COMUNE DI ROVIGO
Ufficio Lavori Pubblici
Piazza Vittorio Emanuele II, n.1 - 45100 Rovigo
Telefono 0425/2061
e-mail: trasporti@comune.rovigo.it
pec: lavoripubblici.comune.rovigo@pecveneto.it

Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Principio DNSH: previsioni e obblighi

PNRR NextGeneration EU – INTERVENTO M2C2I4.4.1

REGIME 1
MISSIONE: 2 "RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA"
COMPONENTE: 2 "TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITA' SOSTENIBILE"
INVESTIMENTO 4.4 "RINNOVO FLOTTE BUS E TRENI VERDI" **SUB-INVESTIMENTO 4.4.1** "BUS"
- CLUSTER 1 -

PROGETTAZIONE E ACQUISTO DI AUTOBUS ELETTRICI E RELATIVE INFRASTRUTTURE DI RICARICA PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL COMUNE DI ROVIGO.

CUP E19J22001210001

Premessa

Il servizio ha *per oggetto* la progettazione e acquisto di autobus elettrici e relative infrastrutture di ricarica per il servizio di trasporto pubblico locale del comune di Rovigo, **che dovrà essere svolto utilizzando scelte ed accorgimenti tecnici, qualitativi e quantitativi tali da "non arrecare un danno significativo" a nessuno degli obiettivi ambientali definiti nel Regolamento (UE) 2020/852, così come declinati all'art.9:**

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

1. Finalità, ricadute e benefici sul territorio interessato

Il progetto persegue la finalità di riqualificazione l'intera flotta di autobus a servizio del TPL urbano del Comune di Rovigo, sostituendo quasi interamente l'attuale flotta in esercizio con veicoli ad alimentazione elettrica e allestendo le relative infrastrutture di ricarica.

I benefici attesi risiedono in primis nella prevenzione e nella riduzione dell'inquinamento atmosferico. Oltre a ciò, i nuovi servizi saranno condotti in modo più efficiente e quindi meno climalterante, anche grazie a tecnologie di digitalizzazione e automazione.

La misura contribuisce in modo sostanziale alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG), attraverso la sostituzione degli autobus più vecchi con veicoli elettrici a zero emissioni. Inoltre, un servizio di trasporto pubblico locale con mezzi più efficienti e performanti dovrebbe favorire la mobilità pubblica e la conseguente riduzione della mobilità

privata (motorizzata). Gli autobus elettrici a pianale ribassato M2/M3 sono conformi al DNSH per l'obiettivo della mitigazione del cambiamento climatico.

2. Caratteristiche della proposta

Gli acquisti ed i lavori di installazione delle infrastrutture di ricarica dei mezzi dovranno garantire la conformità al principio del DNSH (*Do No Significant Harm*) in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 17 del Regolamento UE 241/2021, istitutivo del Dispositivo per la ripresa e la resilienza.
L'Intervento dell'Investimento in questione rientra nel **REGIME-1: contributo sostanziale al raggiungimento dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici.**
La conformità con il principio del DNSH è stata illustrata per ogni singola misura già in sede di predisposizione del PNRR, tramite delle schede di auto-valutazione standardizzate. Per l'attuazione delle operazioni oggetto della presente fornitura/lavori si dovranno utilizzare le seguenti Schede Tecniche:
SCHEDA 5 "*Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici*" (per le infrastrutture di ricarica elettrica) e
SCHEDA 9 "*Acquisto, noleggio, leasing di veicoli*" (per l'acquisto di bus)
che contengono tutte le indicazioni utili per garantire il soddisfacimento del principio del DNSH.
Pertanto **l'Azienda si impegna a seguirle e ad applicarne i contenuti ai fini dell'espletamento dell'incarico in maniera precisa e puntale.**
Tali schede sono reperibili all'interno della guida operativa DNSH al seguente link:
https://www.rgs.mef.gov.it/_Documenti/VERSIONE-I/CIRCOLARI/2022/33/20221006_Guida-Operativa.pdf
SCHEDA 5 a pag. 108
SCHEDA 9 a pag. 139
Si sottolinea che nella maggior parte dei casi, la normativa nazionale di riferimento è già conforme ai principi DNSH e sono previste nell'ordinamento nazionale certificazioni ambientali idonee. Nel caso in cui il DNSH imponga requisiti aggiuntivi, essi sono evidenziati nelle schede tecniche menzionate che compongono la Guida che di fatto ripercorrono la normativa vigente e gli ulteriori eventuali vincoli DNSH associati alle singole misure nel PNRR.
Sempre all'interno della guida si segnalano le "schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento" (a pag. 44 quella per l'intervento in oggetto).
Allegata alla guida operativa DNSH è infine presente la checklist di controllo della corretta applicazione di quanto indicato nelle schede tecniche 5 e 9 relativamente all'intervento io oggetto. Si invita pertanto a prenderne visione al seguente link**:**
https://www.rgs.mef.gov.it/_Documenti/VERSIONE-I/CIRCOLARI/2022/33/Checklist-schede-tecniche.pdf

