

ALLEGATO DNSH 2

“Relazione di approfondimento valutativo del principio DNSH”

Sezione I - Anagrafica

Programma Operativo	PR FESR Sicilia 2021-2027
Obiettivo Strategico	2. Una Sicilia più verde
Obiettivo Specifico	2.4. Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici
Azione del Programma Operativo	2.4.5. “Rinnovo e ammodernamento di infrastrutture, mezzi e attrezzature per la gestione delle emergenze”
Dispositivo attuativo	Selezione diretta di operazione prevista dal piano dei fabbisogni contenuto nel “Piano regionale della Protezione civile” – <i>Colonna Mobile Regionale (CO.MO.RE.S.)</i> approvato con la DGR n. 526 del 20 settembre 2022 la Giunta Regionale di Governo.
Operazioni finanziabili	L'operazione prevede l'acquisizione di mezzi ed attrezzature per finalità di protezione civile ed è divisa in tre lotti: Lotto 1 - Fornitura di mezzi speciali del DRPC Sicilia Lotto 2: Fornitura di attrezzature del DRPC Sicilia Lotto 3: Fornitura di DPI per le unità di volontariato del DRPC Sicilia.
Tipologia di operazione	☐ OO.PP. beni e servizi a regia ☐ Aiuti a titolarità ☒ OO.PP. beni e servizi a titolarità

Sezione II - Valutazione

- Coerenza delle operazioni/azioni da finanziare, mediante il dispositivo attuativo, con le finalità del PR FESR Sicilia 2021-2027.** L'operazione relativa al Lotto 1 contempla l'acquisto di: n. 40 pick-up con modulo AIB ed idrovora; n. 10 pick-up con modulo AIB per VVF; n. 11 pick-up per unità

cinofile; n. 10 automezzi a disposizione del DRPC; n. 2 pulmini da 9 posti; n. 4 automezzi 4x4 AIB per VVF; n. 4 semirimorchi centinati; n. 4 carrelli elevatori elettrici; n. 1 mezzo destinato a funzioni di TLC in coerenza con le previsioni del "Piano Regionale di Protezione Civile - CO.MO.RES, in particolare con le linee di indirizzo strategico che prevedono il rafforzamento dei presidi territoriali, il potenziamento della logistica operativa e lo sviluppo di una rete integrata di risorse tra il DRPC Sicilia e il sistema regionale di volontariato organizzato", approvato con Deliberazione n. 526 del 20 settembre 2022 la Giunta Regionale di Governo ha apprezzato il documento denominato 'Aggiornamento del Piano regionale di protezione civile per il potenziamento delle attrezzature, dei mezzi e delle risorse del sistema regionale di protezione civile', ciò con lo scopo di ammodernare e contestualmente potenziare il parco veicoli a disposizione del DRPC caratterizzato da una notevole vetustà, stante la forte usura dei mezzi, come evidente dai chilometraggi accumulati sia dalla immatricolazione. Per tale motivo, l'intervento proposto è pienamente coerente con le finalità dell'azione 2.4.5. "Rinnovo e ammodernamento di infrastrutture, mezzi e attrezzature per la gestione delle emergenze" del PR FESR Sicilia 2021-2027, la quale "azione sostiene, a tutti i livelli di gestione dell'emergenza, l'acquisto di mezzi e attrezzature per finalità di protezione civile, ...(omissis).... Tutte le forniture dovranno risultare coerenti con la pianificazione di settore. ".

Relativamente ai Lotti 2 e 3 le forniture previste hanno lo scopo di incrementare ed ammodernare le attrezzature per la gestione delle emergenze, a cui il DRPC Sicilia è chiamato ad intervenire per quanto di competenza istituzionale. In particolare, con il Lotto 2 si prevede di fornire, distribuendole sul territorio, delle attrezzature idonee a creare dei campi per 200/250 ospiti completi di tende di varie dimensioni, impianti elettrici e di illuminazione, completandole anche con delle cucine da campo su rimorchio, oltre a moduli U.S.A.R. da destinare ai VVF.

