

ASSESSORATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE



COMANDO DEL CORPO FORESTALE

IL DIRIGENTE GENERALE

- Visto** il testo coordinato dello Statuto speciale della Regione Siciliana;
- Vista** la legge regionale 29/12/1962, n. 28 “Ordinamento del Governo e dell’Amministrazione centrale della Regione Siciliana” e ss.mm.ii.;
- Vista** la legge regionale 05/04/1972, n. 24 “Istituzione del Corpo Forestale della Regione” e ss.mm.ii.;
- Vista** la legge regionale 10/04/1978, n. 2 “Nuove norme per l’ordinamento del Governo e dell’Amministrazione della Regione” e ss.mm.ii.;
- Visto** il D.P.Reg. n. 70 del 28/02/1979, con cui è stato approvato il testo unico delle leggi sull’ordinamento del Governo e dell’Amministrazione della Regione Siciliana;
- Vista** la legge regionale 15/05/2000, n. 10 e ss.mm.ii. e in particolare il Titolo I “Organizzazione amministrativa e norme sulla dirigenza”;
- Vista** la legge regionale 16/12/2008, n. 19 “Norme per la riorganizzazione dei Dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell’Amministrazione della Regione” e ss.mm.ii.;
- Vista** la legge regionale 12/08/2014, n. 21 e in particolare l’art. 68 “Norme in materia di trasparenza e di pubblicità dell’attività amministrativa” come modificato dall’art. 98 co. 6 della legge regionale 15/04/2021, n. 15;
- Vista** la legge regionale 21/05/2019, n. 7 “Disposizioni per i procedimenti amministrativi e la funzionalità dell’azione amministrativa” come modificata dall’art. 1 della legge regionale 07/07/2020, n. 13;
- Visto** il D.P.Reg. n. 9 del 05/04/2022, con cui è stato emanato il Regolamento di attuazione del Titolo II della legge regionale n. 19/2008 e ss.mm.ii., con il quale è stato approvato tra gli altri il nuovo funzionigramma del Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana (nel seguito “Comando”);
- Visto** il D.D.G. n. 1148 del 08/06/2022, con il quale è stato adottato il nuovo funzionigramma del Comando;
- Visto** il D.D.G. n. 3387 del 29/11/2024, con il quale è stato adottato il nuovo organigramma del Comando;
- Visto** il “Piano Integrato di Attività e Organizzazione della Regione Siciliana 2025-2027”, approvato con D.G.R. n. 23 del 30/01/2025;
- Visto** il D.P.Reg. n. 420/Area1/S.G. del 05/08/2024, con il quale è stata nominata Assessore Regionale, con preposizione all’Assessorato del Territorio e dell’Ambiente, l’On.le Giuseppa Savarino;
- Visto** il D.P.Reg. n. 735 del 17/02/2025, con il quale, in esecuzione della D.G.R. n. 52 del 14/02/2025, è stato conferito l’incarico di Dirigente Generale del Comando all’Ing. Dorotea Di Trapani;
- Visto** il D.D.G. n. 312 del 21/02/2025, con il quale è stato conferito *ad interim* l’incarico di Dirigente della U.O. di Staff 1 - Pianificazione e Programmazione del Comando al Dott. Ciro Cesare Pedrotti;
- Visto** il decreto legislativo 23/06/2011, n. 118 “Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42” e ss.mm.ii.;
- Visto** il decreto legislativo 27/12/2019, n. 158 “Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione siciliana in materia di armonizzazione dei sistemi contabili, dei conti giudiziali e dei controlli”;
- Vista** la legge regionale 13/01/2015, n. 3 ed in particolare l’art. 11 “Applicazione principi contabili e schemi di bilancio”;
- Vista** la legge regionale 05/03/2020, n. 7 ed in particolare l’art. 1 “Disposizioni in materia di variazioni di bilancio”;
- Vista** la legge regionale 15/04/2021, n. 9 ed in particolare l’art. 9 “Snellimento dei controlli delle Ragionerie centrali”;
- Vista** la legge regionale 09/01/2025, n. 1 “Legge di stabilità regionale 2025-2027”;
- Vista** la legge regionale 09/01/2025, n. 2 “Bilancio di previsione della Regione Siciliana per il triennio 2025-2027”;
- Vista** la D.G.R. n. 2 del 16/01/2025 “Legge regionale 9 gennaio 2025, n. 2. Bilancio di previsione della Regione Siciliana per il triennio 2025/2027. Decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, e successive modifiche ed integrazioni,

