



2023/2485

21.11.2023

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/2485 DELLA COMMISSIONE

del 27 giugno 2023

che modifica il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissando i criteri di vaglio tecnico supplementari che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che talune attività economiche contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arrecano un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 3, e l'articolo 11, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2020/852 stabilisce il quadro generale per determinare se un'attività economica possa considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di ecosostenibilità di un investimento. Esso si applica alle misure adottate dall'Unione o dagli Stati membri che stabiliscono obblighi per i partecipanti ai mercati finanziari o gli emittenti in relazione a prodotti finanziari o obbligazioni societarie resi disponibili come ecosostenibili, ai partecipanti ai mercati finanziari che mettono a disposizione prodotti finanziari e alle imprese soggette all'obbligo di pubblicare una dichiarazione di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19 *bis* della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ o una dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 29 *bis* della medesima direttiva. Gli operatori economici o le autorità pubbliche che non sono soggetti al regolamento (UE) 2020/852 possono applicarlo su base volontaria.
- (2) Il regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione ⁽³⁾ fissa i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che una data attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai medesimi. I criteri di vaglio tecnico interessano attività in nove settori economici, scelti per via della quota di emissioni di gas a effetto serra sul totale e della comprovata capacità potenziale di evitare di produrre tali emissioni, ridurle o assorbirle. Queste attività economiche hanno inoltre dimostrato di poter potenzialmente consentire ad altre attività e altri settori economici di evitare di produrre emissioni, ridurle e assorbirle, o di poter immagazzinare a lungo termine le emissioni di altri settori e attività.
- (3) Il regolamento delegato (UE) 2021/2139 non contempla tutte le attività economiche che possono contribuire in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai medesimi. Per agevolare ulteriormente gli investimenti ecosostenibili occorre fissare criteri di vaglio tecnico supplementari per quelle attività economiche che possono apportare tale contributo sostanziale senza arrecare un danno significativo agli altri obiettivi ambientali, ma che attualmente non sono contemplate dal regolamento delegato (UE) 2021/2139. Le

⁽¹⁾ GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13.

⁽²⁾ Direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativa ai bilanci d'esercizio, ai bilanci consolidati e alle relative relazioni di talune tipologie di imprese, recante modifica della direttiva 2006/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e abrogazione delle direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio (GU L 182 del 29.6.2013, pag. 19).

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021, che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale (GU L 442 del 9.12.2021, pag. 1).

attività economiche supplementari che contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici riguardano in larga misura il settore dei trasporti e la sua catena del valore. Le attività economiche supplementari che contribuiscono in modo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici sono in larga misura attività che consentono l'adattamento agli effetti inevitabili dei cambiamenti climatici, tra cui la desalinizzazione e i servizi di prevenzione e risposta alle catastrofi e alle emergenze climatiche.

- (4) Ove possibile i criteri di vaglio tecnico per le attività economiche supplementari dovrebbero seguire la classificazione delle attività economiche NACE Revisione 2 definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁴⁾. La descrizione specifica delle attività economiche per le quali è opportuno fissare criteri di vaglio tecnico dovrebbe indicare anche i codici NACE ad esse associabili, così da aiutare le imprese e i partecipanti ai mercati finanziari a individuarle. I riferimenti dovrebbero intendersi come indicativi e non dovrebbero prevalere sulla definizione specifica dell'attività fornita nella descrizione.
- (5) I criteri di vaglio tecnico per le attività economiche che contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai medesimi dovrebbero garantire che l'attività economica abbia un impatto positivo o riduca l'impatto negativo sulla mitigazione o sull'adattamento. Essi dovrebbero pertanto fare riferimento a valori limite o livelli di prestazione da raggiungere perché si possa considerare che l'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai medesimi. I criteri di vaglio tecnico afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» (DNSH, Do No Significant Harm) dovrebbero assicurare che l'attività economica non abbia un impatto negativo significativo sull'ambiente, ivi compreso sul clima. Di conseguenza è opportuno che i criteri specifichino le prescrizioni minime che l'attività economica deve soddisfare per essere considerata ecosostenibile.
- (6) I criteri di vaglio tecnico per determinare se un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) 2020/852 e non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale dovrebbero, secondo il caso, poggiare sul diritto vigente e sulle migliori pratiche, norme tecniche e metodologie dell'Unione, nonché su norme tecniche, pratiche e metodologie consolidate elaborate da enti pubblici riconosciuti a livello internazionale. Se un determinato settore strategico non dispone di norme tecniche, pratiche e metodologie, i criteri di vaglio tecnico dovrebbero poggiare su norme tecniche consolidate elaborate da organismi privati riconosciuti a livello internazionale.
- (7) Conformemente all'articolo 19, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2020/852, i criteri di vaglio tecnico devono tenere conto della natura e delle dimensioni dell'attività economica e del settore cui si riferiscono, in particolare se si tratta di un'attività abilitante ai sensi dell'articolo 16 o di un'attività di transizione ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, del medesimo regolamento. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 19 del regolamento (UE) 2020/852 in modo efficace ed equilibrato, i criteri di vaglio tecnico dovrebbero assumere la forma di un valore limite o una prescrizione minima di tipo quantitativo, di un miglioramento relativo, di un insieme di prescrizioni qualitative riguardanti le prestazioni, di prescrizioni basate su processi o pratiche o di una descrizione precisa della natura dell'attività economica laddove questa possa contribuire in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai medesimi proprio in virtù della sua natura. Inoltre i criteri di vaglio tecnico per le attività abilitanti dovrebbero garantire che queste consentano direttamente ad altre attività di migliorare le loro prestazioni ambientali, abbiano un impatto positivo significativo sull'ambiente e non comportino una dipendenza da attivi dannosi per l'ambiente. Per assicurare che le attività di transizione rimangano su un percorso credibile e coerente con un'economia climaticamente neutra, è opportuno riesaminare i relativi criteri di vaglio tecnico ogni tre anni, come stabilito all'articolo 19, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2020/852, tenendo conto delle modifiche intervenute nel diritto dell'Unione.

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici (GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1).

- (8) La fabbricazione di apparecchiature elettriche ricopre un ruolo importante nella mitigazione dei cambiamenti climatici, a cui può apportare un contributo sostanziale in particolare promuovendo la diffusione delle fonti di energia rinnovabile nelle reti elettriche dell'Unione e sviluppando impianti di ricarica per i veicoli a zero emissioni e strumenti che permettono alle famiglie di fare un uso intelligente dell'energia. Al fine di sfruttare ulteriormente il potenziale di elettrificazione nell'Unione e accelerare gli investimenti nella fabbricazione di apparecchiature elettriche, occorre fissare criteri di vaglio tecnico per questo comparto.
- (9) La fabbricazione di veicoli a basse emissioni di carbonio, dispositivi per la mobilità personale, materiale rotabile e infrastrutture ferroviarie dipende da componenti che ricoprono un ruolo fondamentale nella riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, o, nel caso del trasporto ferroviario, che sono essenziali per le prestazioni ambientali, l'esercizio e il funzionamento durante il ciclo di vita di treni e infrastrutture ferroviarie allineati alla tassonomia, ma che sono spesso fabbricati da imprese che non si occupano dell'assemblaggio di tali veicoli o mezzi di trasporto. Per dare il giusto riconoscimento al ruolo svolto da queste imprese e dai componenti da esse fabbricati nella mitigazione dei cambiamenti climatici, è opportuno che la fabbricazione dei componenti essenziali per garantire e migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli a basse emissioni di carbonio o di altri mezzi di trasporto sia inserita come attività economica distinta nel regolamento delegato (UE) 2021/2139. È opportuno includere criteri di vaglio tecnico per i componenti determinanti per le prestazioni ambientali. Nel caso dei veicoli rientrano nel novero controllori, trasformatori, motori elettrici, porte di ricarica e caricatori, convertitori CC/CC, invertitori, alternatori, unità di comando, sistemi di frenatura a recupero, freni con tecnologie di riduzione della resistenza, sistemi di gestione termica, sistemi di trasmissione, sistemi di accumulo dell'idrogeno e alimentazione a idrogeno, componenti elettronici se necessari per il funzionamento dei gruppi propulsori, sistemi di trazione, sistemi di sospensione «best in class» (migliori della categoria) che migliorano l'efficienza energetica, eventuali dispositivi ausiliari se necessari per i veicoli a basse emissioni di carbonio e se sostanzialmente più efficienti sotto il profilo energetico rispetto alle alternative, elementi di aerodinamica attiva sui veicoli a basse emissioni di carbonio che riducono la resistenza aerodinamica e rimorchi che integrano tecnologie di risparmio energetico quali una combinazione di sistemi di frenatura rigenerativi o migliori dell'aerodinamica. Nel caso delle ferrovie rientrano nel novero i componenti ferroviari elencati nell'allegato I della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (10) Poiché gli pneumatici sono responsabili del 20 % del consumo energetico di un veicolo, facendo leva sull'innovazione nella loro fabbricazione si può ridurre la quota di emissioni di gas a effetto serra a carico dell'intero settore dei trasporti. Gli pneumatici possono anche contribuire a un'economia più circolare. Di conseguenza, sebbene la fabbricazione di pneumatici non rientri nell'attività di fabbricazione di componenti essenziali per garantire e migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli a basse emissioni di carbonio, sarà necessario valutarla in maniera più approfondita per fissare criteri specifici di vaglio tecnico, tenendo debitamente conto degli obblighi giuridici sanciti nelle più recenti proposte legislative dell'Unione e delle migliori pratiche, in particolare per quanto riguarda il rilascio di microplastiche, l'inquinamento atmosferico, il rumore, le emissioni dirette di gas a effetto serra e il fine vita. Nel frattempo la fabbricazione di pneumatici resta un'attività ammissibile ai sensi dell'allegato I, sezione 3.6, del regolamento delegato (UE) 2021/2139 su altre tecnologie a basse emissioni di carbonio. In particolare per i veicoli stradali di categoria M ed N gli pneumatici dovrebbero essere conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate, come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ e come è possibile verificare nel registro europeo delle etichette energetiche (EPREL, European Product Registry for Energy Labelling). Inoltre gli pneumatici dovrebbero soddisfare i requisiti della proposta Euro 7 in materia di abrasione dello pneumatico.
- (11) Nella comunicazione del 9 dicembre 2020 «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» ⁽⁷⁾, la Commissione ha sottolineato che tutti i modi di trasporto sono indispensabili per il sistema dei trasporti e che l'aviazione svolge un ruolo cruciale per la coesione, la connettività e l'accesso di tutte le regioni al mercato interno. Il trasporto aereo racchiude un potenziale importante di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di decarbonizzazione dei trasporti, e quindi può contribuire in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici. Occorre pertanto fissare criteri di vaglio tecnico per la

⁽⁵⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri, che modifica il regolamento (UE) 2017/1369 e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009 (GU L 177 del 5.6.2020, pag. 1).

⁽⁷⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro», COM(2020) 789 final.

fabbricazione di aeromobili, il leasing, il trasporto aereo di passeggeri e merci e le operazioni di assistenza a terra. Gestire il trasporto aereo commerciale senza produrre emissioni dirette di CO₂ o alimentarlo interamente con carburanti sostenibili non è ancora fattibile sul piano tecnologico. Fino a quando non sarà tecnologicamente possibile azzerarne le emissioni, il trasporto aereo commerciale dovrebbe essere considerato un'attività di transizione, i cui criteri di vaglio tecnico sono basati sulle migliori tecnologie disponibili per l'efficienza della cellula e del carburante e sul potenziale di riduzione sostanziale delle emissioni di gas a effetto serra nel ciclo di vita degli aeromobili attraverso la diffusione progressiva di carburanti sostenibili per l'aviazione. Per favorire il finanziamento degli aeromobili più efficienti ed ecocompatibili nella loro categoria, evitando effetti di dipendenza da attivi a maggiore intensità di carbonio e senza ostacolare lo sviluppo del trasporto aereo commerciale a zero emissioni, il rapporto di sostituzione — che esprime la percentuale di aeromobili ritirati definitivamente dalla circolazione rispetto agli aeromobili consegnati a livello mondiale — dovrebbe applicarsi solo ai ricavi generati da attività che soddisfano i criteri di vaglio tecnico. La Commissione, con il sostegno dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea istituita dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, può pubblicare il rapporto di sostituzione a sostegno dell'informativa cui sono tenuti gli operatori economici. Data la natura di transizione delle attività e per tenere conto dell'evoluzione del mercato delle tecnologie per gli aeromobili, i criteri di vaglio tecnico per la fabbricazione di aeromobili dovrebbero essere applicabili fino al 2032 e riesaminati prima di allora per garantire la conformità all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852 in linea con gli sviluppi tecnologici. Il livello d'uso o miscelazione dei carburanti sostenibili per l'aviazione rappresentato nei criteri di vaglio tecnico dovrebbe essere riveduto ogni tre anni per tenere conto delle tecnologie emergenti per produrli e della disponibilità, attuale e prevista, di tali carburanti sul mercato. Tuttavia, sul fronte dell'adattamento ai cambiamenti climatici, alcune attività connesse alla gestione del rischio di catastrofi possono essere svolte solo da aeromobili appositamente progettati e attrezzati. In una fase successiva potrebbe pertanto essere necessario fissare criteri di vaglio tecnico distinti per la fabbricazione di tali aeromobili.

- (12) Il regolamento delegato (UE) 2021/2139 fissa criteri di vaglio tecnico per le attività principali di trasporto per vie d'acqua. I criteri di vaglio tecnico applicabili dopo il 2025 alle navi adibite alla navigazione interna rispecchiano una riduzione graduale delle emissioni a orizzonte 2050, che poggia sulla valutazione dell'intensità delle emissioni di gas serra dal pozzo alla scia («well-to-wake») dell'energia utilizzata da queste navi. È opportuno aggiornare i criteri di vaglio tecnico applicabili al trasporto marittimo di merci e passeggeri per garantirne l'utilizzabilità e per allinearli ai valori di riferimento internazionali e dell'Unione di recente adozione. Tra questi valori di riferimento figurano la fase 3 dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione dell'Organizzazione marittima internazionale⁽⁹⁾ applicabile dal 1° gennaio 2025, l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti⁽¹⁰⁾ entrato in vigore il 1° gennaio 2023 e i limiti di intensità di gas a effetto serra per l'energia utilizzata a bordo stabiliti dal regolamento (UE) 2023/1805⁽¹¹⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE, applicabili dal 1° gennaio 2025. Al fine di garantire condizioni di parità con il trasporto ferroviario, i criteri di vaglio tecnico per le infrastrutture di trasporto per vie navigabili interne dovrebbero essere rivisti e includere l'ammodernamento di tale infrastrutture, in quanto queste sono essenziali per la navigazione sulle vie navigabili delle navi a zero emissioni. Al fine di garantire condizioni di parità con le infrastrutture di trasporto ferroviario, stradale e per vie navigabili, i criteri di vaglio tecnico per le infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio dovrebbero essere rivisti per includere il trasbordo tra modi di trasporto.

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

⁽⁹⁾ Indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI, Energy Efficiency Design Index) dell'Organizzazione marittima internazionale (versione del 27.6.2023: <https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx>).

⁽¹⁰⁾ Indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEDI, Energy Efficiency Design Index) dell'Organizzazione marittima internazionale (versione del 27.6.2023: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

⁽¹¹⁾ Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48).

- (13) La comunicazione della Commissione del 24 febbraio 2021 che illustra la strategia di adattamento dell'UE ⁽¹²⁾ sottolinea che la frequenza e la gravità degli eventi climatici e meteorologici estremi sono in aumento, il che a sua volta ha fatto crescere il numero di catastrofi legate ai cambiamenti climatici e i relativi danni negli ultimi due decenni.
- (14) I servizi di emergenza salvano vite umane, proteggono i beni e l'ambiente, assistono le comunità colpite da catastrofi e aiutano la ripresa durante le emergenze. La maggiore frequenza delle catastrofi naturali causate dai cambiamenti climatici li rende dunque ancora più importanti. I servizi di emergenza non sono però necessariamente attrezzati per far fronte alla portata, alla natura e alla frequenza delle emergenze nelle mutate condizioni climatiche. Le loro attività devono pertanto includere soluzioni di adattamento per adattarsi agli effetti dei cambiamenti climatici, e successivamente fornire soluzioni di adattamento che migliorino la resilienza generale di una zona e di una collettività. Per accelerare ulteriormente gli investimenti nelle attività economiche che forniscono tali servizi di emergenza a beneficio della resilienza generale, occorre fissare criteri di vaglio tecnico.
- (15) Si prevede che il riscaldamento globale intensificherà le precipitazioni e allungherà i periodi di siccità in Europa ⁽¹³⁾. Forti piogge provocano periodicamente alluvioni in tutta l'Unione. Per incentivare ulteriori investimenti nelle soluzioni di adattamento contro le alluvioni, occorre fissare criteri di vaglio tecnico tesi a prevenire il rischio di alluvioni e proteggere le comunità dalle loro conseguenze.
- (16) Gli effetti dei cambiamenti climatici, tra cui l'aumento dell'evapotraspirazione e dei periodi di siccità, possono esacerbare la scarsità di acqua e mettere a repentaglio l'approvvigionamento idrico, il che può a sua volta portare allo sfruttamento eccessivo delle risorse idriche sotterranee e superficiali e a una maggiore concorrenza per queste risorse. Per adottare misure di mitigazione in linea con la gerarchizzazione delle opzioni idriche, prima di ricorrere alla desalinizzazione occorre mettere in campo misure praticabili innanzitutto di efficienza idrica e in seconda battuta di riutilizzo dell'acqua. Al tempo stesso è necessario incentivare gli investimenti nella desalinizzazione dell'acqua marina o salmastra in modo da ridurre lo sfruttamento eccessivo delle risorse idriche esistenti e creare anche riserve stabilizzatrici per ovviare alla carenza di acqua dolce. Occorre pertanto fissare criteri di vaglio tecnico per la desalinizzazione dell'acqua marina o salmastra.
- (17) I servizi di consulenza e i software che facilitano la gestione dei rischi climatici possono fornire soluzioni di adattamento che aiutino le imprese a prevedere, proiettare, gestire e monitorare i rischi climatici attuali o futuri. Occorre pertanto fissare, per tali attività, criteri di vaglio tecnico per determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici fornendo soluzioni di adattamento in conformità dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852.
- (18) L'appendice C degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 («appendice C») stabilisce i criteri generici di vaglio tecnico per «non arrecare un danno significativo» alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento, applicabili a diverse attività. Tale appendice specifica i criteri per l'uso e la presenza di sostanze chimiche. Finora erano previste deroghe in determinati casi in cui l'uso di tali sostanze chimiche si è dimostrato essenziale per la società. Le deroghe sollevano alcuni timori in termini di certezza del diritto e di verifica per le imprese e i partecipanti ai mercati finanziari, dovuti all'assenza di una definizione chiara di «uso essenziale». Pertanto, in attesa di ulteriori orientamenti che chiariscano in che modo gli operatori dovrebbero valutare e documentare la conformità ai principi orizzontali della Commissione, di imminente pubblicazione, sull'uso essenziale delle sostanze chimiche, è opportuno apportare modifiche mirate all'appendice C e sostituire il concetto di «uso essenziale per la società» con criteri che offrano maggiore certezza giuridica e rispetto ai quali sia possibile verificare più facilmente la conformità. In attesa dei suddetti orientamenti, il concetto di «uso essenziale per la società» dovrebbe pertanto essere sostituito dal requisito secondo cui non devono essere disponibili sul mercato sostanze o tecnologie alternative adeguate e le sostanze devono essere utilizzate in condizioni controllate.