Altresì il Lotto 3 riguarda la fornitura di DPI per i volontari iscritti all'albo Regionale, di competenza del DRPC Sicilia. La fornitura riguarda i DPI necessari ai volontari per lo svolgimento delle attività di protezione civile, che gli stessi volontari possono svolgere in funzione delle specializzazioni di ciascuna Associazione di volontariato per differenti finalità (antincendio, cinofili, assistenza alla popolazione, etc.).

2. Settori di intervento di cui all'Allegato 1 del Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio, individuati sulla base delle tabelle di sintesi per campo di intervento di cui all'Allegato IV del Rapporto Ambientale di VAS allegato al Manuale di attuazione del PR FESR 2021-2027, associabili alle attività previste nell'ambito dell'operazione da ammettere a finanziamento:

058. Misure di adattamento ai cambiamenti climatici e prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: inondazioni e frane (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi e le infrastrutture di gestione delle catastrofi e gli approcci basati sugli ecosistemi);

059. Misure di adattamento ai cambiamenti climatici e prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima: incendi (comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi e le infrastrutture di gestione delle catastrofi e gli approcci basati sugli ecosistemi);

061. Prevenzione e gestione dei rischi naturali non connessi al clima (come i terremoti) e dei rischi collegati alle attività umane (per esempio incidenti tecnologici), comprese le azioni di sensibilizzazione, la protezione civile, i sistemi e le infrastrutture per la gestione delle catastrofi e gli approcci basati sugli ecosistemi

3. Schede tecniche di cui alla "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno

significativo all'ambiente" ai sensi della circolare RGS n. 22 del 14/05/2024 del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato del Ministero dell'Economia e delle Finanze, relative alle attività previste nell'ambito dell'intervento, allegate alla presente, definite in coerenza con i criteri di vaglio tecnico di cui al Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione che integra il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio, garantendo il rispetto del principio DNSH.

SCHEDA 9 - Acquisto, noleggio, leasing di veicoli (da questo punto in poi "SCHEDA").

4. **Elementi esaminati nella valutazione approfondita.** Come già evidenziato, l'operazione contempla l'acquisto di mezzi e di attrezzature che concorrono in modo diretto al rafforzamento della dotazione tecnica, logistica e strumentale del sistema regionale di protezione civile; in particolare, mediante la fornitura di mezzi speciali, attrezzature tecnico-operative e dispositivi di protezione individuale (DPI), si intende migliorare la capacità di risposta del DRPC Sicilia e delle organizzazioni di volontariato, potenziando l'efficacia e la tempestività degli interventi in fase di emergenza, nonché l'efficienza delle attività di prevenzione, presidio e soccorso, in coerenza con le previsioni del *Piano Regionale di Protezione Civile - CO.MO.RES.* In dettaglio è previsto l'acquisto di pick-up con moduli AIB e idrovore da destinare sia alle OOVV sia ai VVF per le campagne antincendio; pick-up per gruppi cinofili per le attività di soccorso in caso di calamità; ulteriori mezzi a disposizione del DRPC Sicilia per le proprie attività in emergenza. Tutti questi mezzi sono di categoria **M1** (Veicoli leggeri per il trasporto di persone: progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente).

E' prevista anche la fornitura di mezzi ed attrezzature da destinare ai VV.F. per le attività inerenti il *Sistema di Protezione Civile per la Regione Siciliana*, sia con autobotti da min. 4000 lt per le campagne antincendio, sia con i pick-up allestiti con moduli AIB, sia con i moduli U.S.A.R. per le attività di ricerca e soccorso. Le autobotti per i VVF risultano della categoria **N2** (veicoli progettati e costruiti per il trasporto di merci aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate)

In considerazione della morfologia delle dislocazioni delle associazioni di volontariato sul territorio, nonché delle strutture operative del DRPC Sicilia, che vengono attivate al verificarsi delle emergenze di protezione civile i vari mezzi di soccorso, di cui sopra, devono essere innanzitutto in grado di raggiungere rapidamente e ripetutamente tutti i luoghi, ivi compresi quelli di difficile accesso, ovvero isolati e/o distanti dai centri abitati, viaggiando su terreni complicati spesso scoscesi e impervi e trasportando sia il personale addetto a fronteggiare le emergenze, sia un articolato allestimento per le campagne antincendio o per le emergenze idrogeologiche. Analogamente i mezzi destinati ai VV.F. devono risultare idonei alle attività di istituto sia per contrastare gli incendi (boschivi e non) sia per le attività di ricerca e soccorso in tutte le possibili calamità a cui possono essere chiamati, a tal fine l'utilizzo di mezzi scarrabili e container permette lo spostamento delle attrezzature idonee all'emergenza in atto.