	Allegato 4/1 - 9.2. Approvazione del Documento tecnico di accompagnamento, Bilancio finanziario gestionale, Perimetro sanitario e Piano degli indicatori”;
Visto	il D.D.G. n. 350 del 28/02/2025, con cui la gestione dei capitoli di entrata e di spesa del Bilancio della Regione Siciliana assegnati al Comando è stata attribuita alle proprie strutture intermedie nel rispetto delle specifiche competenze previste dal vigente funzionigramma;
Vista	la legge regionale 16/08/1974, n. 36 “Interventi straordinari nel settore della difesa del suolo e della forestazione” e ss.mm.ii.;
Vista	la legge regionale 06/04/1996, n. 16 “Riordino della legislazione in materia forestale e di tutela della vegetazione” e ss.mm.ii.;
Vista	la legge 21/11/2000, n. 353 “Legge-quadro in materia di incendi boschivi” e ss.mm.ii.;
Visto	il decreto-legge 08/09/2021, n. 120 “Disposizioni per il contrasto degli incendi boschivi e altre misure urgenti di protezione civile”, convertito con modificazioni dalla legge 8 novembre 2021, n. 155;
Visto	il “Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025” approvato con D.P.R.S. n. 560/Gab del 02/08/2023, come aggiornato e integrato dall’“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024” approvata con D.P.R.S. n. 581/Gab del 19/12/2024 (nel seguito “Piano Regionale AIB”);
Visto	il Decreto Legislativo 31/03/2023, n. 36 “Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici” e ss.mm.ii. (nel seguito “Codice”);
Vista	la legge regionale 12/07/2011, n. 12 nel testo coordinato con le modifiche in ultimo introdotte dalla legge regionale 12/10/2023, n. 12 e dall’art. 122 della legge regionale 31/01/2024, n. 3, in virtù delle quali il titolo originario della norma è stato sostituito da “Recepimento decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e successive modificazioni”;
Visto	il D.D.G. n. 3233 del 21/11/2024, con il quale ai sensi dell’art. 37 co. 1 del Codice e dell’art. 7 co. 8 dell’Allegato I.5 al Codice è stata approvata la modifica del Programma triennale 2024-2026 degli acquisti di beni e servizi del Comando in precedenza adottato con D.D.G. n. 332 del 27/03/2024;
Vista	la D.G.R. n. 429 del 11/12/2024 “Programmazione triennale dei lavori e degli acquisti di beni e servizi ai sensi dell’articolo 37 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Programma triennale 2024-2026 - Approvazione”;
Vista	la Direttiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26/02/2014 sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE, come modificata in ultimo dal Regolamento delegato (UE) 2023/2495 della Commissione del 15/11/2023;
Visto	il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24/06/2021, recante disposizioni comuni e regole finanziarie applicabili tra gli altri al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, come modificato in ultimo dal Regolamento (UE) 2024/3236 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19/12/2024;
Visto	il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24/06/2021, recante disposizioni comuni e regole finanziarie applicabili tra gli altri al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, come modificato in ultimo dal Regolamento (UE) 2024/795 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29/02/2024;
Visto	l’“Accordo di Partenariato l’Italia 2021-2027” di cui all’art. 10 del Regolamento (UE) 2021/1060, approvato dall’UE con Decisione della Commissione C(2022) 4787 <i>final</i> del 15/07/2022;
Visto	il “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027”, approvato dall’UE nella prima versione 1.2 con Decisione della Commissione C(2022) 9366 <i>final</i> del 08/12/2022 e nell’ultima versione 2.0 con Decisione C(2024) 7098 <i>final</i> del 08/10/2024;
Vista	la D.G.R. n. 102 del 15/02/2023 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Decisione della Commissione C(2022)9366 dell’8 dicembre 2022. Adozione definitiva”;
Vista	la D.G.R. n. 133 del 30/03/2023 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Decisione della Commissione C(2022)9366 dell’8 dicembre 2022. Comitato di Sorveglianza”;
Vista	la D.G.R. n. 406 del 26/10/2023 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Individuazione Centri di responsabilità ed allocazione delle risorse finanziarie”;
Vista	la D.G.R. n. 167 del 03/05/2024 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Allocazione risorse finanziarie a seguito delle deliberazioni della Giunta regionale 26 ottobre 2023, n. 406 e 11 marzo 2024, n. 95. Azioni 2.4.1 e 2.4.4. Politiche territoriali - Obiettivo Strategico 5 e Azioni ricadenti negli Obiettivi Strategici 1, 2, 3 e 4”;
Visto	il decreto-legge 07/05/2024 , n. 60 “Ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di Coesione”, convertito con modificazioni dalla legge 04/07/2024, n. 95;
Visto	la D.G.R. n. 194 del 17/06/2024 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027: Documento di Programmazione Attuativa 2024-2027. Presa d’atto”;