⁽¹²⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Plasmare un'Europa resiliente ai cambiamenti climatici — La nuova strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici», COM(2021) 82 final.

⁽¹³⁾ IPCC, «Management the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change».

- (19) Per migliorare ancor più l'utilizzabilità dell'appendice C, è opportuno apportare ulteriori modifiche mirate alla lettera f) di detta appendice indicando un limite di concentrazione per le sostanze estremamente preoccupanti in un prodotto e una data di riferimento per la valutazione della conformità a quanto prescritto da tale lettera. È inoltre opportuno sopprimere la lettera g) della medesima appendice e sostituirla con un nuovo capoverso che precisi un limite di concentrazione e l'ambito di applicazione del requisito ivi stabilito.
- (20) I cambiamenti climatici avranno verosimilmente ricadute su tutti i settori dell'economia che dovranno perciò essere adattati agli effetti negativi del clima attuale e del clima previsto per il futuro. In futuro dovranno dunque essere fissati criteri di vaglio tecnico per il contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici per tutti i settori e le attività economiche oggetto dei criteri di vaglio tecnico per il contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici di cui al presente regolamento.
- (21) È opportuno introdurre modifiche mirate nel regolamento delegato (UE) 2021/2139 per ovviare ad alcune incoerenze tecniche e giuridiche individuate durante la sua applicazione.
- (22) È pertanto opportuno modificare il regolamento delegato (UE) 2021/2139.
- (23) Il presente regolamento è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾ e garantisce che si compiano i progressi di adattamento di cui all'articolo 5 del medesimo regolamento.
- (24) Per sincronizzare l'applicazione del presente regolamento con la comunicazione di informazioni a norma del regolamento delegato (UE) 2021/2178 della Commissione ⁽¹⁵⁾, è opportuno che il presente regolamento si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2024, ad eccezione della modifica dell'appendice C, lettera g). Al fine di concedere alle imprese tempo sufficiente per conformarsi a tale modifica, è opportuno che essa si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2025,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento delegato (UE) 2021/2139

Il regolamento delegato (UE) 2021/2139 è così modificato:

- 1) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato II è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Tuttavia l'allegato I, punto 28), e l'allegato II, punto 26), si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2025.

⁽¹⁴⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

⁽¹⁵⁾ Regolamento delegato (UE) 2021/2178 della Commissione, del 6 luglio 2021, che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio precisando il contenuto e la presentazione delle informazioni che le imprese soggette all'articolo 19 bis o all'articolo 29 bis della direttiva 2013/34/UE devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili e specificando la metodologia per conformarsi a tale obbligo di informativa (GU L 443 del 10.12.2021, pag. 9).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 27 giugno 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Modifiche dell'allegato I del regolamento delegato (UE) 2021/2139

L'allegato I del regolamento delegato (UE) 2021/2139 è così modificato:

- 1) la sezione 3.3, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», è così modificata:
- a) la sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici» è così modificata:
- i) alla lettera l) è aggiunto il punto v) seguente:
- «v) a decorrere dal 1° gennaio 2026 sono navi in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili¹ che hanno raggiunto un valore dell'EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022², e:
- a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;
- b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto.»;
- ii) alla lettera m) è aggiunto il punto iv) seguente:
- «iv) a decorrere dal 1° gennaio 2026 sono navi in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili³ che hanno raggiunto un valore dell'EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022⁴, e:
- a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;
- b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto.»;
- b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Ove applicabile, i veicoli non contengono piombo, mercurio, cromo esavalente e cadmio.
--	---

¹ Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

² Requisiti EEDI indicati come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEDI.

³ Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

⁴ Requisiti EEDI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore percentuale di riduzione dell'EEDI.»;

2) sono aggiunte le sezioni 3.18, 3.19, 3.20 e 3.21 seguenti:

«3.18. Fabbricazione di componenti automobilistici e per la mobilità

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, riparazione, manutenzione, riqualificazione, cambio di destinazione e ammodernamento di componenti per la mobilità per dispositivi di mobilità personale a zero emissioni e di sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e pezzi di ricambio automobilistici e per la mobilità, quali definiti all'articolo 3, punti da 18) a 21) e punto 23), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, omologati, progettati e costruiti esclusivamente per l'uso in veicoli e autobus delle categorie M1, M2, M3, N1, N2 e N3, nonché quali definiti all'articolo 3, punti da 15) e 18) e punto 21), del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio², omologati, progettati e costruiti esclusivamente per l'uso in veicoli di categoria L, che soddisfano i criteri di cui alla presente sezione e che sono essenziali per garantire e migliorare le prestazioni ambientali del veicolo.

Le attività economiche di questa categoria sono escluse dalle sezioni 3.3 e 3.6 del presente allegato.

Nei casi in cui si applicano le sezioni 3.2 e 3.4 del presente allegato, le attività economiche di questa categoria sono escluse dalla presente sezione.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C22.2, C26.1, C26.2, 26.3, 26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 e C33.17, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

1. L'attività economica consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, riqualificazione, nel cambio di destinazione o nell'ammodernamento di componenti essenziali per garantire e migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli seguenti:

- a) dispositivi per il trasporto di passeggeri su strada, urbano e suburbano, le cui emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ dei veicoli sono pari a zero;
- b) veicoli designati di categoria M2 e M3³ le cui emissioni dirette di CO₂ (dallo scarico) sono pari a zero;
- c) veicoli di categoria M1 e N1 classificati come veicoli leggeri⁴ le cui emissioni specifiche di CO₂, come definite all'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵, sono pari a zero;
- d) veicoli di categoria L⁶ con emissioni di CO₂ dallo scarico pari a 0 g CO₂e/km calcolate secondo la prova delle emissioni di cui al regolamento (UE) n. 168/2013;
- e) veicoli di categoria N2 e N3, e di categoria N1 classificati come veicoli pesanti, non adibiti al trasporto di combustibili fossili, con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate che rientrano nella definizione di "veicolo pesante a emissioni zero" di cui all'articolo 3, punto 11), del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷;

2. L'attività economica consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, riqualificazione, nel cambio di destinazione o nell'ammodernamento di componenti per dispositivi di mobilità personale la cui propulsione deriva dall'attività fisica dell'utilizzatore, da un motore a zero emissioni, o da una combinazione di motore a zero emissioni e attività fisica.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2)	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3)	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4)	Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5)	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Ove applicabile, componenti e parti non contengono piombo, mercurio, cromo esavalente e cadmio.
(6)	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

3.19. Fabbricazione di componenti di materiale rotabile ferroviario

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, installazione, consulenza tecnica, riqualificazione, ammodernamento, riparazione, manutenzione e cambio di destinazione di prodotti, apparecchiature, sistemi e software relativi ai componenti ferroviari di cui all'allegato II, punto 2.7, della direttiva (UE) 2016/797.

Tali componenti e servizi sono essenziali per le prestazioni ambientali, l'esercizio e il funzionamento per tutta la durata di vita del materiale rotabile ferroviario conforme alla sezione 3.3 del presente allegato.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C30.2, C27.1 e C27.9, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Le attività economiche di questa categoria sono escluse dalle sezioni 3.3 e 3.6 del presente allegato.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteria di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività economica consiste nella fabbricazione, installazione, riqualificazione, riparazione, manutenzione, nell'ammodernamento o nel cambio di destinazione di prodotti, apparecchiature, sistemi o software relativi ai seguenti componenti ferroviari di cui all'allegato II, punto 2.7, della direttiva (UE) 2016/797 oppure nella prestazione dei relativi servizi di consulenza tecnica.

Tali componenti e servizi sono essenziali per le prestazioni ambientali, l'esercizio e il funzionamento per tutta la durata di vita di una o più delle tecnologie seguenti:

- a) treni, vetture viaggiatori e carri ferroviari ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero conformi all'allegato I, sezione 3.3, del presente regolamento;
- b) treni, vetture viaggiatori e carri ferroviari ad emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e che utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodale), conformi all'allegato I, sezione 3.3, del presente regolamento.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2)	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3)	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4)	Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: <ol style="list-style-type: none"> a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5)	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. Ove applicabile, i veicoli non contengono piombo, mercurio, cromo esavalente e cadmio.
(6)	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

3.20. Fabbricazione, installazione e manutenzione di apparecchiature elettriche ad alta, media e bassa tensione per la trasmissione e la distribuzione di energia elettrica che contribuiscono o consentono di contribuire in maniera sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

Descrizione dell'attività

L'attività economica consiste nello sviluppo o nella fabbricazione, installazione o manutenzione di prodotti, apparecchiature o sistemi elettrici o di software volti a ridurre in modo sostanziale le emissioni di gas serra nei sistemi di trasmissione e distribuzione elettrica ad alta, media e bassa tensione attraverso l'elettificazione, l'efficienza energetica, l'integrazione delle energie rinnovabili o la conversione efficiente dell'energia.

L'attività economica comprende sistemi per integrare le fonti rinnovabili di energia nella rete elettrica, interconnettere la rete o aumentarne l'automazione, la flessibilità e la stabilità, gestire attivamente la domanda, sviluppare trasporti o calore a basse emissioni di carbonio oppure impiegare tecnologie di misurazione intelligente per migliorare in modo sostanziale l'efficienza energetica.

Le attività economiche di questa categoria non comprendono le apparecchiature per la generazione di calore e di energia e gli apparecchi elettrici.

Se un'attività economica rientra sia nella presente sezione che nella sezione 4.9 del presente allegato, si applica la sezione 4.9.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 e C33.2, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

1. L'attività consiste nella fabbricazione, installazione o manutenzione di uno o più dei seguenti elementi, oppure nella prestazione di servizi di manutenzione, riparazione o consulenza tecnica essenziali per il funzionamento per tutta la durata di vita di uno o più dei seguenti elementi:

- a) stazioni di ricarica per veicoli elettrici e infrastrutture elettriche di supporto all'elettificazione dei trasporti installate principalmente per consentire la ricarica dei veicoli elettrici.

Sono escluse dal presente punto tutte le attività di cui alla sezione 7.4;

- b) apparecchiature di cablaggio portatrici di corrente e non portatrici di corrente per la trasmissione e la distribuzione destinate al cablaggio di circuiti elettrici, e trasformatori conformi ai requisiti della fase 2 (1° luglio 2021) per i grandi trasformatori di potenza di cui all'allegato I del regolamento (UE) 548/2014 della Commissione⁸, e trasformatori di potenza medi la cui tensione d'uscita massima è pari o inferiore a 36 kV, conformi ai requisiti di livello AA0 relativi alle perdite a vuoto di cui alla norma della serie EN 50708, a condizione che tali apparecchiature e trasformatori contribuiscano ad aumentare la quota di energia rinnovabile nel sistema o migliorino l'efficienza energetica;

- c) prodotti, apparecchiature e sistemi elettrici a bassa tensione che aumentano la controllabilità del sistema elettrico e che contribuiscono ad aumentare la quota di energia rinnovabile o migliorano l'efficienza energetica, ossia:

- i) interruttori di circuito, commutatori, centraline, quadri strumenti o centri di comando a bassa tensione che sono collegabili, automatizzati o dotati di dispositivi di misurazione della potenza o dell'energia e conformi alla norma CEI IEC/TR 63196 Apparecchi ed apparecchiature assiemate (quadri elettrici) di bassa tensione — Efficienza energetica;
-

-
- ii) sistemi elettronici per la casa e l'edificio (HBES), di cui alla serie CEI EN 63044, se i prodotti e i sistemi sono necessari per misurare, controllare e ridurre il consumo energetico;
 - iii) tecnologie che consentono di aumentare l'efficienza energetica degli impianti a bassa tensione, riconosciute nella norma HD 60364-8-1: Low-voltage electrical installations — Part 8-1: Energy efficiency e nella norma HD 60364-8-82: Low-voltage electrical installations — Part 8-82: Functional aspects — Prosumer's low-voltage electrical installations, compresi misuratori di potenza e di energia, display esterno del cliente, compensazione della potenza, filtraggio e compensazione di fase e sistemi a motore elettrico efficienti;
- d) apparecchiatura di manovra e di comando ad alta e media tensione che aumenta la controllabilità del sistema elettrico, integrata al fine di aumentare la quota di energia rinnovabile o migliorare l'efficienza energetica.
L'apparecchiatura di cui alla presente lettera d) è conforme alla norma EN 62271-1 Apparecchiatura di manovra e di comando ad alta tensione — parte 1: Prescrizioni comuni per apparecchiatura di manovra e di comando in corrente alternata e alla norma EN 62271-200 Apparecchiatura ad alta tensione — parte 200: Apparecchiatura per corrente alternata con involucro metallico per tensioni superiori a 1 kV fino a 52 kV compresi oppure alla norma EN 62271-203 Apparecchiatura ad alta tensione — parte 203: Apparecchiatura di manovra con involucro metallico con isolamento in gas per tensioni nominali superiori a 52 kV;
- e) apparecchiature, sistemi e servizi di gestione della domanda e di trasferimento del carico che aumentano la flessibilità del sistema elettrico e sostengono la stabilità della rete, tra cui:
- i) soluzioni per la trasmissione di informazioni agli utenti per agire a distanza sulla fornitura o sul consumo, compresi i centri dati dei clienti;
 - ii) centri di controllo automatici per la gestione del carico e i relativi componenti principali (centraline, contattori, relè, interruttori di circuito, commutatori automatici).
I componenti principali sono installati come parti integranti dei centri di controllo;
 - iii) se non inclusi nella sezione 8.2, software e analisi avanzati per massimizzare l'efficienza e l'automazione delle reti elettriche o l'integrazione di risorse energetiche decentrate, a livello di rete elettrica o di un'industria, che comprendono:
 - a) sale di controllo avanzate, automazione delle sottostazioni elettriche, capacità di controllo della tensione;
 - b) software operativo che consente agli operatori di simulare il funzionamento delle reti al fine di garantire la stabilità della rete, gestire le risorse energetiche distribuite o migliorare le prestazioni della rete.
Il software supporta le caratteristiche dinamiche della rete necessarie per la transizione verso le energie rinnovabili. È in grado di elaborare dati provenienti da misurazioni in tempo quasi reale della rete per osservare le reali modalità di trasmissione, distribuzione e consumo di energia e utilizzare tali informazioni per migliorare gli studi di simulazione e le attività operative, oltre che per evitare indisponibilità, black-out e sprechi;
 - iv) se non incluso nella sezione 8.2, software a sostegno della progettazione e pianificazione di nuove reti o potenziamenti di rete.
Il software supporta le caratteristiche dinamiche della rete necessarie per la transizione verso l'energia rinnovabile, compresa la produzione di energia volatile a livello di distribuzione ("prosumatori"), il cambiamento delle direzioni di flusso dell'energia e l'utilizzo di unità di stoccaggio di rete;
 - v) sensori meteorologici per prevedere la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili;
 - vi) unità di controllo e relè collegabili a sé stanti o integrati che consentono un uso efficiente delle sorgenti e dei carichi elettrici;
 - vii) apparecchiature di riduzione del carico e di spostamento del carico per le apparecchiature di gestione del carico e di commutazione della sorgente, se l'apparecchiatura è conforme alla norma CEI EN IEC 62962: 2019 Prescrizioni particolari per dispositivi per il controllo del carico (LSE);
-

-
- f) se non inclusi nella sezione 8.2, sistemi di comunicazione, apparecchiature di controllo e software, prodotti, sistemi e servizi per l'efficienza energetica o l'integrazione delle energie rinnovabili:
- i) apparecchiature per consentire specificatamente lo scambio di energia elettrica rinnovabile tra utilizzatori;
 - ii) tecnologia o servizio di sostituzione delle batterie, a sostegno dell'elettrificazione dei trasporti;
 - iii) sistemi di gestione delle microreti;
 - iv) sistemi di gestione dell'energia o della potenza, sistemi di controllo dell'energia o della potenza e sistemi SCADA per la gestione della potenza;
 - v) contattori, avviatori e comandi del motore che sono collegabili o automatizzati e consentono il controllo remoto o automatizzato del consumo di energia elettrica e l'ottimizzazione della variazione del carico;
 - vi) variatori di velocità e altre soluzioni di variazione della velocità, esclusi gli avviatori statici, che consentono l'efficienza energetica nelle applicazioni dei motori elettrici, se l'apparecchiatura è conforme alla norma EN 61800-9-1: Azionamenti elettrici a velocità variabile — parte 9-1: Progettazione ecocompatibile (Ecodesign) di azionamenti elettrici, avviatori, elettronica di potenza e dell'applicazione controllata — Requisiti generali per la definizione di norme sull'efficienza energetica delle apparecchiature azionate utilizzando il cosiddetto approccio di prodotto esteso (extended product approach — EPA) ed il modello semi-analitico (semi analytic model — SAM) e alla norma EN 61800-9-2: Azionamenti elettrici a velocità variabile — parte 9-2: Progettazione ecocompatibile (Ecodesign) di azionamenti elettrici, avviatori, elettronica di potenza e dell'applicazione controllata — Indicatori di efficienza energetica per azionamenti elettrici e avviatori;
 - vii) motori elettrici a bassa tensione con classe di efficienza energetica (conformemente alla norma CEI EN 60034-30-1: Macchine elettriche rotanti — parte 30-1: Classi di rendimento dei motori a corrente alternata alimentati dalla rete (Codice IE)] superiore ai requisiti del regolamento (UE) 2019/1781 della Commissione⁹, nello specifico:
 - a) motori monofase con una potenza nominale pari o superiore a 0,12 kW e classe di efficienza IE3 o superiore;
 - b) motori a sicurezza aumentata Ex eb con una potenza nominale compresa tra 0,12 kW e 1 000 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli e con classe di efficienza IE3 o superiore;
 - c) motori trifase con una potenza nominale compresa tra 0,75 kW e 1 000 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli, che non sono motori a sicurezza aumentata Ex eb e che hanno i) una classe di efficienza IE5 per i motori a 2,4 o 6 poli con una potenza nominale compresa tra 75 kW e 200 kW, ii) una classe di efficienza IE4 o superiore per tutti gli altri motori;
 - d) motori trifase con una potenza nominale compresa tra 0,12 kW e 0,75 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli, che non sono motori a sicurezza aumentata Ex eb e che hanno una classe di efficienza IE3 o superiore;
 - e) motori trifase dotati esclusivamente di variatore di velocità (VSD) con una potenza nominale compresa tra 0,75 kW e 1 000 kW, a 2, 4, 6 o 8 poli, classificati conformemente alla norma EN IEC TS 60034-30-2 e con classe di efficienza IE5;
 - viii) motori a media e alta tensione con una potenza nominale superiore a 1 000 kW e classe di efficienza energetica IE 4 o superiore conformemente al progetto di norma IEC 60034-30-3.
2. I seguenti elementi non sono conformi:
- a) infrastruttura adibita alla creazione di una connessione diretta o all'espansione di una connessione diretta esistente tra una sottostazione o una rete e una centrale elettrica con un'intensità di gas a effetto serra superiore a 100 gCO₂e/kWh misurata sulla base del ciclo di vita. Tale esclusione si applica solo alle apparecchiature direttamente utilizzate per la connessione o per rafforzare la connessione a una centrale elettrica con un'intensità di gas a effetto serra superiore a 100 g CO₂e/kWh misurata sulla base del ciclo di vita;
-

b) prodotti, apparecchiature, sistemi e software installati in un'infrastruttura adibita all'estrazione, al trasporto, alla distribuzione, allo stoccaggio, alla fabbricazione o alla trasformazione di combustibili fossili.