Inoltre, affinché gli interventi di protezione civile in emergenza risultino tempestivi ed efficienti, è necessario che tutti i veicoli di che trattasi possano approvvigionarsi a fonti di carburante ragionevolmente vicine ai siti d'intervento.

Tutto ciò posto, l'approfondimento valutativo del principio DNSH, resosi necessario all'esito della verifica preliminare del rispetto dello stesso principio, è stato condotto facendo riferimento alla SCHEDA 9, il cui principio guida si fonda su una sostanziale riduzione delle emissioni di gas serra

o un incremento del numero di mezzi a basse o zero emissioni così da migliorare l'efficienza complessiva dell'intero sistema di trasporto/mobilità, senza compromettere gli altri obiettivi ambientali.

Più nel dettaglio, come descritto nel seguito l'attenzione è stata rivolta agli obiettivi ambientali DNSH 1. Mitigazione dei cambiamenti climatici, 4. Transizione ad un'economia circolare e 5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento (su aria, acqua, suolo, sottosuolo). In particolare, nel caso dell'obiettivo ambientale DNSH 1 in sede di verifica preliminare è stato stimato che la potenziale pressione ambientale connessa all'operazione avrà *“Impatto positivo sull'obiettivo ambientale DNSH: l'intervento contribuisce positivamente al raggiungimento dell'obiettivo”*, ciò comportando un contributo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi climatici identificativo del c.d. “Regime 1”.

Detto impatto positivo discende dalla circostanza che ai settori d'intervento associati alle attività previste nell'ambito dell'operazione è stato attribuito, sulla base della metodologia di controllo del clima di cui all'Allegato VI del Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio, un *tagging* climatico e ambientale pari al 100%.

Nel caso degli obiettivi ambientali DNSH 4 e 5 sempre in sede di verifica preliminare è stato stimato che la potenziale pressione ambientale connessa all'operazione avrà *“Impatto nullo a condizione di integrare i progetti (in fase di attuazione) con i criteri di attuazione e le eventuali misure di mitigazione/soluzioni di adattamento”*.

Infine, nessun approfondimento è stato condotto sugli obiettivi ambientali DNSH 2. Adattamento ai cambiamenti climatici, 3. Uso sostenibile o protezione delle risorse idriche e marine e 6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (anche consumo suolo) per i quali, in sede di verifica preliminare, è stato stimato avvalendosi di quanto al riguardo previsto dalla SCHEDA che la potenziale pressione ambientale connessa all'operazione è da ritenersi “Non pertinente (nessun impatto, né positivo né negativo)”.

Valutazione approfondita obiettivo ambientale

DNSH 1. Mitigazione dei cambiamenti climatici

Preliminarmente si ricorda che nella più recente versione dell'Allegato alla Decisione di Esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia (ST 15114 2024 ADD 1), la lista di esclusione prevista per l'Investimento 4.4.3. Rinnovo del parco veicoli del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, ossia per l'investimento del PNRR dell'Italia cui l'operazione è meglio riconducibile, non comprende le attività previste nell'ambito dell'operazione.

Tutto ciò precisato, secondo quanto previsto nella pertinente sezione della SCHEDA, ai fini del soddisfacimento del principio DNSH i veicoli appartenenti alla categoria **N2** d'interesse devono coincidere con una delle seguenti tipologie di veicolo:

- a. “veicolo pesante a emissioni zero” come definito dall'art. 3 par. 11 del Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo e del Consiglio come modificato dal Regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo e del Consiglio, ossia un «veicolo pesante a emissioni zero»: *un veicolo pesante privo di motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni, determinate conformemente al regolamento (CE) n. 595/2009 e relative misure di attuazione, siano inferiori a 1 g CO₂ /kWh, oppure le cui emissioni, determinate conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (17) e relative misure di attuazione, siano inferiori a 1 g CO₂ /km;*