Vista	la Delibera CIPESS n. 41/2024 del 09/07/2024 “Regione Siciliana - Assegnazione risorse FSC 2021-2027 ai sensi dell’articolo 1, comma 178, lett. e), della Legge n. 178 del 2020 e s.m.i., ai sensi del punto 1.3 della delibera CIPESS n. 16 del 2023 e ai sensi dell’articolo 53 del decreto-legge n. 13 del 2023”, registrata dalla Corte dei Conti il 16/10/2024 (Registro: 1, Foglio: 1346) e pubblicata nella G.U.R.I. n. 256 del 31/10/2024;
Vista	la D.G.R. n. 247 del 12/07/2024 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Riprogrammazione in applicazione del Regolamento (UE) 2024/795 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 febbraio 2024 che istituisce la piattaforma per le tecnologie strategiche per l’Europa (STEP)”;
Vista	la D.G.R. n. 295 del 29/08/2024 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Riprogrammazione in applicazione del Regolamento (UE) 2024/795 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 febbraio 2024 che istituisce la piattaforma per le tecnologie strategiche per l’Europa (STEP). Modifica del Documento ‘Metodologia e criteri di selezione delle operazioni’”;
Vista	la D.G.R. n. 297 del 12/09/2024 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Nuova allocazione delle risorse finanziarie a seguito della riprogrammazione effettuata ai sensi del Regolamento (UE) 2024/795 (STEP) del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 febbraio 2024”;
Vista	la D.G.R. n. 358 del 14/11/2024 “Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027. Decisione della Commissione C(2024)7098 final dell’8 ottobre 2024. Adozione definitiva”;
Vista	la nota prot. n. 16431 del 31/12/2024 (prot. Comando n. 156016 del 31/12/2024), con cui il Dipartimento Regionale della Programmazione ha tra l’altro comunicato, n.q. di Autorità di coordinamento dell’Autorità di Gestione del FESR Sicilia 2021-2027 (nel seguito “AcAdG”), il seguente quadro definitivo delle percentuali di cofinanziamento dello stesso Programma relativamente alla Priorità 2 d’interesse, discendente dalle modifiche introdotte da alcune delle disposizioni normative in precedenza citate: <ul style="list-style-type: none"> - Cofinanziamento UE per il 66,34%; - Cofinanziamento Stato (Fondo di Rotazione) per il 23,56%; - Cofinanziamento FSC 2021-2027 per il 5,05%; - Cofinanziamento Regione Siciliana per il 5,05%;
Visto	il documento “Metodologia e criteri di selezione delle operazioni del PR FESR Sicilia 2021-2027”, oggetto di presa d’atto nella prima versione (apr. 2023) con D.G.R. n. 171 del 26/04/2023 e nell’ultima versione (nov. 2024) con D.G.R. n. 417 del 11/12/2024;
Visto	il documento “Descrizione delle funzioni e delle procedure in atto per l’Autorità di Gestione (Si.Ge.Co.) del PR FESR Sicilia 2021-2027”, adottato dall’AcAdG nella prima versione (dic. 2023) con D.D.G./D.R.P. n. 7 del 19/01/2024 (previa approvazione di cui alla D.G.R. n. 3 del 16/01/2024) e nell’ultima versione (feb. 2025) con D.D.G./D.R.P. n. 109 del 19/02/2025;
Considerato	che nel suddetto Si.Ge.Co. il Comando è stato individuato quale Centro di Responsabilità (nel seguito “CdR”) del PR FESR Sicilia 2021-2027 e che in tale veste è preposto a gestire, giusta D.G.R. n. 406 del 26/10/2023 e successive, l’Azione 2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi dell’Obiettivo Specifico 2.4. Promuovere l’adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici della Priorità 2. Una Sicilia più verde;
Considerato	che, secondo il vigente funzionigramma del Comando, nell’ambito dei programmi comunitari, nazionali e regionali l’Ufficio Competente per le Operazioni (nel seguito “UCO”) è rappresentato dall’U.O. di Staff 1 - Pianificazione e Programmazione, mentre l’Unità di Monitoraggio e Controllo (nel seguito “UMC”) dall’omonima U.O. di Staff 2;
Vista	la nota prot. n. 59539 del 16/05/2024, con cui il CdR ha definito la propria programmazione attuativa individuando quale modalità attuativa dell’Azione 2.4.4 del PR FESR Sicilia 2021-2027 esclusivamente quella a titolarità;
Visto	il D.D.G. n. 1240 del 17/06/2024, con cui il CdR ha approvato la “Pista di controllo riguardante la procedura attuativa per realizzazione di opere pubbliche e acquisizione di beni e servizi a titolarità nell’ambito del PR FESR Sicilia 2021-2027, Priorità 2, Obiettivo Specifico 2.4, Azione 2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi, CdR Comando Del Corpo Forestale Della Regione Siciliana - REV.0”, redatta sulla base del pertinente modello semplificato REV.0 approvato dall’AcAdG con D.D.G./D.R.P. n. 299 del 29/05/2024;
Vista	la nota prot. n. 114512 del 07/10/2024, con cui il CdR ha avviato la fase di selezione delle operazioni attuative dell’Azione 2.4.4 del PR FESR Sicilia 2021-2027, invitando l’UCO ad effettuare una ricognizione dei fabbisogni in coerenza con la dotazione finanziaria di € 37.430.008,00 in ultimo assegnata con D.G.R. n. 297 del 12/09/2024;
Visto	il D.D.G. n. 3225 del 20/11/2024, con cui il CdR ha approvato la “Pista di controllo riguardante la procedura attuativa per realizzazione di opere pubbliche e acquisizione di beni e servizi a titolarità nell’ambito del PR FESR Sicilia 2021-2027, Priorità 2, Obiettivo Specifico 2.4, Azione 2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi, CdR Comando Del Corpo Forestale Della Regione Siciliana - REV.1”, redatta sulla base del pertinente modello semplificato REV.1 approvato dall’AcAdG con D.D.G./D.R.P. n. 705 del 05/11/2024 in sostituzione della precedente REV.0 approvata con D.D.G. n. 1240 del 17/06/2024;