3. I commutatori con mezzo di isolamento o interruzione che usa gas con un potenziale di riscaldamento globale superiore a 10 o il cui funzionamento dipende da tali gas non sono conformi.

Per tutti gli intervalli di potenza, i commutatori contenenti SF₆ non sono conformi.

4. Tutti i prodotti, le apparecchiature e i sistemi sono conformi ai requisiti obbligatori di prestazione energetica e di efficienza dei materiali stabiliti nella direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰. I fabbricanti fanno riferimento ai requisiti di prestazione più recenti applicabili nell'Unione.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2)	Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3)	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4)	Transizione verso un'economia circolare	L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono: a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.
(5)	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.
(6)	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.

3.21. Fabbricazione di aeromobili

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, cambio di destinazione e ammodernamento di aeromobili e di parti e apparecchiature di aeromobili¹¹.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a un codice NACE, in particolare ai codici C30.3 e C33.16, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria non soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato alla lettera a) della presente sezione, l'attività è un'attività di transizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfatti i restanti criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

*Criteria di vaglio tecnico***Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici**

L'attività consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, nel cambio di destinazione o nell'ammodernamento di uno dei tipi di aeromobili seguenti:

- a) aeromobili con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂;
- b) fino al 31 dicembre 2027 aeromobili, diversi da quelli prodotti per l'aviazione d'affari privata o commerciale, che rispettano i margini specificati di seguito e limitati dal tasso di sostituzione affinché gli aeromobili consegnati non facciano aumentare l'entità della flotta mondiale:
 - i) con una massa massima al decollo superiore a 5,7 t e inferiore o pari a 60 t e con un valore metrico certificato delle emissioni di CO₂ almeno dell'11 % inferiore rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO)¹²;
 - ii) con una massa massima al decollo superiore a 60 t e inferiore o pari a 150 t e con un valore metrico certificato delle emissioni di CO₂ almeno del 2 % inferiore rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma ICAO;
 - iii) con una massa massima al decollo superiore a 150 t e con un valore metrico certificato delle emissioni di CO₂ almeno dell'1,5 % inferiore rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma ICAO.
La quota di conformità alla tassonomia degli aeromobili ammissibili deve essere limitata dal tasso di sostituzione. Il tasso di sostituzione è calcolato in base alla percentuale di aeromobili ritirati definitivamente dalla circolazione rispetto agli aeromobili consegnati a livello mondiale, calcolata come media dei 10 anni precedenti confermata dai dati verificati disponibili presso fornitori indipendenti di dati.
In assenza di un certificato sui valori della metrica delle emissioni di CO₂ che confermi il margine richiesto rispetto al limite per gli aeromobili di nuovo tipo previsto dalla norma ICAO, il costruttore dell'aeromobile rilascia una dichiarazione attestante che l'aeromobile soddisfa il livello richiesto di prestazioni e i margini di miglioramento, a condizione che l'aeromobile sia certificato entro il 11 dicembre 2026;
- c) dal 1° gennaio 2028 al 31 dicembre 2032 gli aeromobili che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alla lettera b) della presente sottosezione, certificati per funzionare con una miscela composta al 100 % da carburanti sostenibili per l'aviazione.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.
(4) Transizione verso un'economia circolare	<p>L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti; b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati; c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione; d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.

	<p>Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.</p>
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>Gli aeromobili sono conformi all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Gli aeromobili di cui alle lettere b) e c) della presente sezione sono conformi alle norme seguenti:</p> <p>a) emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago, in virtù del quale la somma delle differenze in tutti e tre i punti di misurazione tra i livelli di rumore massimo e i livelli di rumore massimo autorizzati indicati ai punti 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 non è inferiore a 22 EPNdB;</p> <p>b) emendamento 10 del Volume II (emissioni dei motori), capitoli 2 e 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.</p>
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.</p>

^{*1} Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

^{*2} Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

^{*3} Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858.

^{*4} Come definite all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858.

^{*5} Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

^{*6} Come definita all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 168/2013.

^{*7} Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

- ^{*8} Regolamento (UE) n. 548/2014 della Commissione, del 21 maggio 2014, recante modalità di applicazione della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i trasformatori di potenza piccoli, medi e grandi (GU L 152 del 22.5.2014, pag. 1).
- ^{*9} Regolamento (UE) 2019/1781 della Commissione, del 1° ottobre 2019, che stabilisce specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici e dei variatori di velocità in applicazione della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 641/2009 della Commissione per quanto riguarda le specifiche per la progettazione ecocompatibile dei circolatori senza premistoppa indipendenti e dei circolatori senza premistoppa integrati in prodotti e abroga il regolamento (CE) n. 640/2009 della Commissione (GU L 272 del 25.10.2019, pag. 74).
- ^{*10} Direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativa all'istituzione di un quadro per l'elaborazione di specifiche per la progettazione ecocompatibile dei prodotti connessi all'energia (GU L 285 del 31.10.2009, pag. 10).
- ^{*11} L'attività comprende la fabbricazione di parti e apparecchiature e la prestazione di servizi correlati nonché la riparazione, manutenzione e revisione (MRO, Maintenance, Repair and Overhaul) nella misura in cui queste possono essere collegate a un tipo di aeromobile ammissibile e migliorano o mantengono il livello di efficienza dell'aeromobile.
- ^{*12} Volume 3 (Emissioni di CO₂) della norma di protezione dell'ambiente ICAO contenuta nell'allegato 16 della convenzione di Chicago, prima edizione.»;

- 3) alla sezione 4.4, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ^{*1} .
--	--

^{*1} Regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi (GU L 167 del 27.6.2012, pag. 1).»;

- 4) alla sezione 4.9, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», il punto 2, lettera c), è sostituito dal seguente:

«c) installazione di trasformatori di trasmissione e distribuzione conformi ai requisiti della fase 2 (1° luglio 2021) di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 548/2014 della Commissione e, per i trasformatori di potenza medi la cui tensione d'uscita massima sia pari o inferiore a 36 kV, ai requisiti di livello AA0 relativi alle perdite a vuoto di cui alla norma CEI EN 50588-1^{*1}.

^{*1} CEI EN 50588-1: Trasformatori di media potenza a 50 Hz, con tensione massima per l'apparecchiatura non superiore a 36 kV.»;

- 5) alla sezione 4.26, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Ulteriori criteri afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» ("DNSH")», il punto (3) è sostituito dal seguente:

«(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.</p> <p>I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati, conformemente a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi.</p> <p>Al fine di limitare le anomalie termiche associate allo scarico di calore di scarto, il gestore di una centrale nucleare situata nell'entroterra che preleva acqua da un fiume o da un lago per il raffreddamento a umido a ciclo aperto (once-through) controlla:</p>
--	---

	<p>a) la temperatura massima del corpo di acqua dolce ricevente dopo la miscelazione, e</p> <p>b) la differenza massima di temperatura tra le acque di raffreddamento scaricate e il corpo di acqua dolce ricevente.</p> <p>Il controllo della temperatura è attuato conformemente alle condizioni della licenza individuale per le operazioni specifiche, ove applicabili, o secondo valori soglia in linea con il diritto dell'Unione.</p> <p>L'attività è conforme alle norme International Finance Corporation (IFC).</p> <p>Le attività nucleari sono svolte nel rispetto dei requisiti della direttiva 2000/60/CE e della direttiva 2013/51/Euratom che stabilisce requisiti per la tutela della salute della popolazione relativamente alle sostanze radioattive presenti nelle acque destinate al consumo umano.»;</p>
--	--

- 6) alla sezione 4.27, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Ulteriori criteri afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» («DNSH»», il punto (3) è sostituito dal seguente:

<p>«(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine</p>	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.</p> <p>I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati, conformemente a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi.</p> <p>Al fine di limitare le anomalie termiche associate allo scarico di calore di scarto, il gestore di una centrale nucleare situata nell'entroterra che preleva acqua da un fiume o da un lago per il raffreddamento a umido a ciclo aperto (once-through) controlla:</p> <p>a) la temperatura massima del corpo di acqua dolce ricevente dopo la miscelazione, e</p> <p>b) la differenza massima di temperatura tra le acque di raffreddamento scaricate e il corpo di acqua dolce ricevente.</p> <p>Il controllo della temperatura è attuato conformemente alle condizioni della licenza individuale per le operazioni specifiche, ove applicabili, o secondo valori soglia in linea con il diritto dell'Unione.</p> <p>L'attività è conforme alle norme International Finance Corporation (IFC).</p> <p>Le attività nucleari sono svolte nel rispetto della direttiva 2000/60/CE per quanto riguarda i corpi idrici utilizzati per l'estrazione di acqua potabile e della direttiva 2013/51/Euratom del Consiglio che stabilisce requisiti per la tutela della salute della popolazione relativamente alle sostanze radioattive presenti nelle acque destinate al consumo umano.»;</p>
---	---

- 7) alla sezione 4.28, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Ulteriori criteri afferenti al principio «non arrecare un danno significativo» (“DNSH”)», il punto (3) è sostituito dal seguente:

<p>«(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine</p>	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato.</p> <p>I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati, conformemente a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi.</p> <p>Al fine di limitare le anomalie termiche associate allo scarico di calore di scarto, il gestore di una centrale nucleare situata nell'entroterra che preleva acqua da un fiume o da un lago per il raffreddamento a umido a ciclo aperto (once-through) controlla:</p> <p>a) la temperatura massima del corpo di acqua dolce ricevente dopo la miscelazione, e</p> <p>b) la differenza massima di temperatura tra le acque di raffreddamento scaricate e il corpo di acqua dolce ricevente.</p> <p>Il controllo della temperatura è attuato conformemente alle condizioni della licenza individuale per le operazioni specifiche, ove applicabili, o secondo valori soglia in linea con il diritto dell'Unione.</p> <p>L'attività è conforme alle norme International Finance Corporation (IFC).</p> <p>Le attività nucleari sono svolte nel rispetto dei requisiti della direttiva 2000/60/CE per quanto riguarda i corpi idrici utilizzati per l'estrazione di acqua potabile e della direttiva 2013/51/Euratom del Consiglio che stabilisce requisiti per la tutela della salute della popolazione relativamente alle sostanze radioattive presenti nelle acque destinate al consumo umano.»;</p>
---	---

- 8) alla sezione 6.3, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

<p>«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento</p>	<p>Per i veicoli stradali della categoria M gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL).</p> <p>Se del caso, i veicoli sono 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.»;</p>
---	--

- 9) alla sezione 6.5, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro 6 per le emissioni dei veicoli leggeri¹ stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007.</p> <p>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 Consiglio².</p> <p>Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL).</p> <p>I veicoli sono conformi al regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio³.</p>
--	--

¹ Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).

² Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

³ Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131).»;

- 10) alla sezione 6.6, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL). I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro VI per le emissioni dei veicoli pesanti¹ stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009.</p> <p>I veicoli sono conformi al regolamento (UE) n. 540/2014.</p>
--	--

¹ Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).»;

- 11) la sezione 6.7 è così modificata:

- a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», è aggiunta la lettera c) seguente:

«c) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave durante un periodo di riferimento¹ non supera i limiti seguenti:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045 al 31 dicembre 2049;
- f) 0 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2050.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (4) è sostituito dal seguente:

«(4) Transizione verso un'economia circolare	<p>Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.</p> <p>Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti.</p>
--	---

¹ L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.»;

12) la sezione 6.8 è così modificata:

a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», punto 1, è aggiunta la lettera c) seguente:

«c) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave o della flotta di una compagnia durante un periodo di riferimento¹ non supera i limiti seguenti:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;

e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045 al 31 dicembre 2049;

f) 0 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2050.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

«(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	I motori delle navi rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento).

¹¹ L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.»;

13) la sezione 6.9 è così modificata:

a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. L'attività di riqualificazione consegue uno o più dei seguenti obiettivi:

a) riduce il consumo di carburante della nave adibita al trasporto di passeggeri su vie navigabili interne, espresso in unità di energia per viaggio completo (crociera completa), di almeno il 15 %, come dimostrato da un calcolo comparativo per le zone di navigazione rappresentative (compresi i profili di carico rappresentativi e l'attracco) in cui la nave opererà o dai risultati di prove o simulazioni su modello;

b) riduce il consumo di carburante della nave adibita al trasporto di merci su vie navigabile interne, espresso in unità di energia per tonnellata/km, di almeno il 15 %, come dimostrato da un calcolo comparativo per le zone di navigazione rappresentative (compresi i profili di carico rappresentativi) in cui la nave opererà o dai risultati di prove o simulazioni su modello.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

«(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
--	---

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato. I motori delle navi rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento).»;
---	--

14) la sezione 6.10 è così modificata:

a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», punto 1, sono aggiunte le lettere e) ed f) seguenti:

«e) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 le navi che sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili¹ hanno raggiunto un valore EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022², e:

a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;

b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto;

f) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026, oltre ad aver raggiunto un valore dell'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI, Energy Efficiency Existing Ship Index) equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 10 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEXI applicabili al 1° gennaio 2023³, l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave durante un periodo di riferimento⁴ non supera i limiti seguenti:

a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;

b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;

c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;

d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;

e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

«(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
--	---

	<p>Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵. Le navi da demolire sono riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione⁶.</p> <p>L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi.</p> <p>La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione internazionale dell'IMO sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 2 novembre 1973 (convenzione MARPOL dell'IMO), in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.</p>
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e di particolato, le navi sono conformi alla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ e alla regola 14⁹ dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Il tenore di zolfo dei carburanti non supera lo 0,5 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,1 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata dall'IMO per gli ossidi di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché (dal 2025) nel Mar Mediterraneo¹⁰.</p> <p>Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), le navi sono conformi alla regola 13¹¹ dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio 2016 soddisfano i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di NO_x solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NO_x stabilite dalle norme IMO¹².</p> <p>Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO.</p> <p>Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012.</p>

¹ Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

² Requisiti EEDI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75ª sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEDI.

³ Requisiti EEXI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 76ª sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico della tassonomia per l'EEXI devono essere aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEXI. (EEXI raggiunto, obbligatorio dal 1° gennaio 2023 per tutte le navi adibite al trasporto marittimo di merci/passeggeri, al fine di misurare la loro efficienza energetica e avviare la raccolta di dati per comunicare il proprio indicatore di intensità di carbonio operativo annuale (CII, Carbon Intensity Indicator) e il relativo rating. (versione del 27.6.2023: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

⁴ L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

⁵ Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).

- ^{*6} Decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione, del 19 dicembre 2016, che istituisce l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi (GU L 345 del 20.12.2016, pag. 119).
- ^{*7} Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).
- ^{*8} Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).
- ^{*9} Versione del 27.6.2023: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx).
- ^{*10} Per quanto riguarda l'estensione dei requisiti applicabili nella zona di controllo delle emissioni ad altri mari dell'Unione, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo stanno discutendo la creazione della relativa ECA nell'ambito del quadro giuridico della convenzione di Barcellona.
- ^{*11} Versione del 27.6.2023: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-\(NOx\)-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)-Regulation-13.aspx).
- ^{*12} Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.»;

15) la sezione 6.11 è così modificata:

a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», sono aggiunte le lettere d) ed e) seguenti:

«d) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026 le navi che sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili¹ hanno raggiunto un valore EEDI equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 20 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022², e:

a) sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio;

b) per le navi alimentate a gas, dimostrano di applicare misure e tecnologie allo stato dell'arte per mitigare le emissioni di metano incombusto;

e) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile conformarsi alla lettera a), a decorrere dal 1° gennaio 2026, oltre ad aver raggiunto un valore dell'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI, Energy Efficiency Existing Ship Index) equivalente a una riduzione della linea di riferimento EEDI di almeno 10 punti percentuali al di sotto dei requisiti EEXI applicabili al 1° gennaio 2023³, l'intensità media annua delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia usata a bordo della nave durante un periodo di riferimento⁴ non supera i limiti seguenti:

a) 76,4 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2029;

b) 61,1 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034;

c) 45,8 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039;

d) 30,6 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044;

e) 15,3 g CO₂e/MJ dal 1° gennaio 2045.»;

- b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

<p>«(4) Transizione verso un'economia circolare</p>	<p>Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.</p> <p>Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti.</p> <p>Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Le navi da demolire sono riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione.</p> <p>L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi.</p> <p>La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione internazionale dell'IMO sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 2 novembre 1973 (convenzione MARPOL dell'IMO), in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.</p>
<p>(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento</p>	<p>Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e del particolato, le navi sono conformi alla direttiva (UE) 2016/802 e alla regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Il tenore di zolfo dei carburanti non supera lo 0,50 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,10 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata dall'IMO per gli ossidi di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché (dal 2025) nel Mar Mediterraneo⁵.</p> <p>Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), le navi sono conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio 2016 soddisfano i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di NO_x solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NO_x stabilite dalle norme IMO⁶.</p> <p>Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO.</p> <p>Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012.</p>

- ^{*1} Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.
- ^{*2} Requisiti EEDI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 75^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico per l'EEDI sono aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEDI.
- ^{*3} Requisiti EEXI definiti come fattore di riduzione percentuale da applicare al valore di riferimento EEDI, come concordato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 76^a sessione. I punti percentuali definiti nei criteri di vaglio tecnico della tassonomia per l'EEXI devono essere aggiunti al fattore di riduzione percentuale dell'EEXI. (EEXI raggiunto, obbligatorio dal 1° gennaio 2023 per tutte le navi adibite al trasporto marittimo di merci/passeggeri, al fine di misurare la loro efficienza energetica e avviare la raccolta di dati per comunicare il proprio indicatore di intensità di carbonio operativo annuale (CII, Carbon Intensity Indicator) e il relativo rating. (versione del 27.6.2023: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).
- ^{*4} L'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dell'energia utilizzata a bordo di una nave è verificata da un terzo indipendente e calcolata come quantità di emissioni di gas a effetto serra per unità di energia secondo la metodologia e i valori predefiniti specificati nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.
- ^{*5} Per quanto riguarda l'estensione dei requisiti applicabili nella zona di controllo delle emissioni ad altri mari dell'Unione, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo stanno discutendo la creazione della relativa ECA nell'ambito del quadro giuridico della convenzione di Barcellona.
- ^{*6} Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.»;

16) la sezione 6.12 è così modificata:

- a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. L'attività soddisfa uno o più dei seguenti criteri:

- a) l'attività di riqualificazione riduce il consumo di carburante della nave, espresso in grammi di combustibile per tonnellata di portata lorda per miglio nautico per le navi adibite al trasporto di merci oppure per tonnellata di stazza lorda per miglio nautico per le navi adibite al trasporto passeggeri, di almeno il 15 %, come dimostrato per mezzo della dinamica dei fluidi computazionale (CFD, Computational Fluid Dynamics), di prove sui serbatoi o di calcoli tecnici analoghi;
- b) consente alle navi di raggiungere un valore dell'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) di almeno il 10 % al di sotto dei requisiti EEXI applicabili al 1° gennaio 2023 se le navi sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili¹, sono in grado di collegarsi all'alimentazione plug-in all'ormeggio e sono dotate di tecnologia di alimentazione plug-in.»;

- b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», i punti (4) e (5) sono sostituiti dai seguenti:

«(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
--	---

	<p>Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Le navi da demolire sono riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione.</p> <p>L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi.</p> <p>La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione internazionale dell'IMO sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 2 novembre 1973 (convenzione MARPOL dell'IMO), in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.</p>
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e del particolato, le navi sono conformi alla direttiva (UE) 2016/802 e alla regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Il tenore di zolfo dei carburanti non supera lo 0,50 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,10 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata dall'IMO per gli ossidi di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché (dal 2025) nel Mar Mediterraneo².</p> <p>Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NO_x), le navi sono conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio 2016 soddisfano i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di NO_x solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NO_x stabilite dalle norme IMO³.</p> <p>Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO.</p> <p>Sono in vigore misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012.</p>

¹ Carburanti che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle sezioni 3.10 e 4.13 del presente allegato.