- b. “veicolo pesante a basse emissioni” come definito dall'art. 3 par. 12 del Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo e del Consiglio come modificato dal Regolamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo e del Consiglio, ossia *“un veicolo pesante, diverso da un veicolo pesante a emissioni zero, le cui emissioni specifiche di CO₂, determinate conformemente al punto 2.3.3 dell'allegato I, sono meno della metà rispetto alle emissioni di CO₂ di riferimento di tutti i veicoli del sottogruppo di veicoli cui appartiene il veicolo pesante”*. I valori delle suddette emissioni di CO₂ di riferimento differiscono a seconda del tipo di veicolo, mentre il requisito è neutro riguardo alla fonte di carburante (ad esempio GNC/GNL, biometano, ecc.), cosicché l'ammissibilità dipende dalle specifiche del produttore per quanto riguarda le emissioni di CO₂;
- c. solo caso di veicoli per scopi speciali, “veicolo con motorizzazione ad alimentazione ibrida (combustibile/batteria)”, a condizione che venga dimostrata l'assenza di una migliore tecnologia disponibile per gli scopi per i quali i veicoli sarebbero finanziati.

Ai fini del rispetto delle indicazioni della SCHEDA, è stato verificato che sul mercato non esiste disponibilità commerciale di “veicoli pesanti a emissioni zero” o “veicoli con motorizzazione ad alimentazione ibrida (combustibile/batteria)” che coniughino tutte le peculiari caratteristiche dei mezzi AIB inizialmente descritte. È stato così valutato il possibile utilizzo di veicoli potenzialmente rientranti nella tipologia dei “veicoli pesanti a basse emissioni” alimentati con *Hydrogenated Vegetable Oil* (da questo punto in poi “HVO”), carburante paraffinico sintetico *green* di elevata qualità prodotto da varie fonti sostenibili (oli vegetali e/o grassi animali) attraverso un processo di idrotrattamento.

Oltre ad essere conforme alla norma UNI EN 15940:2024 dei carburanti paraffinici rispondente alla *European Fuel Quality Directive*, l'HVO possiede proprietà chimico-fisiche analoghe al classico diesel fossile ma con un profilo ambientale nettamente migliore in termini di emissioni di CO₂ lungo l'intero ciclo di vita (secondo dati di letteratura inferiori fino al 90% rispetto al diesel fossile in rapporto alla tipologia di materia prima utilizzata per la produzione), particolato (secondo dati di letteratura inferiori fino al 80% rispetto al diesel fossile) e NO_x (secondo dati di letteratura inferiori fino al 27% rispetto al diesel fossile).

Ed ancora, la rete infrastrutturale per la distribuzione di HVO è in forte sviluppo e sempre più capillare, come testimoniato dalla crescita senza soluzione di continuità dello stesso HVO all'interno del *mix* nazionale, mentre la miscibilità in qualsiasi proporzione del biocarburante in parola con il classico diesel fossile consentirebbe di utilizzare anche quest'ultimo per garantire l'operatività dei mezzi in parola, sebbene solo in situazioni eccezionali discendenti dalla carenza di fonti di approvvigionamento di HVO ragionevolmente vicine al sito d'intervento.

Invece per i veicoli M1 è stata valutata, quale migliore tecnologia disponibile per gli scopi per i quali i veicoli sarebbero finanziati, quella posseduta dai “veicoli con motorizzazione ad alimentazione ibrida (combustibile/batteria)” dotati di tecnologia di propulsione *mild hybrid*, la quale combina un motore a combustione interna con un motore elettrico e una batteria. Quest'ultima, non potendo autonomamente alimentare il veicolo per lunghe distanze, ha il ruolo principale di assistere il motore a combustione migliorando l'efficienza e riducendo le emissioni di CO₂ e altri inquinanti rispetto a un veicolo analogo alimentato dal solo motore a combustione.

La tecnologia proposta risulta certamente migliorativa rispetto a quella già adottata a livello europeo nell'ambito PNRR della Spagna ed in particolare della componente “C4.I4 Gestione

sostenibile delle foreste”, dove all’esito della valutazione approfondita relativa all’obiettivo ambientale in questione si è optato per veicoli AIB alimentati esclusivamente con il classico diesel fossile, ciò anche nella considerazione che i dati di riferimento sui grandi incendi in Spagna indicano che le emissioni medie prodotte da veicoli AIB di tipo “pesante” pesano circa 12 kgCO₂, per ettaro bruciato, mentre quelle prodotte dagli incendi boschivi pesano fino a circa 40.000 kg CO₂ per ettaro bruciato.

