuie asigurată în faza de construcție (de preferință o echipă care poate oferi expertiză asupra principalelor grupuri de interes comunitar); * Consultare continuă cu părțile interesate. Pe parcursul construcției și exploatării, este necesar să se asigure un cadru de colaborare permanent cu principalii factori interesați în ceea ce privește managementul biodiversității (cel puțin administratorii/custozii siturilor Natura 2000) și reprezentanții fondurilor de vânătoare și ai școlilor silvice. * Eficacitatea și complementaritatea măsurilor. Oricare dintre măsurile implementate trebuie să-și atingă scopul cu un grad ridicat de eficacitate, fără a împiedica/limita eficacitatea altor măsuri și fără a crea alte forme de impact sau riscuri semnificative asupra biodiversității sau populației umane; * Controlul impactului. Măsurile formulate și implementate trebuie să abordeze direct formele de impact identificate, asigurându-se în orice moment că aceste impacturi sunt menținute sub pragurile de semnificație. * **Pentru pierderea și modificarea habitatului:** * Evitarea pierderilor suplimentare de suprafață în interiorul siturilor Natura 2000 precum și în zona habitatelor naturale din afara siturilor, cu excepția locațiilor pentru măsuri de evitare și reducere a impactului; * Reducerea concentrațiilor de poluanți în zonele adiacente șenalului navigabil; * Reabilitarea tuturor zonelor afectate temporar cu folosirea exclusivă a speciilor autohtone și asigurarea funcționalității ecologice a zonelor reabilitate. * **Fragmentarea habitatului:** * Menținerea conectivității ecologice pentru toate speciile de faună (în special cele care nu sunt capabile de zbor) * **Perturbarea activității speciilor:** * Minimizarea efectelor asociate prezenței umane, zgomotului și iluminatului în timpul construcției și exploatării proiectului.   Pe lângă măsurile prezentate anterior, în cadrul Raportului de mediu au fost formulate măsuri pentru prevenirea, evitarea şi reducerea efectelor negative asupra biodiversităţii. Măsurile sunt prezentate în secţiunile anterioare ale analizei DNSH.  Având în vedere informaţiile prezentate anterior, se consideră îndeplinit principiul DNSH pentru acest aspect de mediu. |