² Per quanto riguarda l'estensione dei requisiti applicabili nella zona di controllo delle emissioni ad altri mari dell'Unione, i paesi che si affacciano sul Mediterraneo stanno discutendo la creazione della relativa ECA nell'ambito del quadro giuridico della convenzione di Barcellona.

³ Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord.»

17) alla sezione 6.13, sottosezione «Descrizione dell'attività», il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»

18) la sezione 6.14 è così modificata:

a) alla sottosezione «Descrizione dell'attività», il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Fabbricazione, installazione, consulenza tecnica, riqualificazione, ammodernamento, riparazione, manutenzione, cambio di destinazione di prodotti, apparecchiature, sistemi e software che riguardano:

a) materiale fisso assemblato per strade ferrate; o

b) componenti ferroviari di cui all'allegato II, punti da 2.2 a 2.6, della direttiva (UE) 2016/797.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 e H52.21, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», punto 1, è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) gli strumenti digitali permettono di aumentare l'efficienza, la capacità o il risparmio energetico.»;

c) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», i punti (4), (5) e (6) sono sostituiti dai seguenti:

<p>«(4) Transizione verso un'economia circolare</p>	<p>I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione e tengono conto delle migliori tecniche disponibili. 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, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione¹. I gestori ricorrono alla demolizione selettiva per consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità.</p> <p>Per la fabbricazione di componenti, l'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono:</p> <p>a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti;</p> <p>b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati;</p> <p>c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione;</p> <p>d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.</p>
<p>(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento</p>	<p>Se del caso, data la sensibilità dell'area interessata, in particolare in termini di dimensioni della popolazione colpita, il rumore e le vibrazioni derivanti dall'uso delle infrastrutture sono mitigati introducendo fossati a cielo aperto, barriere o altre misure e sono conformi alla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio².</p>

	<p>Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.</p> <p>Per la fabbricazione di componenti, l'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p>
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.</p> <p>Occorre inoltre garantire quanto segue:</p> <p>a) nell'UE, in relazione ai siti Natura 2000: l'attività non ha incidenze significative sui siti Natura 2000 tenuto conto dei loro obiettivi di conservazione, sulla base di un'opportuna valutazione svolta in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43/CEE del Consiglio³;</p> <p>b) nell'UE, in qualunque zona: l'attività non pregiudica il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle popolazioni di specie protette a norma dalla direttiva 92/43/CEE e dalla direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴. L'attività non pregiudica nemmeno il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente dei tipi di habitat interessati e protetti dalla direttiva 92/43/CEE;</p> <p>c) al di fuori dell'UE: l'attività è svolta conformemente al diritto applicabile in materia di conservazione degli habitat e delle specie.</p>

¹ "Protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione", settembre 2016: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/>.

² Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale — Dichiarazione della Commissione in sede di comitato di conciliazione sulla direttiva relativa alla valutazione ed alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

³ Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7).

⁴ Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU L 20 del 26.1.2010, pag. 7).»;

19) alla sezione 6.15, sottosezione «Descrizione dell'attività», il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.11, F42.13, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

20) la sezione 6.16 è così modificata:

a) la sottosezione «Descrizione dell'attività» è sostituita dalla seguente:

«Descrizione dell'attività

Costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico delle navi o per le operazioni proprie del porto, nonché di infrastrutture adibite al trasbordo e al trasferimento modale, a impianti di servizio e a sistemi di sicurezza e gestione del traffico.

Le attività economiche di questa categoria escludono i lavori di dragaggio delle vie navigabili.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.91, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006. Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera i), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», punto 1, è aggiunta la lettera e) seguente:

«e) l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti necessarie per consentire il trasferimento modale e idonee all'uso da parte di navi con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ e che è stato oggetto di una valutazione verificata della resa a prova di clima conformemente alla comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" (2021/C 373/01).»;

c) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», i punti (3), (4), (5) e (6) sono sostituiti dai seguenti:

<p>«(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine</p>	<p>L'attività è conforme alle prescrizioni dell'articolo 4 della direttiva 2000/60/CE.</p> <p>A norma dell'articolo 4 della direttiva 2000/60/CE, in particolare del paragrafo 7, deve essere effettuata una valutazione dell'impatto del progetto per esaminarne tutti i potenziali impatti sullo stato dei corpi idrici all'interno dello stesso bacino idrografico e sugli habitat e sulle specie protette che dipendono direttamente dall'ambiente acquatico, tenendo conto in particolare dei corridoi di migrazione, dei fiumi a corrente libera o degli ecosistemi prossimi alle condizioni inalterate.</p> <p>La valutazione si basa su dati recenti, completi e accurati, compresi i dati di monitoraggio degli elementi di qualità biologica specificamente sensibili alle alterazioni idromorfologiche, e sullo stato atteso del corpo idrico a seguito delle nuove attività, rispetto a quello attuale. Essa valuta in particolare gli impatti cumulati del nuovo progetto con altre infrastrutture esistenti o previste nel bacino idrografico.</p> <p>Sulla base di tale valutazione d'impatto è stato stabilito che il progetto è concepito, per progettazione, ubicazione e misure di mitigazione, in modo da rispettare uno dei seguenti requisiti:</p> <p>a) il progetto non comporta alcun deterioramento né compromette il conseguimento di un buono stato o potenziale dello specifico corpo idrico cui è collegato;</p> <p>b) qualora il progetto rischi di deteriorare o compromettere il conseguimento di un buono stato/potenziale dello specifico corpo idrico cui è collegato, tale deterioramento non è significativo ed è giustificato da una dettagliata valutazione costi-benefici che dimostri entrambi i seguenti elementi:</p> <p>i) i motivi di interesse pubblico prevalente o il fatto che i benefici attesi dal progetto dell'infrastruttura di navigazione pianificata in termini di benefici per la mitigazione dei cambiamenti climatici o l'adattamento agli stessi superano i costi derivanti dal deterioramento dello stato delle acque che si ripercuotono sull'ambiente e sulla società;</p>
---	--

	<p>ii) il fatto che l'interesse pubblico prevalente o i benefici attesi dall'attività non possono, per ragioni di fattibilità tecnica o di costi sproporzionati, essere conseguiti con altri mezzi che porterebbero a esiti ambientali migliori (come soluzioni basate sulla natura, un'ubicazione alternativa, il ripristino/la riqualificazione delle infrastrutture esistenti o l'utilizzo di tecnologie che non interrompano la continuità fluviale).</p> <p>Sono attuate tutte le misure di mitigazione tecnicamente fattibili ed ecologicamente rilevanti per ridurre gli impatti negativi sulle acque e sugli habitat e sulle specie protetti che dipendono direttamente dall'ambiente acquatico.</p> <p>Le misure di mitigazione comprendono, se del caso e a seconda degli ecosistemi naturalmente presenti nei corpi idrici interessati:</p> <p>a) misure volte a garantire condizioni il più possibile prossime alla continuità indisturbata, incluse misure per garantire la continuità longitudinale e laterale, il flusso ecologico e il flusso di sedimenti minimi;</p> <p>b) misure volte a proteggere o migliorare le condizioni morfologiche e gli habitat delle specie acquatiche;</p> <p>c) misure volte a ridurre gli impatti negativi dell'eutrofizzazione.</p> <p>L'efficacia di tali misure è monitorata nel contesto dell'autorizzazione o del permesso che stabilisce le condizioni volte a raggiungere il buono stato o il buon potenziale del corpo idrico interessato.</p> <p>Il progetto non compromette in modo permanente il raggiungimento del buono stato/potenziale dei corpi idrici dello stesso distretto idrografico.</p> <p>Oltre alle misure di mitigazione e ove opportuno, sono attuate misure compensative per garantire che il progetto non comporti un deterioramento generale dello stato dei corpi idrici nello stesso distretto idrografico. Questo obiettivo è raggiunto ripristinando la continuità (longitudinale o laterale) all'interno dello stesso distretto idrografico in misura tale da compensare l'interruzione della continuità che il progetto dell'infrastruttura di navigazione pianificata potrebbe causare. La compensazione inizia prima dell'esecuzione del progetto.</p>
(4) Transizione verso un'economia circolare	<p>I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione e tengono conto delle migliori tecniche disponibili. 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, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione. I gestori ricorrono alla demolizione selettiva per consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità.</p> <p>L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono:</p> <p>a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti;</p>

	<p>b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati;</p> <p>c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione;</p> <p>d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.</p>
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>Sono adottate misure per ridurre il rumore, le vibrazioni, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.</p>
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>Si è proceduto a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o a un esame¹ conformemente alla direttiva 2011/92/UE². Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione e di compensazione per la protezione dell'ambiente.</p> <p>L'attività non ha incidenze significative sulle aree protette (siti del patrimonio mondiale dell'Unesco, principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette diverse dai siti Natura 2000) e sulle specie protette sulla base di una valutazione d'impatto che tenga conto delle migliori conoscenze disponibili³.</p> <p>Occorre inoltre garantire quanto segue:</p> <p>a) nell'UE, in relazione ai siti Natura 2000: l'attività non ha incidenze significative sui siti Natura 2000 tenuto conto dei loro obiettivi di conservazione, sulla base di un'opportuna valutazione svolta in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43/CEE;</p> <p>b) nell'UE, in qualunque zona: l'attività non pregiudica il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle popolazioni di specie protette dalle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE. L'attività non pregiudica nemmeno il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente dei tipi di habitat interessati e protetti dalla direttiva 92/43/CEE;</p> <p>c) nell'UE: l'introduzione di specie esotiche invasive è evitata o la loro diffusione è gestita conformemente al regolamento (UE) n. 1143/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴;</p> <p>d) al di fuori dell'UE: l'attività è svolta conformemente al diritto applicabile in materia di conservazione degli habitat e delle specie e di gestione delle specie esotiche invasive.</p>

¹ La procedura attraverso la quale l'autorità competente determina se i progetti elencati nell'allegato II della direttiva 2011/92/UE debbano essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale (di cui all'articolo 4, paragrafo 2, della stessa).

² Per le attività in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile equivalente o alle norme internazionali che richiedono il completamento di una VIA o di un esame, ad esempio lo standard di prestazione 1 dell'International Finance Corporation (IFC) "Assessment and Management of Environmental and Social Risks".

- ³ Per le attività situate in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile o a norme internazionali equivalenti, che mirano alla conservazione degli habitat naturali, della fauna e della flora selvatiche e che richiedono di condurre 1) una procedura di esame per determinare se, per una determinata attività, sia necessaria un'opportuna valutazione dei possibili impatti su habitat e specie protetti; 2) un'opportuna valutazione qualora l'esame ne accerti la necessità, ad esempio lo standard di prestazione 6 dell'IFC "Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources".
- ⁴ Regolamento (UE) n. 1143/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive (GU L 317 del 4.11.2014, pag. 35).»;

21) la sezione 6.17 è così modificata:

- a) alla sottosezione «Descrizione dell'attività», il primo comma è sostituito dal seguente:

«Descrizione dell'attività

Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o le operazioni proprie dell'aeroporto e per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta, nonché di infrastrutture adibite al trasbordo su rotaia e per vie d'acqua.»;

- b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici», è aggiunta la lettera d) seguente:

«d) l'infrastruttura e gli impianti sono adibiti al trasbordo di merci su rotaia e per vie d'acqua: infrastrutture e sovrastrutture di terminali per il carico, lo scarico e il trasbordo di beni.»;

22) sono aggiunte le sezioni 6.18, 6.19 e 6.20 seguenti:

«6.18. Leasing di aeromobili

Descrizione dell'attività

Noleggio e leasing di aeromobili e di parti e apparecchiature di aeromobili¹.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a un codice NACE, in particolare al codice N77.35, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria non soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato alla lettera a) della presente sezione, l'attività è un'attività di transizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfatti i restanti criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività consiste nel noleggio o leasing di uno dei tipi di aeromobili seguenti:

- a) aeromobili con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂;
- b) aeromobili consegnati prima del 11 dicembre 2023 conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c);
- c) aeromobili consegnati dopo il 11 dicembre 2023 conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c), e all'impegno per cui un altro aeromobile non conforme della flotta:
- i) è ritirato definitivamente dalla circolazione entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso non si applica il tasso di sostituzione; oppure
-

- ii) è ritirato definitivamente dalla flotta entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso la quota di conformità alla tassonomia degli aeromobili ammissibili è limitata dal tasso di sostituzione di cui alla sezione 3.21,

posto che l'aeromobile ritirato definitivamente dalla circolazione o dalla flotta:

- i) non è conforme ai margini di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettera b);
- ii) ha un peso massimo al decollo pari almeno all'80 % di quello dell'aeromobile conforme;
- iii) è rimasto nella flotta almeno nei 12 mesi precedenti il ritiro;
- iv) è in possesso di una prova di aeronavigabilità risalente a meno di sei mesi prima della consegna dell'aeromobile conforme.

Il locatore provvede affinché gli aeromobili di cui alla lettera b) o c) operino con carburanti sostenibili per l'aviazione coerentemente con i criteri di cui alla sezione 6.19, lettera d) e secondo comma, del presente allegato.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
(4) Transizione verso un'economia circolare	<p>Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti.</p> <p>L'attività valuta la disponibilità, adottandole ove possibile, di tecniche che sostengono:</p> <p>a) il riutilizzo e l'utilizzo di materie prime secondarie e di componenti riutilizzati nella fabbricazione dei prodotti;</p> <p>b) la progettazione concepita per un'elevata durabilità, riciclabilità, facilità di smontaggio e adattabilità dei prodotti fabbricati;</p> <p>c) una gestione dei rifiuti che privilegia il riciclaggio rispetto allo smaltimento nel processo di fabbricazione;</p> <p>d) informazioni sulle sostanze potenzialmente pericolose, e relativa tracciabilità, durante tutto il ciclo di vita dei prodotti fabbricati.</p> <p>Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.</p>

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>Gli aeromobili sono conformi ai requisiti pertinenti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Gli aeromobili di cui alla sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere da b) a c), sono conformi alle seguenti norme:</p> <p>a) per gli aeromobili non da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago, in virtù del quale la somma delle differenze in tutti e tre i punti di misurazione tra i livelli di rumore massimo e i livelli di rumore massimo autorizzati indicati ai punti 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 non è inferiore a 22 EPNdB; per gli aeromobili da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;</p> <p>b) emendamento 10 del Volume II (emissioni dei motori), capitoli 2 e 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.</p>
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

6.19. Trasporto aereo di passeggeri e di merci

Descrizione dell'attività

Acquisto, finanziamento ed esercizio di aeromobili, compreso il trasporto di passeggeri e di merci.

L'attività economica non comprende il leasing di aeromobili di cui alla sezione 6.18.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici H51.1 e H51.21, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria non soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato alla lettera a) della presente sezione, l'attività è un'attività di transizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfi i restanti criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

L'attività è svolta utilizzando uno dei tipi di aeromobili seguenti:

- a) aeromobili con zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂;
- b) fino al 31 dicembre 2029, aeromobili acquisiti prima del 11 dicembre 2023 conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c);
- c) fino al 31 dicembre 2029, aeromobili acquisiti dopo il 11 dicembre 2023 conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettere b) o c), e all'impegno per cui un altro aeromobile non conforme della flotta:
 - i) è ritirato definitivamente dalla circolazione entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso non si applica il tasso di sostituzione; oppure

- ii) è ritirato definitivamente dalla flotta entro sei mesi dalla consegna dell'aeromobile conforme, nel qual caso la quota di conformità alla tassonomia degli aeromobili ammissibili è limitata dal tasso di sostituzione di cui alla sezione 3.21,
- posto che l'aeromobile ritirato definitivamente dalla circolazione o dalla flotta:
- i) non è conforme ai margini di cui alla sezione 3.21, sottosezione "Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici", lettera b);
 - ii) ha un peso massimo al decollo pari almeno all'80 % di quello dell'aeromobile conforme;
 - iii) è rimasto nella flotta almeno nei 12 mesi precedenti il ritiro;
 - iv) è in possesso di una prova di aeronavigabilità risalente a meno di sei mesi prima della consegna dell'aeromobile conforme;
- d) dal 1° gennaio 2030, aeromobili che soddisfano i criteri di vaglio tecnico di cui alle lettere b) o c) e operano con una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione, pari al 15 % nel 2030 e successivamente aumentata di 2 punti percentuali l'anno;
- e) aeromobili che operano con una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione, pari al 5 % nel 2022 e successivamente aumentata di 2 punti percentuali l'anno.

Ai fini del requisito relativo all'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui alle lettere d) ed e), il calcolo fa riferimento al carburante totale per l'aviazione utilizzato dagli aeromobili conformi e ai carburanti sostenibili per l'aviazione usati a livello di flotta. Gli operatori calcolano la conformità come rapporto tra la quantità (espressa in tonnellate) di carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati a livello di flotta e il carburante totale per l'aviazione utilizzato dagli aeromobili conformi moltiplicato per 100. I carburanti sostenibili per l'aviazione sono definiti in un regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti. Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.

(5)	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>Gli aeromobili sono conformi ai requisiti pertinenti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Gli aeromobili conformi ai criteri di vaglio tecnico di cui alle lettere da b) ad e) sono conformi alle norme seguenti:</p> <p>a) per gli aeromobili non da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago, in virtù del quale la somma delle differenze in tutti e tre i punti di misurazione tra i livelli di rumore massimo e i livelli di rumore massimo autorizzati indicati ai punti 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 non è inferiore a 22 EPNdB; per gli aeromobili da carico: emendamento 13 del Volume I (rumore), capitolo 14, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;</p> <p>b) emendamento 10 del Volume II (emissioni dei motori), capitoli 2 e 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.</p>
(6)	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

6.20. Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo

Descrizione dell'attività

Fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, cambio di destinazione e ammodernamento, acquisto, finanziamento, noleggio, leasing ed esercizio di apparecchiature e servizi connessi al trasporto aereo (assistenza a terra), tra cui le attività di servizio a terra presso gli aeroporti e la movimentazione del carico, compresi il carico e lo scarico di merci dagli aeromobili.

L'attività economica comprende:

- a) veicoli per la segnalazione agli aeromobili e altri servizi all'interno del piazzale;
- b) attrezzature per l'imbarco dei passeggeri, tra cui navette per passeggeri, gradini mobili;
- c) attrezzature per la movimentazione di bagagli e merci, tra cui caricatori a nastro, trattori per bagagli, transpallet aeroportuali, piattaforme di carico per ponte inferiore, piattaforme di carico per ponte principale;
- d) attrezzature per la ristorazione, compresi i carrelli refrigerati, ad esclusione delle attrezzature con unità refrigeranti alimentate da un motore a combustione interna;
- e) attrezzature per la manutenzione, compresi supporti e piattaforme per la manutenzione;
- f) trattori "aragosta";
- g) attrezzature per lo sbrinamento degli aeromobili e dei motori;
- h) spazzaneve e altre attrezzature per la rimozione della neve e lo sbrinamento delle superfici;
- i) rullaggio non autonomo.