Visto	il D.D. del Ragioniere Generale della Regione Siciliana n. 13 del 20/01/2025, con cui nello stato di previsione dell'entrata del Bilancio della Regione Siciliana per l'esercizio finanziario 2025 è stato istituito il seguente capitolo di entrata da gestirsi da parte dell'Amministrazione 12, Dipartimento 4, Capo 22:						
	- 8542 “Assegnazioni dello Stato di parte capitale a valere sulle risorse FSC 2021-2027 per la copertura del 50% di cofinanziamento regionale del Programma ‘PR Sicilia FESR 2021-2027””, Cod. Fin. E.4.02.01.01.001;						
Visto	il D.D. del Ragioniere Generale della Regione Siciliana n. 334 del 11/03/2025, con cui nello stato di previsione dell'entrata del Bilancio della Regione Siciliana per l'esercizio finanziario 2025 sono stati istituiti i seguenti capitoli di entrata da gestirsi da parte dell'Amministrazione 12, Dipartimento 4, Capo 22:						
	- 8362 “Assegnazione delle risorse comunitarie al Comando Corpo Forestale per la realizzazione del Programma Regionale Sicilia FESR 2021-2027”, Cod. Fin. E.4.02.05.03.001;						
	- 8363 “Assegnazione delle risorse nazionali al Comando Corpo Forestale per la realizzazione del Programma Regionale Sicilia FESR 2021-2027”, Cod. Fin. E.4.02.01.01.001;						
Vista	la nota prot. n. 37110 del 07/04/2025, recante la relazione illustrativa della procedura di selezione condotta dall'UCO nel rispetto di quanto previsto dai documenti “Manuale per l'attuazione” allegato al Si.Ge.Co. e “Metodologia e criteri di selezione delle operazioni” del PR FESR Sicilia 2021-2027, all'esito della quale è stata individuata la seguente lista di operazioni da ammettere a finanziamento sull'Azione 2.4.4 dello stesso Programma in coerenza con la dotazione finanziaria assegnata al CdR con D.G.R. n. 297 del 12/09/2024, ognuna delle quali corredata dalla “Relazione di approfondimento valutativo del principio DNSH” recante le prescrizioni e raccomandazioni in materia da ottemperare da parte del beneficiario/soggetto attuatore ed i correlati elementi di verifica ex ante (nei casi di specie non sono previsti elementi di verifica ex post) -						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Titolo Operazione</th> <th style="text-align: center;">Importo presunto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Pick-Up Cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”</td> <td style="text-align: center;">€ 12.950.000,00</td> </tr> <tr> <td>“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Autocarri AIB 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”</td> <td style="text-align: center;">€ 24.480.000,00</td> </tr> </tbody> </table>	Titolo Operazione	Importo presunto	“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Pick-Up Cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”	€ 12.950.000,00	“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Autocarri AIB 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”	€ 24.480.000,00
Titolo Operazione	Importo presunto						
“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Pick-Up Cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”	€ 12.950.000,00						
“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Autocarri AIB 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”	€ 24.480.000,00						
Ritenuto	di poter condividere il contenuto della suddetta relazione illustrativa, dalla quale emerge che entrambe le operazioni selezionate sono coerenti ed efficaci rispetto alla Priorità 2 e all'Obiettivo Specifico 2.4 del PR FESR Sicilia 2021-2027, sono coerenti rispetto alle strategie regionali, nazionali ed europee di riferimento e consentono di massimizzare il contributo del sostegno comunitario ai fini del conseguimento degli obiettivi del suddetto Programma, garantendo il miglior rapporto tra l'importo dello stesso sostegno, l'acquisto dei beni in argomento e il conseguimento dei risultati previsti dall'Azione 2.4.4 di riferimento;						
Considerato	che il § 5.5.1 del “Manuale per l'attuazione” allegato al Si.Ge.Co. del PR FESR Sicilia 2021-2027 prevede che “ <i>La Relazione DNSH, da allegare all'avviso e/o al decreto di finanziamento nei casi di individuazione diretta come prima ricordati (a titolarità o tramite procedure concertativo-negoziali), deve riportare puntualmente le prescrizioni e le raccomandazioni da comunicare al beneficiario/soggetto attuatore ai fini del loro ottemperamento</i> ”;						
Considerato	che il § 10.2 del “Manuale per l'attuazione” allegato al Si.Ge.Co. del PR FESR Sicilia 2021-2027 prevede che “ <i>La lista delle operazioni selezionate viene così approvata con Decreto del DG del CdR. In conformità a quanto disposto dall'art. 49 del CPR, il CdR trasmette al DRP, che lo mette a disposizione del pubblico, l'elenco delle operazioni selezionate che deve essere aggiornato almeno ogni quattro mesi</i> ”;						
Ritenuto	per quanto sopra di poter adottare, in accoglimento della proposta dell'UCO di cui alla nota prot. n. 37110 del 07/04/2025, il provvedimento di approvazione della lista di operazioni da ammettere a finanziamento sull'Azione 2.4.4 del PR FESR Sicilia 2021-2027 in coerenza con la dotazione finanziaria assegnata al CdR con D.G.R. n. 297 del 12/09/2024, allegando a tale provvedimento per ognuna delle suddette operazioni la “Relazione di approfondimento valutativo del principio DNSH” recante le prescrizioni e raccomandazioni da ottemperare in materia ed i correlati elementi di verifica ex ante;						
Fatti salvi	vincoli e obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi;						
A termine	delle vigenti disposizioni						