3. Vincoli DNSH

L'acquisto e gestione di veicoli deve guidare verso 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 derivanti dall'utilizzo.
L'Azienda, nello svolgimento delle prestazioni e delle attività che sarà chiamata ad eseguire, ed anche al fine di consentire al Soggetto Attuatore la dimostrazione che l'effettiva realizzazione dell'appalto è rispettosa del principio DNSH, sarà tenuto ad osservare quanto di seguito specificato:

3.1 Mitigazione del Cambiamento Climatico

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'acquisto il leasing, il noleggio e la gestione di veicoli di veicoli in linea con l'obbiettivo di contenere le emissioni GHG.

Dal momento che l'intervento ricade in un **Investimento** per il quale è stato definito un **contributo sostanziale (Regime 1)**, le procedure dovranno prendere in considerazione i seguenti criteri:

· Per i veicoli appartenenti alla categoria M1 e N1:

L'attività soddisfa i seguenti criteri:

per i veicoli delle categorieM1 e N1, che rientrano entrambi nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007:

- fino al 31 dicembre 2025 le emissioni specifiche di CO2, come definite dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631, sono inferiori a 50 gCO2/km (veicoli leggeri a basse e zero emissioni);
- dal 1° gennaio 2026 le emissioni specifiche di CO2, come definite dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631, sono pari a zero;

· *Per i veicoli appartenenti alla categoria M2 e M3*:

L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:

- l'acquisto/noleggio/leasing e gestione dei veicoli è volto a fornire servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 sono pari a zero;
- fino al 31 dicembre 2025, l'attività fornisce servizi di trasporto interurbano di passeggeri su strada utilizzando i veicoli appartenenti alle categorie M2 ed M353 che hanno un tipo di carrozzeria classificato come "CA" (veicolo a un piano), "CB" (veicolo a due piani), "CC" (autoarticolato a un piano) o "CD" (autoarticolato a due piani), e conformi alla norma EURO VI più recente, vale a dire sia ai requisiti del regolamento (CE) n. 595/2009, sia, a decorrere dall'entrata in vigore delle modifiche di detto regolamento, agli atti modificativi, anche prima che diventino applicabili, così come alla fase più recente della norma EURO VI definita nell'allegato I, appendice 9, tabella 1, del regolamento (UE) n. 582/2011, laddove le disposizioni che disciplinano tale fase sono entrate in vigore ma non sono ancora divenute applicabili per tale tipo di veicolo. Se tale norma non è disponibile, le emissioni dirette di CO_2 dei veicoli sono pari a zero.

3.2 Adattamento ai Cambiamenti Climatici

Non pertinente

3.3 Uso Sostenibile e Protezione delle Risorse Idriche e Marine

Per quanto riguarda la gestione dei cantieri, dovranno essere adottate le soluzioni organizzative e gestionali in grado di tutelare la risorsa idrica (acque superficiali e profonde). L'attività di progettazione dovrà essere volta a garantire il risparmio idrico adottando apparecchiature per l'erogazione dell'acqua che assicurino un risparmio in tal senso.

I principali aspetti specifici da valutare saranno quindi, per le attività di cantiere:

- approvvigionamento idrico di cantiere (dovrà essere ottimizzato l'utilizzo della risorsa eliminando o riducendo al minimo l'approvvigionamento dall'acquedotto e massimizzando, ove possibile, il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere.
- gestione delle acque meteoriche di dilavamento di cantiere (ove previsto dalle normative regionali, dovrà essere redatto Piano di gestione delle acque meteoriche provvedendo alla eventuale acquisizione di specifica autorizzazione per lo scarico delle acque Meteoriche Dilavanti (AMD) rilasciata dall'ente competente per il relativo corpo recettore.
- gestione delle acque industriali associate a specifiche lavorazioni (betonaggio, trattamento mobile dei rifiuti).