L'attività economica non comprende i veicoli per il trasporto di passeggeri e membri degli equipaggi e per il rifornimento degli aeromobili utilizzati all'interno dell'aeroporto di cui alle sezioni 3.3, 6.3 e 6.6 del presente allegato.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici H52.23, H52.24, H52.29, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

Le emissioni dirette di CO₂ (dallo scarico) dei veicoli adibiti all'assistenza a terra sono pari a zero. La propulsione di tutti i dispositivi e le apparecchiature di assistenza a terra deriva da un motore a zero emissioni.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(2) Adattamento ai cambiamenti climatici	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice A del presente allegato.
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice B del presente allegato. Per quanto riguarda le attività di sbrinamento, sono in atto misure per garantire i necessari controlli degli scarichi a livello aeroportuale, per ridurre l'impatto ambientale sui corsi d'acqua, anche attraverso l'uso di sostanze chimiche più ecosostenibili, il recupero del glicole e il trattamento delle acque superficiali.
(4) Transizione verso un'economia circolare	Sono in atto misure per prevenire la produzione di rifiuti nella fase di utilizzo (manutenzione, esercizio dei servizi di trasporto per quanto riguarda i rifiuti di cucina e ristorazione) e per gestire eventuali rifiuti residui conformemente alla gerarchia dei rifiuti. Sono in atto misure per la gestione e il riciclaggio dei rifiuti a fine vita, anche attraverso accordi contrattuali di disattivazione con i fornitori di servizi di riciclaggio, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o nella documentazione ufficiale di progetto. Queste misure assicurano che i componenti e i materiali siano separati e trattati in modo da massimizzare il riciclaggio e il riutilizzo conformemente alla gerarchia dei rifiuti, ai principi alla base della normativa UE e alle norme applicabili, in particolare attraverso il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie, dei componenti elettronici e delle materie prime essenziali ivi contenute. Queste misure includono anche il controllo e la gestione dei materiali pericolosi.
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

*1 L'attività comprende il leasing di parti ed apparecchiature nella misura in cui possono essere collegate a un tipo di aeromobile ammissibile e ne migliorano o mantengono il livello di efficienza.»;

- 23) alla sezione 7.1, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione soddisfano i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione che possono venire a contatto con gli occupanti¹ emettono meno di 0,06 mg di formaldeide per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle condizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e meno di 0,001 mg di altri composti organici volatili cancerogeni delle categorie 1 A e 1B per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle norme CEN/EN 16516² o ISO 16000-3:2011³ o in condizioni di prova e con metodi di determinazione standardizzati equivalenti⁴.</p> <p>Nel caso in cui la nuova costruzione si trovi in un sito potenzialmente contaminato (brownfield), il sito è stato oggetto di un'indagine per individuare potenziali contaminanti, utilizzando ad esempio la norma ISO 18400⁵.</p> <p>Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.</p>
--	--

¹ Applicabile a pitture e vernici, controsoffittature, rivestimenti per pavimenti, compresi i relativi adesivi e sigillanti, isolamento interno e trattamenti per le superfici interne, come ad esempio per trattare umidità e muffa.

² CEN/TS 16516:2013, Prodotti da costruzione — Valutazione del rilascio di sostanze pericolose — Determinazione delle emissioni in ambiente interno.

³ ISO 16000-3:2011, Aria in ambienti confinati — parte 3: Determinazione della formaldeide e di altri composti carbonilici nell'aria in ambienti confinati e nella camera di prova — Metodo di campionamento attivo (versione inglese del 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

⁴ Le soglie di emissione di composti organici volatili cancerogeni si riferiscono a un periodo di prova di 28 giorni.

⁵ Serie ISO 18400, Soil quality — Sampling.;

- 24) alla sezione 7.2, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione soddisfano i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella ristrutturazione dell'edificio che possono venire a contatto con gli occupanti¹ emettono meno di 0,06 mg di formaldeide per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle condizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e meno di 0,001 mg di altri composti organici volatili cancerogeni delle categorie 1 A e 1B per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle norme CEN/EN 16516 o ISO 16000-3:2011² o in condizioni di prova e con metodi di determinazione standardizzati equivalenti³.</p> <p>Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.</p>
--	---

¹ Applicabile a pitture e vernici, controsoffittature, rivestimenti per pavimenti, compresi i relativi adesivi e sigillanti, isolamento interno e trattamenti per le superfici interne, come ad esempio per trattare umidità e muffa.

² ISO 16000-3:2011, Aria in ambienti confinati — parte 3: Determinazione della formaldeide e di altri composti carbonilici nell'aria in ambienti confinati e nella camera di prova — Metodo di campionamento attivo (versione inglese del 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

³ Le soglie di emissione di composti organici volatili cancerogeni si riferiscono a un periodo di prova di 28 giorni.»;

25) all'appendice B è aggiunto il comma seguente:

«L'attività non ostacola il conseguimento di un buono stato ecologico delle acque marine o non deteriora le acque marine che sono già in buono stato ecologico, come definito all'articolo 3, punto 5), della direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, ², tenendo conto della decisione (UE) 2017/848 della Commissione³ in relazione ai criteri e alle norme metodologiche pertinenti per questi descrittori.

¹ Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

² La definizione di cui all'articolo 3, punto 5), della direttiva 2008/56/CE prevede in particolare che il buono stato ecologico sia determinato sulla base dei descrittori qualitativi stabiliti nell'allegato I della medesima.

³ Decisione (UE) 2017/848 della Commissione, del 17 maggio 2017, che definisce i criteri e le norme metodologiche relativi al buono stato ecologico delle acque marine nonché le specifiche e i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione, e che abroga la decisione 2010/477/UE (GU L 125 del 18.5.2017, pag. 43).»;

26) nell'appendice C, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) sostanze, sia allo stato puro che all'interno di miscele o di articoli, in concentrazione superiore a 0,1 % peso/peso, che soddisfano i criteri di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, che sono state identificate a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, di tale regolamento per un periodo di almeno 18 mesi, tranne se gli operatori valutano e documentano che non è disponibile sul mercato nessun'altra sostanza o tecnologia alternativa adatta, e che sono usate in condizioni controllate¹;

¹ La Commissione riesaminerà le deroghe al divieto di fabbricazione, immissione sul mercato o uso delle sostanze di cui alla lettera f) una volta pubblicati i principi orizzontali sull'uso essenziale delle sostanze chimiche.»;

27) nell'appendice C è soppressa la lettera g);

28) all'appendice C, dopo la lettera f) è aggiunto il comma seguente:

«In aggiunta l'attività non comporta la fabbricazione, la presenza nel prodotto finale o nel risultato, o l'immissione sul mercato di altre sostanze, sia allo stato puro che all'interno di miscele o di articoli, in concentrazione superiore a 0,1 % peso/peso, che soddisfano i criteri del regolamento (CE) n. 1272/2008 per una delle classi di pericolo o delle categorie di pericolo di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, tranne se gli operatori hanno valutato e documentato che non è disponibile sul mercato nessun'altra sostanza o tecnologia alternativa adatta, e che sono usate in condizioni controllate¹.

¹ La Commissione riesaminerà le deroghe al divieto di fabbricazione, presenza nel prodotto finale o nel risultato, o immissione sul mercato delle sostanze di cui al presente paragrafo una volta pubblicati i principi orizzontali sull'uso essenziale delle sostanze chimiche.»;

ALLEGATO II

Modifiche dell'allegato II del regolamento delegato (UE) 2021/2139

L'allegato II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 è così modificato:

- 1) alla sezione 3.13, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (6) è sostituito dal seguente:

«(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.»;
--	---

- 2) alla sezione 4.14, sottosezione «Descrizione dell'attività», il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici D35.22, F42.21 e H49.50, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

- 3) alla sezione 4.14, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (1) è sostituito dal seguente:

«(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	<p>La conversione, il cambio di destinazione o la riqualificazione non comporta un aumento della capacità di distribuzione e trasmissione del gas.</p> <p>La conversione, il cambio di destinazione o la riqualificazione non comporta un'estensione della durata oltre quella prevista prima della conversione, del cambio di destinazione o della riqualificazione, a meno che la rete non sia adibita all'idrogeno o ad altri gas a basse emissioni di carbonio.»;</p>
--	---

- 4) alla sezione 5.6, sottosezione «Descrizione dell'attività», il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici E37.00 e F42.99, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

- 5) è aggiunta la sezione 5.13 seguente:

«5.13. Desalinizzazione*Descrizione dell'attività*

Costruzione, gestione, potenziamento, ampliamento e rinnovamento di impianti di desalinizzazione per la produzione di acqua da distribuire nei sistemi di fornitura di acqua potabile.

L'attività economica comprende l'estrazione di acque marine o salmastre, il pretrattamento (come il trattamento concepito per rimuovere contaminanti, incrostazioni calcaree o bioincrostazioni delle membrane), il trattamento (come l'osmosi inversa che utilizza la tecnologia a membrana), il post-trattamento (disinfezione e condizionamento) e lo stoccaggio dell'acqua trattata. L'attività economica comprende anche lo smaltimento della salamoia (acque di scarto) effettuato mediante tubature in acque profonde o deflussi che danno luogo a diluizione, oppure mediante altre tecniche di scarico della salamoia per gli impianti ubicati più nell'entroterra (ad esempio per la desalinizzazione delle acque salmastre).

L'attività economica può essere applicata ad acque con diversi livelli di salinità, purché non siano considerate acque dolci ai sensi dell'allegato II della direttiva 2000/60/CE.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici E36.00 e F42.9, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato al punto 5, l'attività è un'attività abilitante a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfisi i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

1. L'attività economica ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività.
2. I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nell'appendice A del presente allegato, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità conformemente alla procedura che segue:
 - a) esame dell'attività per identificare quali rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato possono influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto;
 - b) se l'attività è considerata a rischio per uno o più rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato, una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità per esaminare la rilevanza dei rischi climatici fisici per l'attività economica;
 - c) una valutazione delle soluzioni di adattamento che possono ridurre il rischio fisico climatico individuato.

La valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità è proporzionata alla portata dell'attività e alla durata prevista, così che:

- a) per le attività con una durata prevista inferiore a 10 anni, la valutazione è effettuata almeno ricorrendo a proiezioni climatiche sulla scala appropriata più ridotta possibile;
 - b) per tutte le altre attività, la valutazione è effettuata utilizzando proiezioni climatiche avanzate alla massima risoluzione disponibile nella serie esistente di scenari futuri¹ coerenti con la durata prevista dell'attività, inclusi, almeno, scenari di proiezioni climatiche da 10 a 30 anni per i grandi investimenti.
3. Le proiezioni climatiche e la valutazione degli impatti si basano sulle migliori pratiche e sugli orientamenti disponibili e tengono conto delle più attuali conoscenze scientifiche per l'analisi della vulnerabilità e del rischio e delle relative metodologie in linea con le relazioni del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico², le pubblicazioni scientifiche sottoposte ad esame inter pares e i modelli open source³ o a pagamento più recenti.
 4. Le soluzioni di adattamento attuate:
 - a) non influiscono negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
 - b) favoriscono le soluzioni basate sulla natura⁴ o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi⁵;
 - c) sono coerenti con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;
 - d) sono monitorate e misurate in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, vengono prese in considerazione azioni correttive;
 - e) laddove la soluzione attuata sia fisica e consista in un'attività per la quale sono stati specificati criteri di vaglio tecnico nel presente allegato, la soluzione è conforme ai criteri di vaglio tecnico relativi a "non arrecare danno significativo" (DNSH) per tale attività.
-

5. Affinché un'attività sia considerata un'attività abilitante ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852, l'operatore economico dimostra, attraverso una valutazione dei rischi climatici attuali e futuri che comprende l'incertezza ed è basata su dati affidabili, che l'attività fornisce una tecnologia, un prodotto, un servizio, un'informazione o una pratica o promuove i loro usi con uno dei seguenti obiettivi principali:
- incrementare il livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
 - contribuire agli sforzi di adattamento di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	Le emissioni di gas a effetto serra dell'impianto di desalinizzazione non superano 1 080 gCO ₂ e/m ³ di acqua dolce prodotta (compresi i trattamenti, il pompaggio e lo smaltimento della salamoia e il relativo uso di energia).
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	<p>I rischi di degrado ambientale connessi alla conservazione della qualità dell'acqua e alla prevenzione dello stress idrico sono individuati e affrontati con l'obiettivo di conseguire un buono stato delle acque e un buon potenziale ecologico, quali definiti all'articolo 2, punti 22) e 23), del regolamento (UE) 2020/852, conformemente alla direttiva 2000/60/CE⁶ e a un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in tale ambito, per i corpi idrici potenzialmente interessati, in consultazione con i portatori di interessi pertinenti.</p> <p>Il progetto è stato autorizzato dall'autorità competente, nel quadro della gestione integrata delle risorse idriche, tenendo conto in via prioritaria di tutte le altre opzioni di approvvigionamento idrico praticabili e delle misure di gestione della domanda di acqua e di efficienza idrica, in consultazione con le autorità di gestione delle risorse idriche.</p> <p>La valutazione dell'impatto ambientale o l'esame ha luogo conformemente alla legislazione nazionale e comprende una valutazione dell'impatto sulle acque dolci e marine conformemente alle direttive 2000/60/CE e 2008/56/CE.</p> <p>L'attività non ostacola il conseguimento di un buono stato ecologico delle acque marine o non deteriora le acque marine che sono già in buono stato ecologico, come definito all'articolo 2, punto 21), del regolamento (UE) 2020/852 e conformemente alla direttiva 2008/56/CE, che impone in particolare l'adozione di misure adeguate per prevenire o mitigare gli impatti in relazione ai descrittori di cui all'allegato I della medesima direttiva, tenendo conto della decisione (UE) 2017/848 della Commissione in relazione ai criteri e alle norme metodologiche pertinenti per questi descrittori.</p> <p>L'attività è conforme alla direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷.</p> <p>Al fine di limitare le anomalie termiche connesse allo scarico del calore di scarto, il gestore degli impianti di desalinizzazione controlla:</p> <ol style="list-style-type: none"> la temperatura massima del corpo di acqua marina ricevente dopo la miscelazione; la differenza massima di temperatura tra le acque di salamoia scaricate e il corpo di acqua marina ricevente.

	Il controllo della temperatura è attuato conformemente ai valori soglia stabiliti dal diritto dell'Unione e dal diritto nazionale.
(4) Transizione verso un'economia circolare	Non pertinente
(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>Lo smaltimento della salamoia si basa su uno studio di impatto ambientale comprendente la valutazione degli effetti causati nel sito dallo smaltimento della salamoia nell'ambiente marino, tenendo conto dei seguenti elementi:</p> <p>a) descrizione e comprensione delle condizioni originarie locali, quali la qualità dell'acqua di mare, la topografia, le caratteristiche idrodinamiche e gli ecosistemi marini sulla base di misurazioni e indagini sul campo;</p> <p>b) analisi degli impatti dello scarico della salamoia, basata sulla modellizzazione della dispersione dello scarico e su prove di tossicità in laboratorio, al fine di definire condizioni di scarico sicure tenendo conto della concentrazione di sale, dell'alcalinità totale, della temperatura e dei metalli tossici.</p> <p>Il livello di dettaglio richiesto nella valutazione è adeguato alle dimensioni, al processo e ai tassi di recupero dell'impianto di desalinizzazione, nonché alla sua ubicazione.</p> <p>Lo studio di impatto ambientale dimostra che l'impatto dello scarico della salamoia non compromette l'integrità dell'ecosistema.</p> <p>Sulla scorta dello studio dell'impatto ambientale dell'attività, sono adottati criteri per lo scarico sicuro della salamoia, tra cui obiettivi minimi di diluizione della salamoia specifici per sito, basati su un'adeguata caratterizzazione delle condizioni delle acque, degli ecosistemi, delle specie e degli habitat locali, al fine di mitigare i possibili effetti negativi dello smaltimento della salamoia.</p>
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>Si è proceduto a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) o a un esame^{*8} conformemente alla legislazione nazionale pertinente in materia di VIA^{*9}. Qualora sia stata effettuata una VIA, sono attuate le necessarie misure di mitigazione, ripristino o compensazione per la protezione dell'ambiente.</p> <p>L'attività non ha incidenze significative sulle aree protette (siti del patrimonio mondiale dell'Unesco, principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette diverse dai siti Natura 2000) e sulle specie protette sulla base di una valutazione d'impatto che tenga conto delle migliori conoscenze disponibili^{*10}.</p>

^{*1} Gli scenari futuri comprendono i percorsi di concentrazione rappresentativi (RCP, Representative Concentration Pathways) del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 e RCP8.5.

^{*2} Relazioni di valutazione sui cambiamenti climatici relative a impatti, adattamento e vulnerabilità, pubblicate periodicamente dal gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), l'organismo delle Nazioni Unite per la valutazione delle informazioni scientifiche prodotte relativamente al cambiamento climatico, <https://www.ipcc.ch/reports/>.

^{*3} Come i servizi Copernicus gestiti dalla Commissione europea.

- *4 Le soluzioni basate sulla natura si definiscono come “soluzioni che sono ispirate alla natura e da essa supportate, che sono convenienti, forniscono al contempo benefici ambientali, sociali ed economici e contribuiscono a creare resilienza. Tali soluzioni apportano una presenza maggiore, e più diversificata, della natura nonché delle caratteristiche e dei processi naturali nelle città e nei paesaggi terrestri e marini, tramite interventi sistemici adattati localmente ed efficienti sotto il profilo delle risorse”. Pertanto le soluzioni basate sulla natura favoriscono la biodiversità e sostengono la fornitura di una serie di servizi ecosistemici (versione del 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_it).
- *5 Cfr. comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni “Infrastrutture verdi — Rafforzare il capitale naturale in Europa”, COM(2013) 249 final.
- *6 Per le attività svolte in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile o alle norme internazionali che perseguono obiettivi equivalenti di buono stato delle acque e di buon potenziale ecologico, attraverso norme procedurali e sostanziali equivalenti, vale a dire un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti che garantisce che 1) l'impatto delle attività sullo stato o sul potenziale ecologico individuato dei corpi idrici potenzialmente interessati sia valutato e 2) qualsiasi deterioramento o impedimento al buono stato/potenziale ecologico sia evitato o, qualora ciò non sia possibile, 3) sia giustificato dalla mancanza di alternative più vantaggiose per l'ambiente che non siano sproporzionatamente costose/tecnicamente irrealizzabili, e sia fatto tutto il possibile per mitigare l'impatto negativo sullo stato del corpo idrico.
- *7 Direttiva 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 135).
- *8 La procedura attraverso la quale l'autorità competente determina se i progetti elencati nell'allegato II della direttiva 2011/92/UE debbano essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale (di cui all'articolo 4, paragrafo 2, di tale direttiva).
- *9 Per le attività in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile equivalente o alle norme internazionali che richiedono il completamento di una VIA o di un esame, ad esempio lo standard di prestazione 1 dell'International Finance Corporation (IFC) “Assessment and Management of Environmental and Social Risks”.
- *10 Per le attività situate in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile o a norme internazionali equivalenti, che mirano alla conservazione degli habitat naturali, della fauna e della flora selvatiche e che richiedono di condurre 1) una procedura di esame per determinare se, per una determinata attività, sia necessaria un'opportuna valutazione dei possibili impatti su habitat e specie protetti; 2) un'opportuna valutazione qualora l'esame ne accerti la necessità, ad esempio lo standard di prestazione 6 dell'IFC “Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources”.