DECRETA

Per quanto in premessa specificato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

- art. 1.** Di approvare la seguente lista di operazioni da ammettere a finanziamento sull'Azione 2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi del PR FESR Sicilia 2021-2027, in coerenza con la dotazione di **€ 37.430.008,00** assegnata al CdR Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana con D.G.R. n. 297 del 12/09/2024:

Titolo operazione	Importo presunto
“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Pick-Up Cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio - 2 ^a fase”	€ 12.950.000,00
“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Autocarri AIB 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio - 2 ^a fase”	€ 24.480.000,00

- art. 2.** Di allegare al presente provvedimento, per ognuna delle operazioni di cui al precedente art. 1, la “Relazione di approfondimento valutativo del principio DNSH” recante le prescrizioni e raccomandazioni in materia da ottemperare da parte del beneficiario/soggetto attuatore ed i correlati elementi di verifica *ex ante*.
- art. 3.** Di trasmettere il presente provvedimento, ai fini della registrazione, alla Ragioneria Centrale dell’Assessorato Regionale del Territorio e dell’Ambiente, ai sensi dell’art. 9 della legge regionale n. 9/2021.
- art. 4.** Di notificare il presente provvedimento - ad avvenuta registrazione - al Dipartimento Regionale della Programmazione, Autorità di coordinamento dell’Autorità di Gestione del PR FESR Sicilia 2021-2027.
- art. 5.** Di pubblicare per esteso il presente provvedimento sia nella sezione “Decreti, Circolari, Delibere e Ordinanze” del sito istituzionale della Regione Siciliana, ai sensi dell’art. 68 co. 5 della legge regionale n. 21/2014 come modificato dall’art. 98 co. 6 della legge regionale n. 9/2015, sia - ad avvenuta registrazione - nel sito www.euroinfosicilia.it.

Palermo, 08/04/2025

Il Funzionario Direttivo dell’U.O. di Staff 1
Andrea Lipari

Il Dirigente dell’U.O. di Staff 1 *ad interim*
Ciro Cesare Pedrotti

Il Dirigente Generale
Di Trapani



Cofinanziato
dell'Unione europea



Regione Siciliana

ASSESSORATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE



COMANDO DEL CORPO FORESTALE

Unità Operativa di Staff 1 - Pianificazione e Programmazione
Via Ugo La Malfa n. 87/89, 90146 Palermo
pec: comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it
e-mail: staff1.corpoforestale@regione.sicilia.it

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	2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi
Dispositivo attuativo	Selezione diretta di operazione prevista sia dal piano dei fabbisogni contenuto nel “Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025” come aggiornato e integrato dall’“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024”, sia dal “Programma triennale dei lavori e degli acquisti di beni e servizi della regione Siciliana - triennio 2024-2026”
Operazioni finanziabili	“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Autocarri 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”
Tipologia di operazione	<input type="checkbox"/> OO.PP. beni e servizi a regia <input type="checkbox"/> Aiuti a titolarità <input checked="" type="checkbox"/> OO.PP. beni e servizi a titolarità

Sezione II - Valutazione

- 1. Coerenza delle operazioni/azioni da finanziare, mediante il dispositivo attuativo, con le finalità del PR FESR Sicilia 2021-2027.** L'operazione contempla l'acquisto di n. 50 autocarri 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio in coerenza con le previsioni del “Piano regionale per la

programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025" approvato con D.P.R.S. n. 560/Gab del 02/08/2023 come aggiornato e integrato dall'“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024” approvata con D.P.R.S. n. 581/Gab del 19/12/2024, ciò con lo scopo di ammodernare e contestualmente potenziare il parco veicoli AIB del Comando, caratterizzato da una età media molto avanzata in alcuni casi superiore a 30 anni. Per tale motivo essa risulta pienamente coerente con le finalità dell’azione 2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi del PR FESR Sicilia 2021-2027, la quale “sostiene interventi di sensibilizzazione, previsione, prevenzione, allertamento, gestione dell'emergenza, lotta attiva” e “prevede, tra l'altro, il rinnovamento ed il potenziamento di attrezzature, apparecchiature e mezzi occorrenti per rafforzare la capacità di risposta nella lotta agli incendi. Tutti gli interventi dovranno essere coerenti con il Piano regionale contro gli incendi boschivi”.