3.4 Transizione verso un'Economia Circolare

Per tutte le categorie di veicoli, i beneficiari dei finanziamenti dovranno fornire informazioni sulle modalità di gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, sia nella fase di utilizzo (manutenzione) che 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).

Pertanto, oltre all'applicazione del Decreto ministeriale 17 giugno 2021 inerente l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di

veicoli adibiti al trasporto su strada e per i servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, relativo ai requisiti di utilizzo di materiali riciclati e disassemblabilità, sarà necessario avere contezza della gestione dei rifiuti finale.

Inoltre, per i veicoli appartenenti alle categorie M1, N1, N2, N3 e T, l a dichiarazione del produttore dovrà prevedere anche che i veicoli sono:

(a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso;

(b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso.

Elementi di verifica ex ante:

- Per veicoli ibridi ed elettrici, il produttore\distributore dei veicoli offerti o della batteria per trazione deve aver stipulato un contratto con il sistema collettivo o individuale di raccolta nel quale sia stabilito che tutti gli accumulatori al litio esausti sono destinati sia ad essere recuperati e riassembrati in pacchi di storage per lo stoccaggio di energia da fonti rinnovabili che al recupero dei metalli (litio, cobalto, nichel ed altri metalli presenti). Può essere ritenuta esaustiva la presentazione di 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;
- Per i veicoli privi di batteria, con la batteria elettrica fornita separatamente in leasing operativo, il fornitore deve offrire un "piano di manutenzione programmata" della stessa;
- Per i veicoli delle categorie M1, N1, N2, N3 va accertato che è 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. Limitatamente alle categorie M1 e N1, considerato quanto stabilito nella Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, da ultimo modificata con la Direttiva 2018/84, così come recepita dal d.lgs. n. 119/2020 ai fini del possesso del requisito possa essere ritenuto adeguato il certificato di omologazione. Con riferimento alle categorie N2 e N3, tale documentazione dovrà essere prodotta dai concorrenti e presentata in fase di gara. Con riferimento alle categorie 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 nei riferimenti normativi sopracitati.

Elementi di verifica ex post: certificato di avvenuta rottamazione qualora la PA abbia attributo all'OE il servizio di rottamazione del veicolo durante il periodo di vigenza contrattuale.

Per quanto riguarda la gestione dei cantieri, il requisito da dimostrare è che 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 riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione.

L'azienda dovrà quindi tenere conto dei seguenti elementi:

- prevenzione e riduzione alla sorgente delle possibili fonti di inquinamento, valutando e pianificando la scelta dei materiali impiegati (escludendo ad esempio le sostanze pericolose ai sensi del Regolamento REACH),
- corretta gestione dei materiali di risulta, curandone la corretta classificazione, privilegiando il riutilizzo anche all'interno del cantiere stesso quando possibile, attivando la procedura della gestione delle terre e rocce da scavo (quando possibile);
- pianificando e verificando una corretta gestione ambientale dei materiali di rimozione e dei rifiuti in generale, curandone la corretta rimozione e smaltimento, affidando le operazioni a ditta autorizzata.

3.5 Prevenzione e la Riduzione dell'Inquinamento.

I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro 6 per le emissioni dei veicoli leggeri stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007. I veicoli rispettano le soglie di emissione per i veicoli leggeri puliti di cui alla tabella 2 dell'allegato della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione delle emissioni dei veicoli pesanti

Euro VI stabilita ai sensi del regolamento (CE) n. 595/2009.



Limiti emissivi Euro VI Reg. UE 2017/1151									
CATEGORIA	Massa MR (kg)	CO (g/km)		NMHC(*) (g/Km)		NOx (g/Km)		(PM) (g/km)	
		PI(**)	CI(***)	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M	Totale	1,90	1,75	0,170	0,290	0,090	0,140	0,012	0,012
N1 I	MR < 1305	1,90	1,75	0,170	0,290	0,090	0,140	0,012	0,012
N1 II	1305 <MR < 1760	3,40	2,20	0,225	0,320	0,110	0,180	0,012	0,012
N1 III	1305 <MR < 1760	4,30	2,50	0,270	0,350	0,120	0,220	0,012	0,012
N2	Totale	4,30	2,50	0,270	0,350	0,120	0,220	0,012	0,012

(*)NMHC = Non-Methane-HydroCarbons, (**)PI = motori diesel, (***) CI = motori benzina

Elementi di verifica ex ante: certificato di omologazione attestante i requisiti.