Ed ancora, a livello nazionale non può non sottolinearsi che nonostante l’applicazione dei Criteri Ambientali Minimi risulti generalmente determinante per l’assolvimento del principio del DNSH o in ogni caso per favorire il suo soddisfacimento, secondo quanto previsto dai *“Criteri Ambientali Minimi per l’acquisto, il leasing, la locazione, il noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada”* adottati con Decreto del Ministero della Transizione Ecologica 17 giugno 2021 gli stessi Criteri non si applicano ai *“Veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dai servizi responsabili della tutela dell’ordine e della sicurezza pubblica, compresi i I Corpo nazionale dei vigili del fuoco, le forze di polizia statali e locali, i servizi sociali e sanitari svolti per garantire i livelli essenziali di assistenza”* - e quindi a veicoli d’interesse - a prescindere dalla categoria M o N di cui all’art. 4 del Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio.

Valutazione approfondita obiettivo ambientale

DNSH 4. Transizione ad un’economia circolare

Secondo quanto previsto nella pertinente sezione della SCHEDA, per i veicoli appartenenti alla categoria M1 ed N2 d’interesse dovranno essere fornite informazioni sulle modalità di gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, sia nella fase di utilizzo (manutenzione) sia nel fine vita della flotta, anche attraverso il riutilizzo e il riciclaggio di batterie ed elettroniche (in particolare le materie prime critiche in esse contenute).

Inoltre, il produttore dovrà prevedere anche che i veicoli siano riutilizzabili o riciclabili per almeno l’85 % del peso e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso, nel secondo caso come stabilito dall’Allegato I della Direttiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 ottobre 2005.

Valutazione approfondita obiettivo ambientale

DNSH 5. Prevenzione e riduzione dell’inquinamento (su aria, acqua, suolo, sottosuolo)

Ancorché la pertinente sezione della SCHEDA faccia riferimento a normative di settore concernenti le emissioni dei veicoli leggeri e dei veicoli leggeri puliti, per analogia si ritiene che i veicoli appartenenti alla categoria M1 ed N2 d’interesse debbano essere conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell’omologazione Euro 6 per le emissioni dei veicoli pesanti stabilita in conformità del Regolamento (CE) n. 715/2007, requisiti fissati dal Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio come modificato in ultimo dal Regolamento (CE) n. 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio.

5. Prescrizioni e raccomandazioni da ottemperare. Le prescrizioni e le raccomandazioni da ottemperare da parte del beneficiario e del soggetto attuatore relativamente ai veicoli pesanti d’interesse sono le seguenti:

- a. Il sistema di alimentazione, nel caso dei mezzi pesanti, dovrà essere compatibile sia con il biocarburante *Hydrogenated Vegetable Oil* (HVO) sia con il classico diesel fossile, quest’ultimo

da utilizzarsi per garantire l'operatività dei mezzi in parola solo in situazioni di carenza di fonti di approvvigionamento di HVO ragionevolmente vicine al sito d'intervento, mentre nel caso dei mezzi "leggeri" il sistema di alimentazione dovrà essere dotato di tecnologia di propulsione mild hybrid, espressa dalla combinazione di un motore a combustione interna con un motore elettrico e una batteria;

- b. dovranno essere disponibili o la documentazione di omologazione o i rapporti di prova rilasciati dal servizio tecnico incaricato dell'omologazione o la copia elettronica del Certificato di Conformità del veicolo, contenenti le informazioni attestanti la conformità ai requisiti ambientali previsti per la specifica tipologia, ai fini del rispetto del Regime 2;
- c. dovrà essere disponibile un piano che dimostri gli stessi sono riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso;
- d. dovrà essere disponibile un certificato di omologazione attestante i requisiti previsti per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento.