- 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.** 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).
- 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.** SCHEMA 9 - Acquisto, noleggio, leasing di veicoli (da questo punto in poi “SCHEMA”).
- 4. Elementi esaminati nella valutazione approfondita.** Come già evidenziato, l’operazione contempla l’acquisto di n. 50 autocarri 4X4 cabina doppia con serbatoio da 3.000 litri e allestimento antincendio, in coerenza con le previsioni del “Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025” approvato con D.P.R.S. n. 560/Gab del 02/08/2023, come aggiornato e integrato dall’“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024” approvata con D.P.R.S. n. 581/Gab del 19/12/2024. Tali autocarri, rientranti in virtù della loro massa massima a pieno carico maggiore di 12 tonnellate nella categoria N3 di cui all’art. 4 del Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio, saranno distribuiti ai numerosi Distaccamenti Forestali ad oggi sprovvisti, ossia a strutture territoriali di secondo livello la cui attività viene di norma espletata nell’ambito delle rispettive giurisdizioni territoriali di competenza, comprendenti uno o più comuni, nelle quali risultano complessivamente dislocate n. 193 postazioni antincendio.

In considerazione della morfologia delle suddette giurisdizioni territoriali, al verificarsi degli incendi boschivi gli autocarri in parola devono essere innanzitutto in grado di raggiungere rapidamente e ripetutamente luoghi di difficile accesso, viaggiando su terreni complicati spesso scoscesi e impervi e trasportando sia il personale addetto allo spegnimento, sia un articolato allestimento antincendio boschivo nel quale spicca la presenza di un serbatoio idrico della capacità di 3.000 litri. Inoltre, affinché gli interventi di spegnimento degli incendi boschivi risultino tempestivi ed efficienti, è necessario che gli autocarri 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 SCHEMA, 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 al settore d'intervento associabile 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 in entrambi i casi pari al 100%.

Di contro, 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”, ciò comportando il mero rispetto del “*do no significant harm*” di cui al c.d. “Regime 2”.

Infine, nessun approfondimento è stato condotto sugli obietti 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

Giova preliminarmente precisare 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 N3 d'interesse devono coincidere nel caso del c.d. “Regime 1” 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 motore senza un motore a combustione interna o con un motore a combustione interna le cui emissioni, determinate conformemente all'articolo 9 del Regolamento (UE) 2017/2400, sono inferiori a 3 g CO₂/(t·km) o 1 g CO₂/(p·km)” oppure un “veicolo pesante a motore senza 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 non sono superiori a 1 g CO₂/kWh o le cui emissioni determinate conformemente al Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio e relative misure di attuazione non sono superiori a 1 g CO₂/km, a condizione che non siano state determinate emissioni di CO₂ conformemente al Regolamento (UE) 2017/2400”;

- 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 2.3.4 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.

Giova precisare che 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 Corpi nazionali 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 DSNH 4. Transizione ad un'economia circolare

Secondo quanto previsto nella pertinente sezione della SCHEDA, per i veicoli appartenenti alla categoria N3 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 DSNH 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 N3 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 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 eccezionali, discendenti dalla carenza di fonti di approvvigionamento di HVO ragionevolmente vicine al sito d'intervento;
- 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 1;
- 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 (Si/No/Non applicabile)	Commento
Ex ante	1	È stato verificato il tagging climatico della misura in oggetto?	SI	Al settore d'intervento associabile 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 <i>tagging</i> climatico e ambientale in entrambi i casi pari al 100%
	2	È stata verificata la presenza di una lista di esclusione per la misura in oggetto?	SI	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), le attività previste nell'ambito dell'operazione non rientrano nella lista di esclusione dell'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
3	È stata individuata la categoria di appartenenza dei veicoli e i relativi vincoli applicabili in base alle indicazioni della presente SCHEMA tecnica 9 della Guida Operativa per il rispetto del principio DNSH?	SI	I veicoli pesanti d'interesse appartengono alla Categoria N3 di cui all'art. 4 del Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio	
4	Sono disponibili la documentazione di omologazione o i rapporti di prova rilasciati dal servizio tecnico incaricato dell'omologazione o copia elettronica del Certificato di Conformità del veicolo, contenenti le informazioni attestanti la conformità ai requisiti ambientali previsti per la tipologia di veicolo oggetto del finanziamento, ai fini del rispetto del Regime 1?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore	
5	È disponibile la documentazione di omologazione o copia elettronica del Certificato di Conformità del veicolo, o la carta di circolazione da cui si evinca che il veicolo è a trazione esclusivamente elettrica (o è alimentato a idrogeno)?	Non applicabile	I veicoli pesanti d'interesse non sono a trazione esclusivamente elettrica o alimentati a idrogeno	
6	Per i veicoli pesanti alimentati a biogas/biometano (GNL/GNC), è disponibile la dichiarazione del costruttore attestante che la compatibilità della tipologia di combustibile di alimentazione del veicolo e della tipologia di lubrificante utilizzabile, inclusa la conformità linea con criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 e paragrafo 10 della Direttiva (UE) 2018/2001 (REDII)?	Non applicabile	I veicoli pesanti d'interesse non sono alimentati a biogas/biometano (GNL/GNC)	
7	Per i veicoli ibridi ed elettrici, 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?	Non applicabile	Veicoli pesanti non ibridi/non elettrici	
8	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	Veicoli pesanti non ibridi/non elettrici	
9	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?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore	
10	È disponibile il certificato di omologazione attestante i requisiti previsti per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore	