Per quanto riguarda la gestione dei cantieri, tale aspetto coinvolge principalmente i materiali in ingresso e la gestione operativa del cantiere stesso.

Materiali in ingresso

Per i materiali in ingresso non potranno essere utilizzati componenti, prodotti e materiali contenenti sostanze pericolose di cui al Regolamento REACH. A tal proposito dovranno essere fornite le Schede tecniche dei materiali e sostanze impiegate.

Gestione ambientale del cantiere

Per la gestione ambientale del cantiere si rimanda al già previsto Piano ambientale di cantierizzazione (PAC), ove previsto dalle normative nazionali o regionali.

Dovranno essere inoltre limitate il più possibile le emissioni di polveri in atmosfera, garantendo il contenimento delle polveri tramite bagnatura delle aree di cantiere.

3.6 Protezione ed il Ripristino della Biodiversità e degli Ecosistemi.

La progettazione degli Interventi dovrà garantire la protezione della biodiversità e delle aree di pregio (siti di Natura 2000, terreni coltivati e seminativi destinati alla produzione di alimenti e mangimi, terreni adibiti a foresta, terreni di elevato valore riconosciuto in termini di biodiversità, terreni che costituiscono l'habitat di specie flora e fauna in pericolo ecc.), prevedendo se del caso tutte le necessarie misure di mitigazione nonché la valutazione di conformità rispetto ai regolamenti delle aree protette.

Nel caso in cui per gli Interventi sia previsto l'utilizzo di strutture in legno dovrà essere garantito che il 100% del legno vergine utilizzato sia certificato FSC/PEFC o altra certificazione equivalente. Inoltre tutti i prodotti in legno dovranno derivare da processi di recupero e riciclaggio.

4. Analisi degli effetti ambientali significativi

A prescindere agli obiettivi ambientali indicati qui sopra (e individuati principalmente nella Scheda n. 9), viene comunque richiesto all'Azienda di analizzare quali eventuali altri obiettivi ambientali in tabella richiedano una valutazione di fondo DNSH; anche nel caso non ne venga ravvisata la necessità, dovranno essere indicate ed esplicitate le motivazioni.

Di seguito si riporta la Tabella A, tratta dalla Parte 1 della Lista di controllo DNSH esemplificativa per la valutazione DNSH, ai sensi del *Regolamento Delegato EU C(2021) 2800 finale del 4/06/21*, secondo la metodologia semplificata descritta all'Allegato I del 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)"*.

Tabella A della lista di controllo DNSH

Obiettivi ambientali che richiedono una valutazione di fondo DNSH	**SI**	**NO**	*Motivazione per cui non si ritiene necessaria una valutazione di fondo*
Mitigazione dei cambiamenti climatici			

Adattamento ai cambiamenti climatici			
Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine			
Economia circolare, compresa la prevenzione il riciclaggio dei rifiuti			
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo			
Protezione e ripristino della biodiversità e egli ecosistemi			

La breve giustificazione a supporto della risposta "NO" dovrà basarsi sui tre criteri di valutazione da criteri:

1. **l'impatto prevedibile è nullo o del tutto trascurabile** sull'obiettivo ambientale connesso agli effetti diretti e agli effetti indiretti primari prodotti dalla misura nel periodo della sua attuazione o dall'intervento nel corso del suo ciclo di vita e in quanto tale da considerarsi conforme al principio DNSH per il pertinente obiettivo;
2. **a misura/intervento ha un coefficiente 100% di sostegno** a un obiettivo legato ai cambiamenti climatici o all'ambiente, e in quanto tale da considerarsi conforme al principio DNSH per il pertinente obiettivo;
3. **la misura/intervento "contribuisce in modo sostanziale" a un obiettivo ambientale**, e in quanto tale da considerarsi conforme al principio DNSH per il pertinente obiettivo.

