

ALLEGATO DNSH 1 - “Verifica preliminare del rispetto del principio DNSH”

Sezione I – Anagrafica

Obiettivo Strategico	3 Una mobilità urbana multimodale e sostenibile in Sicilia
Obiettivo Specifico	2.8: Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio.
Settore/Settori di intervento	082 - Materiale rotabile di trasporto urbano pulito
Azione del Programma	2.8.1 - Riqualificare e rafforzare i servizi di TPL rafforzando i trasporti urbani sostenibili
Dispositivo attuativo	<i>inserire il riferimento all'avviso pubblico/bandi di gara/circolari per la selezione delle operazioni da ammettere a finanziamento</i>
Operazioni finanziabili	Tale azione punta a: a) rinnovo delle flotte su gomma e ferro con mezzi a emissioni zero (acquisto di bus a emissioni zero e rotabili ad alimentazione elettrica in sostituzione di una quota parte del parco mezzi circolante); b) miglioramento dell'efficienza del trasporto pubblico, puntando al contributo delle tecnologie digitali, quali, ad esempio, interventi per la sicurezza stradale tramite traffic calming in ambito urbano (i.e. moderazione del traffico in aree sensibili) e/o per il controllo satellitare delle flotte del TPL di linea. c) lo sviluppo e implementazione, presso beneficiari pubblici, di servizi MaaS, per l'offerta coordinata di tutti i mezzi di trasporto disponibili, inclusi i servizi a chiamata, come servizio all'utenza per ridurre l'uso dei veicoli personali e promuovere il trasporto pubblico. d) la realizzazione di sistemi di monitoraggio dei flussi di traffico veicolare dei centri urbani che facciano impiego di tecnologie ITC, ovvero la creazione di zone urbane a emissioni da veicoli a motore prossime a zero. e) interventi che promuovano soluzioni green di mobilità pubblica (realizzazione e diffusione delle reti di ricarica per il TPL di linea, sia di tipo convenzionale che ad induzione dinamica). f) interventi di realizzazione di percorsi dedicati alla mobilità dolce e ciclo-pedonale (compresi i ciclo parcheggi in corrispondenza delle principali stazioni ferroviarie) di ambito urbano, suburbano, in ottica di complementarietà con gli interventi del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza; g) interventi ITC a supporto del sistema di tariffazione integrato multimodale (urbano, extraurbano, gomma, ferro) e per l'implementazione dei servizi di informazione all'utenza.

Tipologia di
operazione

X OO.PP. beni e servizi a regia

☐ Aiuti a titolarità

☐ OO.PP. beni e servizi a titolarità

Sezione II – GIUDIZIO VAS: Conferma o modifica

1. Giudizio valutativo VAS (cfr. tabella di sintesi per campo di intervento di cui all'Allegato IV del Rapporto Ambientale di VAS)¹:
1. Mitigazione dei cambiamenti climatici: Impatto positivo sull'obiettivo ambientale DNSH con applicazione dei CAM veicoli (DM 17-6-2021) in caso d'acquisto di veicoli;
2. Adattamento ai cambiamenti climatici: Non pertinente;
3. Uso sostenibile o protezione delle risorse idriche e marine: Non pertinente;
4. Transizione ad un'economia circolare: Impatto nullo sull'obiettivo ambientale DNSH, a condizione di integrare i progetti (in fase di attuazione) con l'obbligo di un piano specifico per il recupero di materia e l'avvio a trattamenti di riciclaggio (ferro, acciaio, pneumatici fuori uso, batterie, componenti elettronici e relative materie prime critiche, ecc.), garantendo l'immissione dei materiali recuperati/riciclati sul mercato delle materie prime secondarie, promuovendo la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse e valutando anche prioritariamente la preparazione al riutilizzo di componenti.
5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento (su aria, acqua, suolo, sottosuolo): Impatto nullo sull'obiettivo ambientale DNSH, a condizione di integrare i progetti (in fase di attuazione) con i CAM veicoli (DM 17-6-2021) e:
 - per i veicoli stradali di categoria M gli pneumatici dovranno essere conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come è possibile verificare nel registro europeo delle etichette energetiche (EPREL, European Product Registry for Energy Labelling);
 - Se del caso, i veicoli dovranno essere conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro VI per le emissioni dei veicoli pesanti stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009;
 - I veicoli delle categorie M1 e N1 dovranno essere: (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE;
 - Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici dovranno essere conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL).
6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (anche consumo suolo): Non pertinente;
 - ☐ Non pertinente
 - ☐ Impatto positivo
 - X 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
 - ☐ Impatto negativo/negativo cumulativo
1. Conferma o modifica del giudizio valutativo espresso in sede VAS in merito alle potenziali pressioni sui 6 obiettivi ambientali di cui al Reg. UE 852/2020 derivanti dalle Azioni interessate per le argomentazioni ivi esposte:

¹ Il giudizio valutativo dovrà essere espresso per ciascuno dei sei obiettivi ambientali DNSH

Giudizio valutativo espresso in
sede VAS

☒ confermato
☐ modificato

Solo in caso di modifica, descrivere brevemente, quale giudizio occorre rivedere riportandone le ragioni di carattere tecnico

Sezione III – Individuazione metodo di valutazione DNSH

All'esito dell'esame condotto, il metodo di valutazione più opportuno da applicare al fine della verifica di assenza di impatti significativi sull'ambiente è il seguente:

☒ **Valutazione semplificata**

(applicabile quando, sulla base degli esiti della verifica preliminare, per le caratteristiche specifiche della tipologia di azione ovvero dell'operazione oggetto di verifica preliminare, può essere tecnicamente giustificato il rispetto del principio del DNSH senza dover procedere ad un approfondimento valutativo)

☐ **Approfondimento valutativo**

(obbligatorio quando, sulla base delle analisi realizzate in sede di VAS, in relazione al/i campi di intervento attivati dall'operazione sono state preventivamente identificate misure necessarie di prevenzione e riduzione del danno)

Sezione IV – Verifica climatica

L'azione/operazione attiva settori di intervento di cui all'Allegato 1 del CPR che rientrano nel campo di applicazione della verifica climatica?

☒ **Sì²**

(necessario l'impegno del beneficiario/soggetto attuatore a produrre una specifica "relazione di verifica climatica" redatta secondo la metodologia riportata negli Indirizzi nazionali)

- Screening mitigazione;
- Analisi dettagliata Mitigazione (se necessaria da risultati screening)
- Screening adattamento (necessario quando l'acquisto di autobus fa parte di un progetto più ampio (che comprende ad esempio installazioni di terra per la parte ricarica, in linea - a fermata o capolinea, al deposito, ecc.);
- Analisi dettagliata Adattamento (se necessaria da risultati screening)

☐ **No**

(relazione di verifica climatica non richiesta)

Data

Il Responsabile UCO [firmato digitalmente]

² Specificare se: screening mitigazione, analisi dettagliata mitigazione, screening adattamento, analisi dettagliata adattamento.