6) alla sezione 6.3, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>Per i veicoli stradali della categoria M gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL).</p> <p>Se del caso, i veicoli sono 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.»;</p>
--	--

7) il titolo della sezione 6.5 è sostituito dal seguente:

«6.5. Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri»;

8) la sezione 6.5 è così modificata:

a) alla sottosezione «Descrizione dell'attività», il primo comma è sostituito dal seguente:

«Acquisto, finanziamento, noleggio, leasing e gestione di veicoli appartenenti alla categoria M1¹ o N1², che rientrano entrambe nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007, o L (veicoli a due o tre ruote e quadricicli)³.»;

b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro VI per le emissioni dei veicoli leggeri⁴ stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007.</p> <p>I veicoli rispettano le soglie di emissione per i veicoli leggeri puliti di cui alla tabella 2 dell'allegato della direttiva 2009/33/CE.</p> <p>Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL).</p> <p>I veicoli sono conformi al regolamento (UE) n. 540/2014.</p>
--	---

¹ Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), del regolamento (UE) 2018/858.

² Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858.

³ Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/858.

⁴ Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione.»;

9) alla sezione 6.6, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>Per i veicoli stradali delle categorie M e N gli pneumatici sono conformi ai requisiti relativi al rumore esterno di rotolamento della classe popolata più elevata e al coefficiente di resistenza al rotolamento (che influisce sull'efficienza energetica del veicolo) nelle due classi popolate più elevate come stabilito dal regolamento (UE) 2020/740 e come può essere verificato dal registro europeo delle etichette energetiche (EPREL).</p> <p>I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro VI per le emissioni dei veicoli pesanti¹ stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 595/2009.</p> <p>I veicoli sono conformi al regolamento (UE) n. 540/2014.</p>
--	---

¹ Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).»;

10) la sezione 6.12 è così modificata:

- a) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», il titolo «Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici» è sostituito dal titolo «Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici»;
- b) alla sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (2) è sostituito dal seguente:

«(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	Le navi non sono adibite al trasporto di combustibili fossili.»
--	---

11) alla sezione 6.13, sottosezione «Descrizione dell'attività», il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

12) alla sezione 6.15, sottosezione «Descrizione dell'attività», il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.11, F42.13, M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

13) alla sezione 6.16, sottosezione «Descrizione dell'attività», il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici F42.91 e M71.12 e M71.20, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.»;

14) alla sezione 7.1, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo ("DNSH")», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione soddisfano i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione che possono venire a contatto con gli occupanti¹ emettono meno di 0,06 mg di formaldeide per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle condizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e meno di 0,001 mg di altri composti organici volatili cancerogeni delle categorie 1 A e 1B per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle norme CEN/EN 16516² o ISO 16000-3³ o in condizioni di prova e con metodi di determinazione standardizzati equivalenti⁴.</p> <p>Nel caso in cui la nuova costruzione si trovi in un sito potenzialmente contaminato (brownfield), il sito è stato oggetto di un'indagine per individuare potenziali contaminanti, utilizzando ad esempio la norma ISO 18400⁵.</p> <p>Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.</p>
--	---

¹ Applicabile a pitture e vernici, controsoffittature, rivestimenti per pavimenti, compresi i relativi adesivi e sigillanti, isolamento interno e trattamenti per le superfici interne, come ad esempio per trattare umidità e muffa.

² CEN/TS 16516:2013, Prodotti da costruzione — Valutazione del rilascio di sostanze pericolose — Determinazione delle emissioni in ambiente interno.

- ^{*3} ISO 16000-3:2011, Aria in ambienti confinati — parte 3: Determinazione della formaldeide e di altri composti carbonilici nell'aria in ambienti confinati e nella camera di prova — Metodo di campionamento attivo.
- ^{*4} Le soglie di emissione di composti organici volatili cancerogeni si riferiscono a un periodo di prova di 28 giorni.
- ^{*5} Serie ISO 18400, Soil quality — Sampling.»;

- 15) alla sezione 7.2, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (5) è sostituito dal seguente:

«(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	<p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella costruzione soddisfano i criteri di cui all'appendice C del presente allegato.</p> <p>I componenti e i materiali edili utilizzati nella ristrutturazione dell'edificio che possono venire a contatto con gli occupanti^{*1} emettono meno di 0,06 mg di formaldeide per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle condizioni di cui all'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 e meno di 0,001 mg di altri composti organici volatili cancerogeni delle categorie 1 A e 1B per m³ di aria della camera di prova in seguito a prove effettuate in conformità delle norme CEN/EN 16516^{*2} o ISO 16000-3:2011^{*3} o in condizioni di prova e con metodi di determinazione standardizzati equivalenti^{*4}.</p> <p>Sono adottate misure per ridurre il rumore, le polveri e le emissioni inquinanti durante i lavori di costruzione o manutenzione.</p>
--	---

- ^{*1} Applicabile a pitture e vernici, controsoffittature, rivestimenti per pavimenti, compresi i relativi adesivi e sigillanti, isolamento interno e trattamenti per le superfici interne, come ad esempio per trattare umidità e muffa.
- ^{*2} CEN/TS 16516:2013, Prodotti da costruzione — Valutazione del rilascio di sostanze pericolose — Determinazione delle emissioni in ambiente interno.
- ^{*3} ISO 16000-3:2011, Aria in ambienti confinati — parte 3: Determinazione della formaldeide e di altri composti carbonilici nell'aria in ambienti confinati e nella camera di prova — Metodo di campionamento attivo (versione inglese del 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).
- ^{*4} Le soglie di emissione di composti organici volatili cancerogeni si riferiscono a un periodo di prova di 28 giorni.»;

- 16) alla sezione 7.3, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (2) è sostituito dal seguente:

«(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	L'edificio non è adibito all'estrazione, allo stoccaggio, al trasporto o alla produzione di combustibili fossili.»;
--	---

- 17) alla sezione 7.4, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (2) è sostituito dal seguente:

«(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	L'edificio non è adibito all'estrazione, allo stoccaggio, al trasporto o alla produzione di combustibili fossili.»;
--	---

- 18) alla sezione 7.5, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (2) è sostituito dal seguente:

«(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	L'edificio non è adibito all'estrazione, allo stoccaggio, al trasporto o alla produzione di combustibili fossili.»;
--	---

- 19) alla sezione 7.6, sottosezione «Criteri di vaglio tecnico», sottosezione «Non arrecare danno significativo (“DNSH”)», il punto (2) è sostituito dal seguente:

«(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	L'edificio non è adibito all'estrazione, allo stoccaggio, al trasporto o alla produzione di combustibili fossili.»;
--	---

- 20) è aggiunta la sezione 8.4 seguente:

«8.4. Software che consente la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi

Descrizione dell'attività

Attività di sviluppo di software o programmazione finalizzate alla fornitura di software per:

- a) la previsione, la proiezione e il monitoraggio dei rischi climatici;
- b) sistemi di allarme rapido per i rischi climatici;
- c) la gestione dei rischi climatici.

L'attività economica non comprende lo sviluppo e la programmazione di software nell'ambito di attività di ingegneria e relativa consulenza tecnica dedicata all'adattamento ai cambiamenti climatici (cfr. sezione 9.1), di ricerca, sviluppo e innovazione vicini al mercato (cfr. sezione 9.2) e della consulenza per la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi (cfr. sezione 9.3).

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate al codice NACE J62.01, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

1. L'attività elimina le barriere informative, tecnologiche o di capacità che ostacolano l'adattamento.
2. L'attività utilizza una metodologia e dati che:
 - a) si basano sulle migliori pratiche e sugli orientamenti disponibili e tengono conto delle più attuali conoscenze scientifiche per l'analisi della vulnerabilità e del rischio e delle relative metodologie in linea con le relazioni del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico¹, le pubblicazioni scientifiche sottoposte ad esame inter pares e i modelli open source² o a pagamento più recenti;
 - b) sono coerenti con le norme e gli orientamenti sull'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione dei rischi e sulla riduzione del rischio di catastrofi, ad esempio EN ISO 14090³ per la comprensione degli impatti e delle incertezze del clima e il loro uso nel processo decisionale e EN ISO 14091⁴ su vulnerabilità, impatti e valutazione del rischio in relazione al clima, gli orientamenti tecnici in materia di valutazione esaustiva del rischio e pianificazione nel contesto del cambiamento climatico⁵ e il quadro di riferimento di Sendai per la riduzione del rischio di catastrofi⁶.
3. Il software sviluppato:
 - a) mira a consentire la gestione dei rischi climatici fisici connessi ai pericoli elencati nell'appendice A del presente allegato;
 - b) non influisce negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
 - c) favorisce, per quanto possibile, le soluzioni basate sulla natura⁷;

- d) è coerente con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;
- e) è monitorato e misurato in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, vengono prese in considerazione azioni correttive.

Non arrecare danno significativo (“DNSH”)

(1)	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Non pertinente
(3)	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
(4)	Transizione verso un'economia circolare	Non pertinente
(5)	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Non pertinente
(6)	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

^{*1} Relazioni di valutazione sui cambiamenti climatici relative a impatti, adattamento e vulnerabilità, pubblicate periodicamente dal gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), l'organismo delle Nazioni Unite per la valutazione delle informazioni scientifiche prodotte relativamente al cambiamento climatico, <https://www.ipcc.ch/reports/>.

^{*2} Come i servizi Copernicus e il servizio di allarme rapido Galileo gestiti dalla Commissione europea.

^{*3} ISO 14090:2019, Adattamento al cambiamento climatico — Principi, requisiti e linee guida (versione inglese del 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

^{*4} ISO 14091:2021, Adattamento al cambiamento climatico — Linee guida su vulnerabilità, impatti e valutazione del rischio (versione inglese del 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

^{*5} “Technical guidance on comprehensive risk assessment and planning in the context of climate change”, <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>.

^{*6} “Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030”, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>.

^{*7} Le soluzioni basate sulla natura si definiscono come “soluzioni che sono ispirate alla natura e da essa supportate, che sono convenienti, forniscono al contempo benefici ambientali, sociali ed economici e contribuiscono a creare resilienza. Tali soluzioni apportano una presenza maggiore, e più diversificata, della natura nonché delle caratteristiche e dei processi naturali nelle città e nei paesaggi terrestri e marini, tramite interventi sistemici adattati localmente ed efficienti sotto il profilo delle risorse”. Pertanto le soluzioni basate sulla natura favoriscono la biodiversità e sostengono la fornitura di una serie di servizi ecosistemici (versione del 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_it).»;

21) è aggiunta la sezione 9.3 seguente:

«9.3. Consulenza per la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi

Descrizione dell'attività

Svolgimento o appalto di attività di consulenza che consentono alle imprese o alle organizzazioni di gestire i rischi climatici fisici.

L'attività economica è esercitata con almeno uno degli obiettivi seguenti:

- a) svolgere valutazioni degli impatti, della vulnerabilità o dei rischi climatici, o sostenerne lo svolgimento;
- b) sviluppare, attuare, monitorare o valutare strategie, piani o misure per la gestione dei rischi climatici fisici.

L'attività economica non comprende la consulenza tecnica relativa ad attività di ingegneria dedicate all'adattamento ai cambiamenti climatici (cfr. sezione 9.1), la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione vicini al mercato (cfr. sezione 9.2) e la consulenza nell'ambito dello sviluppo o della programmazione di software che consente la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi (cfr. sezione 8.4).

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate al codice NACE M74.90, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Un'attività economica di questa categoria è un'attività abilitante a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852 se soddisfa i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

1. L'attività elimina le barriere informative, tecnologiche o di capacità che ostacolano l'adattamento.
 2. L'attività utilizza una metodologia e dati che:
 - a) si basano sulle migliori pratiche e sugli orientamenti disponibili e tengono conto delle più attuali conoscenze scientifiche per l'analisi della vulnerabilità e del rischio e delle relative metodologie in linea con le relazioni del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico¹, le pubblicazioni scientifiche sottoposte ad esame inter pares e i modelli open source² o a pagamento più recenti;
 - b) sono coerenti con le norme e gli orientamenti sull'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione dei rischi e sulla riduzione del rischio di catastrofi, ad esempio EN ISO 14090:2019³ per la comprensione degli impatti e delle incertezze del clima e il loro uso nel processo decisionale e ISO 14091:2021⁴ su vulnerabilità, impatti e valutazione del rischio in relazione al clima, gli orientamenti tecnici in materia di valutazione esaustiva del rischio e pianificazione nel contesto del cambiamento climatico⁵ e il quadro di riferimento di Sendai per la riduzione del rischio di catastrofi⁶.
 3. Le strategie, i piani e le misure di gestione dei rischi climatici sviluppati:
 - a) non influiscono negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
 - b) favoriscono le soluzioni basate sulla natura⁷ o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi⁸;
 - c) sono coerenti con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;
 - d) sono monitorati e misurati in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, vengono prese in considerazione azioni correttive.
-

Non arrecare danno significativo (“DNSH”)

(1)	Mitigazione dei cambiamenti climatici	L'attività non è intrapresa in impianti di estrazione, stoccaggio, trasporto o produzione di combustibili fossili.
(3)	Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	Non pertinente
(4)	Transizione verso un'economia circolare	Non pertinente
(5)	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Non pertinente
(6)	Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	Non pertinente

^{*1} Relazioni di valutazione sui cambiamenti climatici relative a impatti, adattamento e vulnerabilità, pubblicati periodicamente dal gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), l'organismo delle Nazioni Unite per la valutazione delle informazioni scientifiche prodotte relativamente al cambiamento climatico, <https://www.ipcc.ch/reports/>.

^{*2} Come i servizi Copernicus e il servizio di allarme rapido Galileo gestiti dalla Commissione europea.

^{*3} ISO 14090:2019, Adattamento al cambiamento climatico — Principi, requisiti e linee guida (versione inglese del 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

^{*4} ISO 14091:2021, Adattamento al cambiamento climatico — Linee guida su vulnerabilità, impatti e valutazione del rischio (versione inglese del 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

^{*5} “Technical guidance on comprehensive risk assessment and planning in the context of climate change”, <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>.

^{*6} “Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030”, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>.

^{*7} Le soluzioni basate sulla natura si definiscono come “soluzioni che sono ispirate alla natura e da essa supportate, che sono convenienti, forniscono al contempo benefici ambientali, sociali ed economici e contribuiscono a creare resilienza. Tali soluzioni apportano una presenza maggiore, e più diversificata, della natura nonché delle caratteristiche e dei processi naturali nelle città e nei paesaggi terrestri e marini, tramite interventi sistemici adattati localmente ed efficienti sotto il profilo delle risorse”. Pertanto le soluzioni basate sulla natura favoriscono la biodiversità e sostengono la fornitura di una serie di servizi ecosistemici (versione del 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_it).

^{*8} Cfr. comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, “Infrastrutture verdi — Rafforzare il capitale naturale in Europa”, COM(2013) 249 final.»;

22) è inserito il titolo seguente per la sezione 14:

«14. **GESTIONE DEL RISCHIO DI CATASTROFI**»;

23) sono aggiunte le sezioni 14.1 e 14.2 seguenti:

«14.1. **Servizi di emergenza**

Descrizione dell'attività

1. Attività dei servizi di emergenza, tra cui:

- a) coordinamento della risposta alle catastrofi per l'istituzione e la gestione di strutture e squadre di valutazione, coordinamento o preparazione, quali centri di coordinamento permanente della risposta alle emergenze o centri di coordinamento operativo in situ sul luogo dell'emergenza. La gestione della risposta alle emergenze comprende attività di comando, valutazione o analisi, pianificazione, collegamento o coordinamento e comunicazione, anche ai mezzi d'informazione;
- b) servizi sanitari di emergenza, vale a dire primo soccorso e assistenza medica di emergenza a pazienti sul campo, in ospedali da campo temporanei, compresi ospedali militari o strutture mediche che assistono pazienti ambulatoriali e ricoverati colpiti da un'emergenza, tenendo conto degli orientamenti internazionali riconosciuti in materia di uso degli ospedali da campo¹. Sono compresi:
 - i) presa in carico, screening e profilazione (triage) dei pazienti nel luogo della catastrofe o in una struttura sanitaria;
 - ii) erogazione dei primi soccorsi;
 - iii) stabilizzazione e indirizzamento di gravi emergenze traumatiche e non traumatiche, se del caso, preparazione del paziente per il trasporto verso una struttura di assistenza sanitaria per il trattamento finale;
 - iv) rianimazione cardiopolmonare avanzata;
 - v) servizi di anestesia, diagnostica per immagini, sterilizzazione, laboratorio e trasfusione sanguigna connessi a situazioni di emergenza sanitaria;
 - vi) interventi chirurgici per limitare i danni alle funzioni vitali, chirurgia generale di emergenza;
 - vii) trattamento definitivo in seguito a emergenze traumatiche e non traumatiche minori;
 - viii) evacuazione medica di vittime di catastrofi, inclusa l'evacuazione terrestre, per vie d'acqua e aerea;
- c) soccorso in caso di catastrofi, vale a dire attività ad hoc di soccorso in situ dopo una catastrofe, quali l'allestimento e la gestione di centri di evacuazione in coordinamento con le strutture esistenti, le autorità locali e le organizzazioni internazionali fino al passaggio di consegne a dette autorità od organizzazioni nonché la fornitura di beni di prima necessità (ad esempio medicinali, derrate alimentari, acqua, indumenti caldi, coperte per le persone colpite dalla catastrofe) durante e immediatamente dopo l'evento. Sono compresi:
 - i) designazione preliminare e approntamento di centri di soccorso estemporanei, come centri di evacuazione locali, punti di distribuzione di acqua, cibo e aiuti e simili;
 - ii) formazione del personale di soccorso in caso di passaggio di consegne;
- d) ricerca e soccorso, ad esempio la ricerca, la localizzazione e il salvataggio di persone in difficoltà o in pericolo imminente, bloccate da una situazione alluvionale, imprigionate sotto le macerie, perse, bloccate o isolate senza le capacità o i mezzi necessari per evacuare, disperse sulla terraferma o in acqua. Le attività sono svolte conformemente agli orientamenti internazionali². Sono compresi:
 - i) ricerca terrestre, acquatica e aerea, anche con cani delle unità cinofile o apparecchiature tecniche di ricerca;
 - ii) salvataggio, compresi il sollevamento e lo spostamento;
 - iii) fornitura di mezzi di salvataggio e beni di prima necessità;
 - iv) rottura di materiali, apertura di varchi e taglio;