Qualora invece, rispetto ad uno o più obiettivi ambientali, si apponga una X nella colonna "SI" della Tabella A, il tecnico incaricato dovrà fornire una motivazione di fondo, nella Tabella B come da Lista di controllo DNSH esemplificativa, secondo gli elementi di prova per la valutazione di fondo DNSH come indicato all'Allegato II del 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)"*.

Tabella B della lista di controllo DNSH

DOMANDE	SI/NO	***MOTIVAZIONE DI FONDO*** *Descrivere in modo approfondito per quali ragioni la misura/intervento non produce danni significativi all'obiettivo ambientale o, se possibile, produce miglioramenti sullo stato ambientale del contesto interessato.*
Mitigazione dei cambiamenti climatici - Ci si attende che la misura comporti significative emissioni di gas a effetto serra?		
Adattamento ai cambiamenti climatici - Ci si attende che la misura conduca a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi?		
Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine - Ci si attende che la misura nuoccia:		

(i) al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee; o (ii) al buono stato ecologico delle acque marine?		
Economia circolare, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti - Ci si attende che la misura: (i) comporti un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili; (ii) o comporti inefficienze significative, non minimizzate da misure adeguate, nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali in qualunque fase del loro ciclo di vita; (iii) causi un danno ambientale significativo e a lungo termine sotto il profilo dell'economia circolare (art. 27 Tassonomia)?		
Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo - Ci si attende che la misura comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo?		
Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi - Ci si attende che la misura: (i) nuoccia in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi; o (ii) nuoccia allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione?		

5. Esito delle valutazioni fatte ed oneri.

Come indicato nella guida operativa (reperibile come indicato al punto 2), "*i documenti di progettazione dovrebbero riportare indicazioni specifiche finalizzate al rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH) affinché sia possibile riportare anche negli stati di avanzamento dei lavori una descrizione dettagliata sull'adempimento delle condizioni imposte dal rispetto del principio*", pertanto l'Azienda, nello svolgimento delle attività finalizzate all'espletamento dell'incarico in oggetto, ed anche al fine di consentire al Soggetto Attuatore di dimostrare il rispetto del principio DNSH, sarà tenuta ad osservare quanto di seguito specificato:

1. in tutte le fasi della progettazione, l'Azienda dovrà valorizzare soluzioni volte alla riduzione dei consumi energetici e all'aumento dell'efficienza energetica, determinando un sostanziale miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici interessati, contribuendo alla riduzione delle emissioni di GHG (emissioni di gas serra);
2. in tutte le fasi della progettazione, dell'acquisto e della gestione dei veicoli l'Azienda sarà responsabile del rispetto delle norme e dei regolamenti vigenti nell'ambito del raggiungimento degli obiettivi L'acquisto, noleggio, leasing e gestione di veicoli deve guidare verso 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 derivanti dall'utilizzo;

3. per tutte le fasi della progettazione, dell'acquisto e della gestione dei veicoli, l'Azienda dovrà elaborare e verificare specifiche indicazioni finalizzate al rispetto del principio del DNSH e al controllo dell'attuazione dello stesso nella fase realizzativa, così da consentire che gli Stati di Avanzamento dei Lavori (di seguito, "SAL") contengano una descrizione dettagliata sull'adempimento delle condizioni imposte dal rispetto del principio;
4. premesso che la normativa nazionale di riferimento è già conforme al principio DNSH, nel caso in cui, per lo specifico Intervento oggetto di progettazione, il suddetto principio DNSH imponesse requisiti aggiuntivi rispetto alla normativa nazionale di riferimento e non garantiti dalle certificazioni ambientali previste nell'ordinamento nazionale, l'Azienda sarà comunque tenuta al rispetto dei principi evidenziati nelle Scheda Tecnica n. 9 di cui alla "*Guida Operativa per il rispetto del Principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)*" allegata alla Circolare MEF-RGS del 13 ottobre 2022, n. 33;
5. l'Azienda dovrà altresì verificare la sussistenza di eventuali ulteriori Schede Tecniche (oltre alle citate Schede 5 e 9) di cui alla "*Guida Operativa per il rispetto del Principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)*" allegata alla Circolare MEF-RGS del 13 ottobre 2022, n. 33 applicabili all'intervento in parola, provvedendo ad individuare il corretto regime relativo ai vincoli DNSH da adottare con riferimento alle peculiarità delle azioni previste per la realizzazione dell'investimento in oggetto.