7. Elementi di verifica ex post. Nella *check-list* di riferimento della SCHEMA non sono presenti elementi di verifica *ex-post*.

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, 07/04/2025

Il Funzionario Direttivo
Andrea Lipari

Il Dirigente *ad interim*
Ciro Cesare Pedrotti



Cofinanziato
dell'Unione europea



Regione Siciliana

ASSESSORATO REGIONALE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE



COMANDO DEL CORPO FORESTALE

Unità Operativa di Staff 1 - Pianificazione e Programmazione
Via Ugo La Malfa n. 87/89, 90146 Palermo
pec: comando.corpo.forestale@certmail.regione.sicilia.it
e-mail: staff1.corpoforestale@regione.sicilia.it

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	2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi
Dispositivo attuativo	Selezione diretta di operazione prevista sia dal piano dei fabbisogni contenuto nel “Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025” come aggiornato e integrato dall’“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024”, sia dal “Programma triennale dei lavori e degli acquisti di beni e servizi della regione Siciliana - triennio 2024-2026”
Operazioni finanziabili	“Fornitura di mezzi ed attrezzature antincendio secondo le previsioni del Piano Regionale AIB - Pick-Up cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio - 2ª fase”
Tipologia di operazione	<input type="checkbox"/> OO.PP. beni e servizi a regia <input type="checkbox"/> Aiuti a titolarità <input checked="" type="checkbox"/> OO.PP. beni e servizi a titolarità

Sezione II – Valutazione

- 1. Coerenza delle operazioni/azioni da finanziare, mediante il dispositivo attuativo, con le finalità del PR FESR Sicilia 2021-2027.** L'operazione contempla l'acquisto di n. 144 pick-up cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio, in coerenza con le previsioni del “Piano regionale per la

programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025" approvato con D.P.R.S. n. 560/Gab del 02/08/2023 come aggiornato e integrato dall'“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024” approvata con D.P.R.S. n. 581/Gab del 19/12/2024, ciò con lo scopo di ammodernare e contestualmente potenziare il parco veicoli AIB del Comando, caratterizzato da una età media molto avanzata in alcuni casi superiore a 30 anni. Per tale motivo essa risulta pienamente coerente con le finalità dell’azione 2.4.4. Interventi per la riduzione del rischio incendi del PR FESR Sicilia 2021-2027, la quale “sostiene interventi di sensibilizzazione, previsione, prevenzione, allertamento, gestione dell'emergenza, lotta attiva” e “prevede, tra l'altro, il rinnovamento ed il potenziamento di attrezzature, apparecchiature e mezzi occorrenti per rafforzare la capacità di risposta nella lotta agli incendi. Tutti gli interventi dovranno essere coerenti con il Piano regionale contro gli incendi boschivi”.

- 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.** 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).
- 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, indicate 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.** SCHEMA 9 - Acquisto, noleggio, leasing di veicoli (da questo punto in poi “SCHEMA”).
- 4. Elementi esaminati nella valutazione approfondita.** Come già evidenziato, l’operazione contempla l’acquisto di n. 144 pick-up cabina doppia 4 porte con serbatoio da 400 litri e allestimento antincendio, in coerenza con le previsioni del “il “Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi - triennio 2023-2025” approvato con D.P.R.S. n. 560/Gab del 02/08/2023, come aggiornato e integrato dall’“Appendice di aggiornamento e integrazione - novembre 2024” approvata con D.P.R.S. n. 581/Gab del 19/12/2024. Tali veicoli, rientranti in virtù della loro massa massima a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate nella categoria N1 di cui all’art. 4 del Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio, saranno distribuiti ai numerosi Distaccamenti Forestali ad oggi sprovvisti, ossia a strutture territoriali di secondo livello la cui attività viene di norma espletata nell’ambito delle rispettive giurisdizioni territoriali di competenza, comprendenti uno o più comuni, nelle quali risultano complessivamente dislocate n. 193 postazioni antincendio.