6. Elementi di verifica *ex ante*. Viene di seguito illustrata la *check-list* di riferimento della SCHEDA debitamente compilata:

Tempo di svolgimento delle verifiche	n.	Elemento di controllo	Esito (Sì/No/Non applicabile)	Commento
<i>Ex ante</i>	1	È stato verificato il tagging climatico della misura in oggetto?	Sì	Ai settori d'intervento associati alle attività previste nell'ambito dell'operazione è stato attribuito, sulla base della metodologia di controllo del clima di cui all'Allegato VI del Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio, un tagging climatico e ambientale pari al 100%.
	2	È stata verificata la presenza di una lista di esclusione per la misura in oggetto?	Sì	Non sono previste liste di esclusione.
	3	È stata individuata la categoria di appartenenza dei veicoli e i relativi vincoli applicabili in base alle indicazioni della scheda tecnica 9 della Guida Operativa per il rispetto del principio DNSH?	Sì	I veicoli d'interesse appartengono alla Categoria M1 ed N2 di cui all'art. 4 del Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio.
	4	È disponibile il certificato di omologazione, etichetta energetica o certificazione del costruttore contenente le caratteristiche di efficienza energetica dell'autoveicolo oggetto di finanziamento rispettanti i criteri indicati alla relativa scheda tecnica?	Sì	I Veicoli pesanti sono non ibridi/non elettrici. Mentre i veicoli leggeri "mild hybrid" previsti nel bando devono rispettare il CAM Veicoli.
	5	E' disponibile il certificato di omologazione, etichetta energetica o certificazione del costruttore contenente le caratteristiche di emissioni di carbonio e sostanze inquinanti dell'autoveicolo oggetto di finanziamento così come specificate nella relativa scheda tecnica?	Sì	Requisito inserito nel bando di gara e da comprovare da parte del soggetto fornitore. Deve essere rispettato il CAM Veicoli

6	Il rispetto dei criteri definiti per ciascuna categoria per le emissioni di CO2 ed efficienza energetica è stato certificato?	Sì	Requisito inserito nel bando di gara e da comprovare da parte del soggetto fornitore. Deve essere rispettato il CAM Veicoli
7	È disponibile il certificato di omologazione, etichetta energetica o certificazione del costruttore dell'autoveicolo acquistato che dimostri che le emissioni dirette di CO2 dei veicoli sono pari a zero?	Non applicabile	Non sono disponibili sul mercato veicoli ad alimentazione elettrica o con emissioni pari a zero.
8	Per i materiali realizzati con fibre riciclate, sono conformi alle certificazioni "Global Recycle Standard" o altra certificazione equivalente o alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017?	Sì	Requisito inserito nel bando di gara e da comprovare da parte del soggetto fornitore.
9	È disponibile un contratto stipulato con il sistema collettivo o individuale di raccolta e recupero delle batterie di trazione anche se non specificata l'effettiva modalità di recupero o riutilizzo degli accumulatori?	Sì	Per i veicoli ibridi è previsto nel bando di gara (esclusivamente per il periodo di manutenzione programmata).
10	Per i veicoli privi di batteria, con la batteria elettrica fornita separatamente in leasing operativo, il fornitore ha offerto un "piano di manutenzione programmata" della stessa?	Non applicabile	Non è previsto l'acquisto di batterie elettriche fornite separatamente dai veicoli o attrezzature.
11	Per i veicoli delle categorie M1, N1 è disponibile il certificato di omologazione attestante che i veicoli siano (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso? Per i veicoli N2, N3 è stato dimostrato che sia stato messo in atto un piano che dimostri che i veicoli sono (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso? Per i veicoli M2 e M3, tale documentazione potrà essere prodotta dai concorrenti su base volontaria ma non rappresenterà un criterio minimo da rispettare in quanto tali categorie di veicoli non sono previste.	Sì	Requisito inserito nel bando di gara e da comprovare da parte del soggetto fornitore. Deve essere rispettato il CAM Veicoli.
12	È disponibile il certificato di omologazione attestante i requisiti previsti per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento?	Sì	Requisito inserito nel bando di gara e da comprovare da parte del soggetto fornitore. Deve essere rispettato il CAM Veicoli.

In conclusione, sulla base degli esiti dell'approfondimento valutativo *de quo* è possibile dichiarare che le attività previste nell'ambito dell'operazione da ammettere a finanziamento saranno realizzate nel rispetto dei vincoli DNSH individuati nelle schede tecniche selezionate e nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni sopra riportate.

Palermo, 21/05/2025

L'U.C.O.