- v) utilizzo di corde di lancio;
 - vi) opere di puntellazione;
 - e) risposta in caso di materiali pericolosi, ad esempio il rilevamento e l'isolamento di tali materiali, soltanto quando ciò avviene durante o subito dopo un incidente che coinvolge materiali pericolosi a fini di riduzione dei rischi nell'immediato, segnatamente: la decontaminazione dei terreni e delle acque sotterranee nel luogo di inquinamento, in situ o ex situ, mediante metodi meccanici, chimici o biologici; la decontaminazione di impianti o siti industriali, compresi gli impianti e i siti nucleari; la decontaminazione e la pulizia delle acque superficiali dopo un episodio di inquinamento accidentale, ad esempio attraverso la raccolta degli inquinanti o l'applicazione di sostanze chimiche; la bonifica di terreni, acque superficiali, oceani e mari, comprese le zone costiere, da fuoriuscite di petrolio e altre forme di inquinamento; l'abbattimento di amianto, vernice al piombo e altri materiali tossici. Sono compresi:
 - i) individuazione dei rischi chimici e rilevamento del rischio di radiazione combinando diverse apparecchiature portatili, mobili e di laboratorio;
 - ii) prelievo, manipolazione e preparazione di campioni biologici, chimici e radioattivi da analizzare altrove;
 - iii) applicazione di un modello scientifico adeguato alla previsione dei pericoli;
 - iv) riduzione dei rischi nell'immediato, compresi il contenimento dei pericoli, la neutralizzazione dei pericoli e il trattamento o la decontaminazione in situ di persone, animali e attrezzature, che può includere azioni di riparazione nell'immediato in conformità all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³;
 - f) lotta e prevenzione antincendio, ad esempio l'amministrazione e la gestione di unità regolari e ausiliarie di vigili del fuoco impegnate nella prevenzione e nella lotta contro gli incendi, nonché la lotta terrestre, acquatica e aerea contro gli incendi;
 - g) interventi e assistenza di protezione tecnica in risposta a un pericolo climatico, se attuati durante o immediatamente dopo un'emergenza. Sono compresi:
 - i) pompaggio ad alta capacità, ad esempio per garantire il pompaggio in zone alluvionate e per contribuire alle operazioni antincendio pompando acqua;
 - ii) depurazione, stoccaggio e fornitura dell'acqua attraverso unità mobili di depurazione e stoccaggio;
 - iii) trasporto del personale e delle forniture per la risposta alle emergenze;
 - iv) installazione, manutenzione e gestione di sistemi di comunicazione di emergenza per garantire le comunicazioni durante e dopo le emergenze;
 - v) installazione, manutenzione e gestione di sistemi di emergenza per la produzione di energia elettrica durante e dopo le emergenze;
 - vi) contenimento delle alluvioni mediante il consolidamento delle strutture esistenti e la costruzione di nuove barriere per prevenire l'ulteriore tracimazione di fiumi, bacini e corsi d'acqua in presenza di livelli crescenti delle acque.
2. La attività economiche di questa categoria includono anche le attività di preparazione⁴ direttamente connesse ai servizi d'emergenza, quali:
- a) elaborazione e aggiornamento dei piani che approntano le attività di risposta alle emergenze;
 - b) formazione e sviluppo delle capacità del personale e degli esperti e, se del caso, dei volontari e degli animali di servizio;
 - c) creazione di strutture formative per erogare formazione sulla risposta ai pericoli climatici;
 - d) acquisizione, stoccaggio, ammodernamento e manutenzione di mezzi materiali, comprese parti di moduli⁵ nell'ambito dell'assistenza di protezione civile⁶ necessari per mitigare le conseguenze di una catastrofe nell'immediato;
 - e) acquisizione, installazione, riparazione, gestione, manutenzione e monitoraggio a distanza di allarmi antincendio e di sistemi di allarme rapido;

- f) attività educative e di sensibilizzazione sui rischi di catastrofi svolte da prestatori di servizi di emergenza nella comunità o rivolte a portatori di interessi o gruppi destinatari selezionati.
3. Le attività economiche di cui ai punti 1 e 2 sono incluse quando possono far fronte alle catastrofi o ai loro effetti connessi ai pericoli climatici.
4. Le attività e gli attivi il cui scopo principale è diverso dalla fornitura di servizi civili di emergenza possono essere inclusi soltanto se sostengono la risposta civile di emergenza a catastrofi ascrivibili ai cambiamenti climatici.

Le attività economiche di questa categoria non comprendono quelle svolte nell'ambito dell'attività "Infrastrutture di prevenzione e protezione contro i rischi di alluvioni" (cfr. sezione 14.2).

Le attività economiche di questa categoria non comprendono quelle svolte da un operatore responsabile del danno ambientale ai sensi della direttiva 2004/35/CE.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate a diversi codici NACE, in particolare ai codici A2.40, B9.10, E39.00, H52.23, N80.20, Q84, O84.25, Q86.10, Q86.90 e Q88.99, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato al punto 5, l'attività è un'attività abilitante a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfatti i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

1. L'attività economica ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività.
 2. I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nell'appendice A del presente allegato, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità conformemente alla procedura che segue:
 - a) esame dell'attività per identificare quali rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato possono influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto;
 - b) se l'attività è considerata a rischio per uno o più rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato, una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità per esaminare la rilevanza dei rischi climatici fisici per l'attività economica;
 - c) una valutazione delle soluzioni di adattamento che possono ridurre il rischio fisico climatico individuato. La valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità è proporzionata alla portata dell'attività e alla durata prevista, così che:
 - a) per le attività con una durata prevista inferiore a 10 anni, la valutazione è effettuata almeno ricorrendo a proiezioni climatiche sulla scala appropriata più ridotta possibile;
 - b) per tutte le altre attività, la valutazione è effettuata utilizzando proiezioni climatiche avanzate alla massima risoluzione disponibile nella serie esistente di scenari futuri⁷ coerenti con la durata prevista dell'attività, inclusi, almeno, scenari di proiezioni climatiche da 10 a 30 anni per i grandi investimenti.
-

3. Le proiezioni climatiche e la valutazione degli impatti si basano sulle migliori pratiche e sugli orientamenti disponibili e tengono conto delle più attuali conoscenze scientifiche per l'analisi della vulnerabilità e del rischio e delle relative metodologie in linea con le relazioni del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico⁸, le pubblicazioni scientifiche sottoposte ad esame inter pares e i modelli open source⁹ o a pagamento più recenti.

4. Le soluzioni di adattamento attuate:

- a) non influiscono negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
- b) favoriscono le soluzioni basate sulla natura¹⁰ o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi¹¹;
- c) sono coerenti con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;
- d) sono monitorate e misurate in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, vengono prese in considerazione azioni correttive;
- e) laddove la soluzione attuata sia fisica e consista in un'attività per la quale sono stati specificati criteri di vaglio tecnico nel presente allegato, la soluzione è conforme ai criteri di vaglio tecnico relativi a "non arrecare danno significativo" (DNSH) per tale attività.

5. Affinché un'attività sia considerata un'attività abilitante ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852, l'operatore economico dimostra, attraverso una valutazione dei rischi climatici attuali e futuri che comprende l'incertezza ed è basata su dati affidabili, che l'attività fornisce una tecnologia, un prodotto, un servizio, un'informazione o una pratica o promuove i loro usi con uno dei seguenti obiettivi principali:

- a) incrementare il livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
- b) contribuire agli sforzi di adattamento di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	<p>1. Il gestore dell'attività ha elaborato e attuato un piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) individua i principali impatti dannosi dei suoi beni e delle sue operazioni sul clima che sono pertinenti per la mitigazione dei cambiamenti climatici, compresi gli impatti derivanti da: <ul style="list-style-type: none"> i) emissioni di gas a effetto serra di ambito 1¹²; ii) emissioni di gas a effetto serra di ambito 2¹³; iii) emissioni di gas a effetto serra di ambito 3¹⁴; b) definisce le misure necessarie per ridurre al minimo gli impatti dannosi individuati dell'attività sul clima e conseguire nel contempo l'obiettivo principale dei servizi di emergenza; c) illustra il livello di miglioramento conseguibile con l'attuazione delle misure proposte e include un calendario per la loro attuazione; d) monitora e documenta l'attuazione delle misure individuate conformemente al calendario e il livello di miglioramento conseguito. <p>2. Il piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente è:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) basato sulle migliori prove scientifiche disponibili di pubblico accesso; b) sviluppato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti, comprese le autorità preposte alla protezione dell'ambiente; c) aggiornato quando le caratteristiche e il funzionamento dell'attività cambiano significativamente in modo tale da alterare la natura o la portata degli impatti sul clima e sull'ambiente;
---	---

	d) per le operazioni antincendio, è conforme all'articolo 11 del regolamento (UE) n. 517/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ¹⁵ .
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	<p>1. Il gestore dell'attività ha elaborato e attuato un piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) individua i principali impatti ambientali dei suoi beni e delle sue operazioni a danno della protezione delle acque e delle risorse marine, compresi gli impatti sulle acque e sulle risorse marine nelle zone incluse nei registri delle aree protette di cui all'articolo 6 della direttiva 2000/60/CE o in altre classificazioni o definizioni nazionali o internazionali equivalenti, tra cui gli impatti negativi sulle risorse idriche delle sostanze nocive (quali le sostanze per- e polifluoroalchiliche, PFAS) presenti nelle schiume antincendio, negli agenti estinguenti e nei materiali ignifughi; b) definisce le misure necessarie per ridurre al minimo gli impatti dannosi individuati dell'attività sull'ambiente e conseguire nel contempo l'obiettivo principale dei servizi di emergenza, integrando nella pianificazione della risposta alle emergenze i principi di applicazione mirata (in termini di tempistiche e area interessata) e intervento ai livelli appropriati (privilegiando dove possibile metodi fisici e altri metodi non chimici); c) illustra il livello di miglioramento conseguibile con l'attuazione delle misure proposte e include un calendario per la loro attuazione; d) monitora e documenta l'attuazione delle misure individuate conformemente al calendario e il livello di miglioramento conseguito. <p>2. Il piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente è:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) basato sulle migliori prove scientifiche disponibili di pubblico accesso; b) sviluppato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti, comprese le autorità preposte alla protezione dell'ambiente; c) aggiornato quando le caratteristiche e il funzionamento dell'attività cambiano significativamente in modo tale da alterare la natura o la portata degli impatti sul clima e sull'ambiente.

<p>(4) Transizione verso un'economia circolare</p>	<p>1. Il gestore dell'attività ha elaborato e attuato un piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) individua i principali impatti ambientali dei suoi beni e delle sue operazioni a danno della transizione verso un'economia circolare, compresi gli impatti sulla produzione, sulla gestione e sul trattamento dei rifiuti¹⁶, tra cui gli impatti negativi di un uso intensivo o frequente di prodotti monouso non riciclabili e della gestione scorretta dei rifiuti, sia pericolosi che non pericolosi, nonché dello stoccaggio e sullo smaltimento degli agenti chimici¹⁷ e dei rifiuti sanitari¹⁸; b) definisce le misure necessarie per ridurre al minimo gli impatti dannosi individuati dell'attività sull'ambiente e conseguire nel contempo l'obiettivo principale dei servizi di emergenza, conformemente alla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹, ivi comprese misure volte a ridurre al minimo la distruzione di scorte di beni inutilizzati, e alla buona pratica settoriale per la rimozione delle infrastrutture temporanee, definita nel protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione²⁰; c) illustra il livello di miglioramento conseguibile con l'attuazione delle misure proposte e include un calendario per la loro attuazione; d) monitora e documenta l'attuazione delle misure individuate conformemente al calendario e il livello di miglioramento conseguito. <p>2. Il piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente è:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) basato sulle migliori prove scientifiche disponibili di pubblico accesso; b) sviluppato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti, comprese le autorità preposte alla protezione dell'ambiente; c) aggiornato quando le caratteristiche e il funzionamento dell'attività cambiano significativamente in modo tale da alterare la natura o la portata degli impatti sul clima e sull'ambiente.
<p>(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento</p>	<p>1. Il gestore dell'attività ha elaborato e attuato un piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) individua i principali impatti ambientali dei suoi beni e delle sue operazioni a danno della prevenzione e del controllo dell'inquinamento quale definito all'articolo 3, punto 2), della direttiva 2010/75/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, compresi gli impatti delle emissioni inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel terreno, tra cui gli impatti negativi sui livelli di inquinamento delle sostanze nocive presenti nelle schiume antincendio, negli agenti estinguenti e nei materiali ignifughi, nonché gli impatti negativi dell'uso di halon in termini di riduzione dello strato di ozono; b) definisce le misure necessarie per ridurre al minimo gli impatti dannosi individuati dell'attività sull'ambiente e conseguire nel contempo l'obiettivo principale dei servizi di emergenza;

	<p>c) illustra il livello di miglioramento conseguibile con l'attuazione delle misure proposte e include un calendario per la loro attuazione;</p> <p>d) monitora e documenta l'attuazione delle misure individuate conformemente al calendario e il livello di miglioramento conseguito.</p> <p>2. Il piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente è:</p> <p>a) basato sulle migliori prove scientifiche disponibili, divulgate in modo trasparente;</p> <p>b) sviluppato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti, comprese le autorità preposte alla protezione dell'ambiente;</p> <p>c) aggiornato quando le caratteristiche e il funzionamento dell'attività cambiano in modo significativo, alterando potenzialmente la natura o la portata degli impatti sul clima e sull'ambiente;</p> <p>d) per le operazioni antincendio, è conforme all'articolo 13 del regolamento (UE) n. 1005/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio²².</p>
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>1. Il gestore dell'attività ha elaborato e attuato un piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente che:</p> <p>a) individua i principali impatti ambientali dei suoi beni e delle sue operazioni a danno della protezione e del ripristino della biodiversità e degli ecosistemi, compresi gli impatti su quanto segue:</p> <p>i) aree sensibili sotto il profilo della biodiversità, quali le aree Natura 2000²³, conformemente all'articolo 3 della direttiva 92/43/CEE, all'articolo 4 della direttiva 92/147/CEE e all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2008/56/CE, o ad altre classificazioni/definizioni nazionali o internazionali equivalenti²⁴;</p> <p>ii) consumo di suolo e applicazione della "gerarchia del consumo di suolo" descritta nella strategia dell'UE per il suolo per il 2030, anche a causa della creazione e della gestione a medio e lungo termine di campi di soccorso in caso di catastrofe;</p> <p>b) definisce le misure necessarie per ridurre al minimo gli impatti dannosi individuati dell'attività sull'ambiente e conseguire nel contempo l'obiettivo principale dei servizi di emergenza, comprese le azioni pianificate per ridurre al minimo i rischi per le aree sensibili sotto il profilo della biodiversità, ad esempio integrando nella pianificazione della risposta alle emergenze informazioni territoriali su tali aree e i principi di sollecitudine;</p> <p>c) illustra il livello di miglioramento conseguibile con l'attuazione delle misure proposte e include un calendario per la loro attuazione;</p> <p>d) monitora e documenta l'attuazione delle misure individuate conformemente al calendario e il livello di miglioramento conseguito.</p>

	<p>2. Il piano di mitigazione dei cambiamenti climatici e di protezione dell'ambiente è:</p> <p>a) basato sulle migliori prove scientifiche disponibili di pubblico accesso;</p> <p>b) sviluppato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti, comprese le autorità preposte alla protezione dell'ambiente;</p> <p>c) aggiornato quando le caratteristiche e il funzionamento dell'attività cambiano in modo significativo, alterando potenzialmente la natura o la portata degli impatti sul clima e sull'ambiente.</p>
--	---

14.2. Infrastrutture di prevenzione e protezione contro i rischi di alluvioni

Descrizione dell'attività

L'attività consiste in misure strutturali^{*26} e non strutturali^{*26} che mirano a prevenire le alluvioni e a proteggere persone, ecosistemi, patrimonio culturale e infrastrutture da questi fenomeni, conformemente alla direttiva 2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{*27}.

1. Le misure strutturali intraprese comprendono:

- a) sbarramenti, argini fluviali;
- b) argini di difesa dal mare, dighe foranee, dighe costiere, pennelli e frangiflutti;
- c) bacini tampone in linea e fuori linea per il contenimento e il controllo delle piene nelle reti di drenaggio naturali e artificiali;
- d) misure tese a controllare le alluvioni aumentando la capacità di ritenzione dei bacini idrografici, ad esempio mediante la realizzazione di bacini tampone distribuiti o di strutture per gestire la tracimazione fognaria;
- e) strutture idrauliche per regolare il flusso dell'acqua, quali stazioni di pompaggio, chiuse, saracinesche;
- f) strutture di controllo dei sedimenti.

2. Le misure non strutturali intraprese comprendono:

- a) campagne di sensibilizzazione sulle alluvioni;
- b) modellizzazione e previsione delle alluvioni, mappatura della pericolosità e del rischio di alluvioni;
- c) pianificazione territoriale nelle zone soggette a alluvione, volta a ridurre i rischi, ad esempio applicando restrizioni dell'uso del suolo e facendo rispettare criteri di protezione mediante le norme per l'edilizia;
- d) sistemi di allarme rapido in caso di alluvioni.

L'attività comprende la progettazione, la realizzazione, l'ampliamento, il risanamento, l'ammodernamento e l'esercizio di misure strutturali e non strutturali.

Le attività di questa categoria non comprendono la pianificazione, la costruzione, l'estensione e l'esecuzione di misure di gestione su larga scala delle alluvioni o della siccità basate sulla natura e di ripristino delle zone umide contemplate dall'attività "Soluzioni basate sulla natura per la prevenzione e la protezione contro i rischi di alluvioni e siccità" (cfr. allegato I, sezione 3.1, del regolamento delegato XXXX.XXX). L'attività non comprende nemmeno le infrastrutture per il trasporto per vie d'acqua, quali vie navigabili, porti e porti turistici (cfr. sezione 6.16), la risposta di emergenza in caso di evento alluvionale (cfr. sezione 14.1), la consulenza per la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi (cfr. sezione 9.3) né il software che consente la gestione dei rischi climatici fisici e l'adattamento ad essi (cfr. sezione 8.4).

Le attività di questa categoria non comprendono la costruzione, la modifica o la rimozione di strutture di ritenzione idrica in linea che si traducono in arginamenti principalmente a fini idroelettrici o irrigui.

Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate al codice NACE F42.91, conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

Quando un'attività economica di questa categoria soddisfa il criterio per il contributo sostanziale specificato al punto 5, l'attività è un'attività abilitante a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852, purché soddisfatti i criteri di vaglio tecnico di cui alla presente sezione.

Criteri di vaglio tecnico

Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

1. L'attività economica ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività.

2. I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nell'appendice A del presente allegato, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità conformemente alla procedura che segue:

- a) esame dell'attività per identificare quali rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato possono influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto;
- b) se l'attività è considerata a rischio per uno o più rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato, una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità per esaminare la rilevanza dei rischi climatici fisici per l'attività economica;
- c) una valutazione delle soluzioni di adattamento che possono ridurre il rischio fisico climatico individuato.

La valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità è proporzionata alla portata dell'attività e alla durata prevista, così che:

- a) per le attività con una durata prevista inferiore a 10 anni, la valutazione è effettuata almeno ricorrendo a proiezioni climatiche sulla scala appropriata più ridotta possibile;
- b) per tutte le altre attività, la valutazione è effettuata utilizzando proiezioni climatiche avanzate alla massima risoluzione disponibile nella serie esistente di scenari futuri²⁸ coerenti con la durata prevista dell'attività, inclusi, almeno, scenari di proiezioni climatiche da 10 a 30 anni per i grandi investimenti.

3. Le proiezioni climatiche e la valutazione degli impatti si basano sulle migliori pratiche e sugli orientamenti disponibili e tengono conto delle più attuali conoscenze scientifiche per l'analisi della vulnerabilità e del rischio e delle relative metodologie in linea con le relazioni del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico²⁹, le pubblicazioni scientifiche sottoposte ad esame inter pares e i modelli open source³⁰ o a pagamento più recenti.