In considerazione della morfologia delle suddette giurisdizioni territoriali, al verificarsi degli incendi boschivi i veicoli in parola devono essere innanzitutto in grado di raggiungere rapidamente e ripetutamente luoghi di difficile accesso, viaggiando su terreni complicati spesso scoscesi e impervi e trasportando sia il personale addetto allo spegnimento, sia un articolato allestimento antincendio boschivo nel quale spicca la presenza di un serbatoio idrico della capacità di 400 litri. Inoltre, affinché gli interventi di spegnimento degli incendi boschivi risultino tempestivi ed efficienti, è necessario che 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 SCHEMA, 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”. Tale impatto positivo discende dalla circostanza che al settore d'intervento associabile 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 in entrambi i casi pari al 100%.

Di contro, 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”, ciò comportando il mero rispetto del “*do no significant harm*” di cui al c.d. “Regime 2”.

Infine, nessun approfondimento è stato condotto sugli obietti 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

Giova preliminarmente precisare 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 N1 d'interesse devono coincidere nel caso del c.d. “Regime 1” con una delle seguenti tipologie di veicolo:

- a. “veicolo a zero e a basse emissioni” come definito dall'art. 3 par. 11 lett. m) del Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo e del Consiglio come modificato in ultimo dal Regolamento Delegato (UE) 2023/2502 della Commissione, ossia “*un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO₂/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151*”;
- b. 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 a zero e a basse emissioni” che coniughino tutte le peculiari caratteristiche dei mezzi AIB inizialmente descritte. È stata così 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 piccolo 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.

Giova precisare che 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” (e quindi da veicoli di dimensioni certamente maggiori di quelli d’interesse) 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 l’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 N1 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)

I veicoli appartenenti alla categoria N1 d’interesse dovranno essere 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, requisiti fissati dal Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione.

- 5. Prescrizioni e raccomandazioni da ottemperare.** Le prescrizioni e le raccomandazioni da ottemperare da parte del beneficiario e del soggetto attuatore relativamente ai veicoli leggeri d’interesse sono le seguenti:
 - a. Il sistema di alimentazione dovrà essere dotato di tecnologia di propulsione *mild hybrid*, espressa dalla combinazione di un motore a combustione interna con un piccolo 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 1;

- c. dovrà essere 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;
- d. dovrà essere disponibile un certificato di omologazione attestante che gli stessi siano riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso;
- e. 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 (Si/No/Non applicabile)	Commento
Ex ante	1	È stato verificato il tagging climatico della misura in oggetto?	SI	Al settore d'intervento associabile 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 <i>tagging</i> climatico e ambientale in entrambi i casi pari al 100%
	2	È stata verificata la presenza di una lista di esclusione per la misura in oggetto?		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), le attività previste nell'ambito dell'operazione non rientrano nella lista di esclusione dell'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
	3	È stata individuata la categoria di appartenenza dei veicoli e i relativi vincoli applicabili in base alle indicazioni della presente SCHEDA tecnica 9 della Guida Operativa per il rispetto del principio DNSH?	SI	I veicoli leggeri d'interesse appartengono alla CATEGORIA N1 di cui all'art. 4 del Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio
	4	Sono disponibili la documentazione di omologazione o i rapporti di prova rilasciati dal servizio tecnico incaricato dell'omologazione o copia elettronica del Certificato di Conformità del veicolo, contenenti le informazioni attestanti la conformità ai requisiti ambientali previsti per la tipologia di veicolo oggetto del finanziamento, ai fini del rispetto del Regime 1?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore
	5	È disponibile la documentazione di omologazione o copia elettronica del Certificato di Conformità del veicolo, o la carta di circolazione da cui si evinca che il veicolo è a trazione esclusivamente elettrica (o è alimentato a idrogeno)?	Non applicabile	I veicoli leggeri d'interesse non sono a trazione esclusivamente elettrica o alimentati a idrogeno
	6	Per i veicoli pesanti alimentati a biogas/biometano (GNL/GNC), è disponibile la dichiarazione del costruttore attestante che la compatibilità della tipologia di combustibile di alimentazione del veicolo e della tipologia di lubrificante utilizzabile, inclusa la conformità linea con criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 29, paragrafi da 2 a 7 e paragrafo 10 della Direttiva (UE) 2018/2001 (REDII)?	Non applicabile	I veicoli leggeri d'interesse non sono alimentati a biogas/ biometano (GNL/GNC)
	7	Per i veicoli ibridi ed elettrici, 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?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore
	8	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	Veicoli leggeri d'interesse muniti di batteria

	9	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?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore
	10	È disponibile il certificato di omologazione attestante i requisiti previsti per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento?	SI	Requisito da inserire in progetto da parte del beneficiario e da comprovare da parte del soggetto attuatore

7. Elementi di verifica ex post. Nella *check-list* di riferimento della SCHEMA non sono presenti elementi di verifica *ex-post*.

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, 07/04/2025

Il Funzionario Direttivo

Andrea Lipari

Il Dirigente *ad interim*

Ciro Cesare Pedrotti