4. Le soluzioni di adattamento attuate:

- a) non influiscono negativamente sugli sforzi di adattamento o sul livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
 - b) favoriscono le soluzioni basate sulla natura³¹ o si basano, per quanto possibile, su infrastrutture blu o verdi³²;
 - c) sono coerenti con i piani e le strategie di adattamento locali, settoriali, regionali o nazionali;
 - d) sono monitorate e misurate in base a indicatori predefiniti e, nel caso in cui tali indicatori non siano soddisfatti, vengono prese in considerazione azioni correttive;
 - e) laddove la soluzione attuata sia fisica e consista in un'attività per la quale sono stati specificati criteri di vaglio tecnico nel presente allegato, la soluzione è conforme ai criteri di vaglio tecnico relativi a "non arrecare danno significativo" (DNSH) per tale attività.
-

5. Affinché un'attività sia considerata un'attività abilitante ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2020/852, l'operatore economico dimostra, attraverso una valutazione dei rischi climatici attuali e futuri che comprende l'incertezza ed è basata su dati affidabili, che l'attività fornisce una tecnologia, un prodotto, un servizio, un'informazione o una pratica o promuove i loro usi con uno dei seguenti obiettivi principali:

- a) incrementare il livello di resilienza ai rischi climatici fisici di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche;
- b) contribuire agli sforzi di adattamento di altre persone, della natura, del patrimonio culturale, dei beni e di altre attività economiche.

Non arrecare danno significativo ("DNSH")

(1) Mitigazione dei cambiamenti climatici	Non pertinente
(3) Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine	<p>L'attività non ostacola il conseguimento di un buono stato ecologico delle acque marine o non deteriora le acque marine che sono già in buono stato ecologico, come definito all'articolo 2, punto 21), del regolamento (UE) 2020/852 e conformemente alla direttiva 2008/56/CE, che impone in particolare l'adozione di misure adeguate per prevenire o mitigare gli impatti in relazione ai descrittori di cui all'allegato I della medesima direttiva, tenendo conto della decisione (UE) 2017/848 della Commissione in relazione ai criteri e alle norme metodologiche pertinenti per questi descrittori.</p> <p>L'attività è conforme alle disposizioni della direttiva 2000/60/CE³³, in particolare a tutti i requisiti di cui all'articolo 4 di detta direttiva. A norma dell'articolo 4 della direttiva 2000/60/CE, in particolare del paragrafo 7, è effettuata una valutazione dell'impatto del progetto per esaminarne tutti i potenziali impatti sullo stato dei corpi idrici all'interno dello stesso bacino idrografico e sugli habitat e sulle specie protetti che dipendono direttamente dall'ambiente acquatico, tenendo conto in particolare dei corridoi di migrazione, dei fiumi a corrente libera o degli ecosistemi prossimi alle condizioni inalterate.</p> <p>La valutazione si basa su dati recenti, completi e accurati, compresi i dati di monitoraggio degli elementi di qualità biologica specificamente sensibili alle alterazioni idromorfologiche, e sullo stato atteso del corpo idrico a seguito delle nuove attività, rispetto a quello attuale.</p> <p>La valutazione considera in particolare gli impatti cumulati del progetto con altre infrastrutture esistenti o previste nel bacino idrografico. Sulla base di tale valutazione d'impatto è stato stabilito che il progetto è concepito, per progettazione, ubicazione e misure di mitigazione, in modo da rispettare uno dei seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) il progetto non comporta alcun deterioramento né compromette il conseguimento di un buono stato o potenziale dello specifico corpo idrico cui è collegato; b) qualora il progetto rischi di deteriorare o compromettere il conseguimento di un buono stato/potenziale dello specifico corpo idrico cui è collegato, tale deterioramento non è significativo ed è giustificato da una dettagliata valutazione costi-benefici che dimostri entrambi i seguenti elementi:

	<p>i) i motivi di interesse pubblico prevalente o il fatto che i benefici attesi dal progetto dell'infrastruttura di navigazione prevista in termini di benefici per la mitigazione/adattamento ai cambiamenti climatici superano i costi derivanti dal deterioramento dello stato delle acque che si ripercuotono sull'ambiente e sulla società;</p> <p>ii) il fatto che l'interesse pubblico prevalente o i benefici attesi dall'attività non possono, per ragioni di fattibilità tecnica o di costi sproporzionati, essere conseguiti con altri mezzi che porterebbero a esiti ambientali migliori (come soluzioni basate sulla natura, un'ubicazione alternativa, il ripristino/la riqualificazione delle infrastrutture esistenti o l'utilizzo di tecnologie che non interrompano la continuità fluviale).</p> <p>Sono attuate tutte le misure di mitigazione tecnicamente fattibili ed ecologicamente rilevanti per ridurre gli impatti negativi sulle acque e sugli habitat e sulle specie protetti che dipendono direttamente dall'ambiente acquatico.</p> <p>Le misure di mitigazione comprendono, se del caso e a seconda degli ecosistemi naturalmente presenti nei corpi idrici interessati:</p> <p>a) misure volte a garantire condizioni il più possibile prossime alla continuità indisturbata, incluse misure per garantire la continuità longitudinale e laterale, il flusso ecologico e il flusso di sedimenti minimi;</p> <p>b) misure volte a proteggere o migliorare le condizioni morfologiche e gli habitat delle specie acquatiche;</p> <p>c) misure volte a ridurre gli impatti negativi dell'eutrofizzazione. L'efficacia di tali misure è monitorata nel contesto dell'autorizzazione o del permesso che stabilisce le condizioni volte a raggiungere il buono stato o il buon potenziale del corpo idrico interessato.</p> <p>Il progetto non compromette in modo permanente il raggiungimento del buono stato/potenziale dei corpi idrici dello stesso distretto idrografico.</p> <p>Oltre alle misure di mitigazione di cui sopra e ove opportuno, sono attuate misure compensative per garantire che il progetto non comporti un deterioramento generale dello stato dei corpi idrici nello stesso distretto idrografico. Questo obiettivo è raggiunto ripristinando la continuità (longitudinale o laterale) all'interno dello stesso distretto idrografico in misura tale da compensare l'interruzione della continuità che il progetto dell'infrastruttura di navigazione prevista potrebbe causare. La compensazione inizia prima dell'esecuzione del progetto.</p>
(4) Transizione verso un'economia circolare	<p>I gestori limitano la produzione di rifiuti nei processi di costruzione e demolizione e tengono conto delle migliori tecniche disponibili. 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, incluse operazioni di riempimento che utilizzano i rifiuti in sostituzione di altri materiali, conformemente alla gerarchia dei rifiuti e al protocollo UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione³⁴. I gestori ricorrono alla demolizione selettiva per consentire la rimozione e il trattamento sicuro delle sostanze pericolose e facilitare il riutilizzo e il riciclaggio di alta qualità.</p>

(5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento	Sono attuate misure appropriate per evitare e mitigare tracimazioni dannose di acque meteoriche dal sistema di raccolta combinata delle acque reflue, che può includere sistemi di drenaggio urbani sostenibili, sistemi di raccolta separata delle acque meteoriche, vasche di raccolta e trattamento del primo scarico.
(6) Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	<p>L'attività soddisfa i criteri di cui all'appendice D del presente allegato.</p> <p>Occorre inoltre garantire quanto segue:</p> <p>a) nell'UE, in relazione ai siti Natura 2000: l'attività non ha incidenze significative sui siti Natura 2000 tenuto conto dei loro obiettivi di conservazione, sulla base di un'opportuna valutazione svolta in conformità dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43/CEE;</p> <p>b) nell'UE, in qualunque zona: l'attività non pregiudica il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle popolazioni di specie protette dalle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE. L'attività non pregiudica nemmeno il recupero o il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente dei tipi di habitat interessati e protetti dalla direttiva 92/43/CEE;</p> <p>c) nell'UE: l'introduzione di specie esotiche invasive è evitata o la loro diffusione è gestita conformemente al regolamento (UE) n. 1143/2014;</p> <p>d) al di fuori dell'UE: l'attività è svolta conformemente al diritto applicabile in materia di conservazione degli habitat e delle specie e di gestione delle specie esotiche invasive.</p>

^{*1} Ad esempio gli orientamenti dell'Organizzazione mondiale della sanità per strutture sanitarie resilienti ai cambiamenti climatici ed ecosostenibili, disponibili all'indirizzo: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240012226> e Organizzazione mondiale della sanità; 2020. Licenza: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Organizzazione mondiale della sanità, Smart Hospitals Toolkit, Pan-American Health Organisation, 2017, disponibile all'indirizzo: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf>.

^{*2} Ad esempio gli orientamenti del 2020 del gruppo consultivo internazionale specializzato nella ricerca e salvataggio (INSARAG), "Volume II: Preparedness and response" e "Volume III: Operational Field Guidance", Ufficio delle Nazioni Unite per il coordinamento degli affari umanitari (OCHA), disponibili all'indirizzo: www.insarag.org.

^{*3} Direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 56).

^{*4} Per "preparazione" si intende lo stato di prontezza e capacità di mezzi umani e materiali, strutture, comunità e organizzazioni ottenuto da un'attività condotta in anticipo, in virtù del quale è possibile garantire una risposta rapida ed efficace a una catastrofe.

^{*5} Ai fini del presente allegato, il concetto di "modulo" è basato sulla definizione di cui all'articolo 4, punto 6, della decisione n. 1313/2013/UE che istituisce un meccanismo unionale di protezione civile, vale a dire "un insieme autosufficiente e autonomo di mezzi [...] predefinito in base ai compiti e alle necessità o una squadra mobile operativa [...] costituita da un insieme di mezzi umani e materiali, che si può descrivere in termini di capacità di intervento o di compiti che è in grado di svolgere". I mezzi materiali comprendono il trasporto necessario per sostenere l'intervento di emergenza, se del caso. Esempi di mezzi materiali richiesti per diversi tipi di moduli di risposta dei servizi di emergenza sono riportati nelle decisioni di esecuzione 2014/762 e 2019/570 (meccanismo unionale di protezione civile), ad esempio i mezzi materiali relativi alla lotta contro gli incendi con mezzi aerei o a terra, quali elicotteri, aeromobili e veicoli, imbarcazioni di salvataggio e mezzi aerei di evacuazione medica.

- ^{*6} Per “assistenza di protezione civile” si intendono le squadre, gli esperti o i moduli di protezione civile, con relative attrezzature e materiali di soccorso o forniture necessarie per alleviare le conseguenze immediate di una catastrofe — articolo 2, punto 2), della decisione di esecuzione della Commissione, del 16 ottobre 2014, recante modalità d’esecuzione della decisione n. 1313/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio su un meccanismo unionale di protezione civile e che abroga le decisioni 2004/277/CE, Euratom e 2007/606/CE, Euratom (notificata con il numero C(2014) 7489) (2014/762/UE).
- ^{*7} Gli scenari futuri comprendono i percorsi di concentrazione rappresentativi (RCP, Representative Concentration Pathways) del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 e RCP8.5.
- ^{*8} Relazioni di valutazione sui cambiamenti climatici relative a impatti, adattamento e vulnerabilità, pubblicati periodicamente dal gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), l’organismo delle Nazioni Unite per la valutazione delle informazioni scientifiche prodotte relativamente al cambiamento climatico, <https://www.ipcc.ch/reports/>.
- ^{*9} Come i servizi Copernicus gestiti dalla Commissione europea.
- ^{*10} Le soluzioni basate sulla natura si definiscono come “soluzioni che sono ispirate alla natura e da essa supportate, che sono convenienti, forniscono al contempo benefici ambientali, sociali ed economici e contribuiscono a creare resilienza. Tali soluzioni apportano una presenza maggiore, e più diversificata, della natura nonché delle caratteristiche e dei processi naturali nelle città e nei paesaggi terrestri e marini, tramite interventi sistemici adattati localmente ed efficienti sotto il profilo delle risorse”. Pertanto le soluzioni basate sulla natura favoriscono la biodiversità e sostengono la fornitura di una serie di servizi ecosistemici (versione del 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_it).
- ^{*11} Cfr. comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, “Infrastrutture verdi — Rafforzare il capitale naturale in Europa”, COM(2013) 249 final.
- ^{*12} “Emissioni di gas serra di ambito 1”: le emissioni dirette di gas a effetto serra provenienti da fonti possedute o controllate dal gestore, comprese le emissioni di gas serra dei trasporti terrestri, acquatici e aerei di emergenza.
- ^{*13} “Emissioni di gas serra di ambito 2”: le emissioni indirette di gas a effetto serra derivanti dalla generazione dell’energia elettrica consumata dal gestore.
- ^{*14} “Emissioni di gas serra di ambito 3”: tutte le emissioni indirette di gas serra che non rientrano nell’ambito 2. Cfr. Climate Charter, Humanitarian Carbon Calculator, 2023, per orientamenti su come calcolare l’impronta di carbonio delle organizzazioni umanitarie, <https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/>.
- ^{*15} Regolamento (UE) n. 517/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, sui gas fluorurati a effetto serra e che abroga il regolamento (CE) n. 842/2006 (GU L 150 del 20.5.2014, pag. 195).
- ^{*16} Quali definiti nella decisione 2000/532/CE della Commissione che istituisce un elenco di rifiuti.
- ^{*17} Ad esempio quelli contenuti nelle schiume antincendio, negli agenti estinguenti e nei materiali ignifughi.
- ^{*18} Cfr. Comitato internazionale della Croce Rossa, “Medical Waste Management”, 2011, disponibile all’indirizzo: <https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf>.
- ^{*19} Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).
- ^{*20} Protocollo e orientamenti UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione, Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI, disponibili all’indirizzo: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_it.

- ^{*21} Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).
- ^{*22} Regolamento (CE) n. 1005/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, sulle sostanze che riducono lo strato di ozono (GU L 286 del 31.10.2009, pag. 1).
- ^{*23} Consultabili nell'interfaccia di visualizzazione di Natura 2000, cfr. Agenzia europea dell'ambiente, Natura 2000 Network Viewer, <https://natura2000.eea.europa.eu/>.
- ^{*24} Compresi gli impatti derivanti dalla creazione e dal funzionamento di campi di soccorso in caso di catastrofi e gli impatti su aree con un elevato valore in termini di biodiversità dovuti all'introduzione accidentale/sversamento di materiali pericolosi o alla mancata protezione durante la risposta agli incidenti che coinvolgono materiali pericolosi.
- ^{*25} Che prevedono strutture di ingegneria civile.
- ^{*26} Che non prevedono strutture di ingegneria civile.
- ^{*27} Direttiva 2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni (GU L 288 del 6.11.2007, pag. 27).
- ^{*28} Gli scenari futuri comprendono i percorsi di concentrazione rappresentativi (RCP, Representative Concentration Pathways) del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 e RCP8.5.
- ^{*29} Relazioni di valutazione sui cambiamenti climatici relative a impatti, adattamento e vulnerabilità, pubblicati periodicamente dal gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC), l'organismo delle Nazioni Unite per la valutazione delle informazioni scientifiche prodotte relativamente al cambiamento climatico, <https://www.ipcc.ch/reports/>.
- ^{*30} Come i servizi Copernicus gestiti dalla Commissione europea.
- ^{*31} Le soluzioni basate sulla natura si definiscono come "soluzioni che sono ispirate alla natura e da essa supportate, che sono convenienti, forniscono al contempo benefici ambientali, sociali ed economici e contribuiscono a creare resilienza. Tali soluzioni apportano una presenza maggiore, e più diversificata, della natura nonché delle caratteristiche e dei processi naturali nelle città e nei paesaggi terrestri e marini, tramite interventi sistemici adattati localmente ed efficienti sotto il profilo delle risorse". Pertanto le soluzioni basate sulla natura favoriscono la biodiversità e sostengono la fornitura di una serie di servizi ecosistemici (versione del 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_it).
- ^{*32} Cfr. comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Infrastrutture verdi — Rafforzare il capitale naturale in Europa", COM(2013) 249 final.
- ^{*33} Per le attività svolte in paesi terzi, conformemente alla legislazione nazionale applicabile o alle norme internazionali che perseguono obiettivi equivalenti di buono stato delle acque e di buon potenziale ecologico, attraverso norme procedurali e sostanziali equivalenti, vale a dire un piano di gestione dell'uso e della protezione delle acque elaborato in consultazione con i portatori di interessi pertinenti che garantisca che 1) l'impatto delle attività sullo stato o sul potenziale ecologico individuato dei corpi idrici potenzialmente interessati sia valutato e 2) qualsiasi deterioramento o impedimento al buono stato/potenziale ecologico sia evitato o, qualora ciò non sia possibile, 3) sia giustificato dalla mancanza di alternative più vantaggiose per l'ambiente che non siano sproporzionatamente costose/tecnicamente irrealizzabili, e sia fatto tutto il possibile per mitigare l'impatto negativo sullo stato del corpo idrico.
- ^{*34} Protocollo e orientamenti UE per la gestione dei rifiuti da costruzione e demolizione, Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI, disponibili all'indirizzo: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_it»;

24) all'appendice B è aggiunto il comma seguente:

«L'attività non ostacola il conseguimento di un buono stato ecologico delle acque marine o non deteriora le acque marine che sono già in buono stato ecologico, come definito all'articolo 3, punto 5), della direttiva 2008/56/CE^{*1}, tenendo conto della decisione (UE) 2017/848 della Commissione in relazione ai criteri e alle norme metodologiche pertinenti per questi descrittori.

^{*1} La definizione di cui all'articolo 3, punto 5), della direttiva 2008/56/CE prevede in particolare che il buono stato ecologico sia determinato sulla base dei descrittori qualitativi stabiliti nell'allegato I della medesima.»;

25) nell'appendice C, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) sostanze, sia allo stato puro che all'interno di miscele o di articoli, in concentrazione superiore a 0,1 % peso/peso, che soddisfano i criteri di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, che sono state identificate a norma dell'articolo 59, paragrafo 1, di tale regolamento per un periodo di almeno 18 mesi, tranne se gli operatori valutano e documentano che non è disponibile sul mercato nessun'altra sostanza o tecnologia alternativa adatta, e che sono usate in condizioni controllate^{*1};

^{*1} La Commissione riesaminerà le deroghe al divieto di fabbricazione, immissione sul mercato o uso delle sostanze di cui alla lettera f) una volta pubblicati i principi orizzontali sull'uso essenziale delle sostanze chimiche.»;

26) nell'appendice C è soppressa la lettera g);

27) nell'appendice C, dopo la lettera f) è aggiunto il comma seguente:

«In aggiunta l'attività non comporta la fabbricazione, la presenza nel prodotto finale o nel risultato, o l'immissione sul mercato di altre sostanze, sia allo stato puro che all'interno di miscele o di articoli, in concentrazione superiore a 0,1 % peso/peso, che soddisfano i criteri del regolamento (CE) n. 1272/2008 per una delle classi di pericolo o delle categorie di pericolo di cui all'articolo 57 del regolamento (CE) n. 1907/2006, tranne se gli operatori hanno valutato e documentato che non è disponibile sul mercato nessun'altra sostanza o tecnologia alternativa adatta, e che sono usate in condizioni controllate^{*1}.

^{*1} La Commissione riesaminerà le deroghe al divieto di fabbricazione, presenza nel prodotto finale o nel risultato, o immissione sul mercato delle sostanze di cui al presente paragrafo una volta pubblicati i principi orizzontali sull'uso essenziale delle sostanze chimiche.»;