



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

DIPARTIMENTO DELL'UNITÀ DI MISSIONE PER IL PNRR

Direzione Generale Coordinamento, Gestione Progetti e Supporto Tecnico

M3C2 I1.1 “Porti verdi: interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti”

Bandi concessionari/terminalisti: Istruzioni Operative per il rispetto del principio DNSH



A cura dell’Ufficio “Supporto tecnico” della DG COGESPRO

Gennaio 2026



Sommario

Premessa	3
1. L'investimento M3C2 1.1 e gli interventi dei concessionari/terminalisti	4
2. Il rispetto del principio DNSH nell'acquisto dei mezzi elettrici	7
2.1 Il principio “ <i>Do No Significant Harm</i> ” (DNSH).....	7
2.2 Obblighi DNSH.....	8
2.3 Schede e Check list DNSH.....	9
2.4 Il DNSH negli interventi dei concessionari/terminalisti	10
ALLEGATI.....	12
Allegato 1. Check list DNSH n. 9 “Mezzi mobili”	12
Allegato 2. Check list DNSH n. 9 “Veicoli”	12
Allegato 3. Check list DNSH n. 10 “Trasporto per acque interne e marittimo”	12



Premessa

Il presente Vademecum ha lo scopo di assistere le Autorità di Sistema Portuale (di seguito anche “Autorità portuali”) nel processo di verifica e attestazione del rispetto del principio “Do No Significant Harm” (DNSH) con riferimento agli interventi finanziati dai cd. “Bandi concessionari/terminalisti” nell’ambito dell’Investimento M3C2 I1.1 “*Porti verdi: interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti*”.

Sulla base di quanto previsto dall'**Avviso pubblico del 25 agosto 2021**, infatti, le Autorità portuali hanno adottato appositi Bandi (cd. “Bandi concessionari/terminalisti) per la selezione di **proposte di intervento presentate dai privati concessionari e/o terminalisti** che operano all’interno delle aree portuali, **consistenti in acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno, ovvero elettrificazione dei mezzi esistenti** ed aventi come obiettivo la riduzione delle emissioni di CO2 e degli altri inquinanti causate dai motori endotermici dei mezzi di loro proprietà, limitatamente alle operazioni svolte nelle aree portuali, secondo le specifiche e i criteri tecnici forniti nell'**Allegato 4** all’Avviso (“*Criteri di selezione delle proposte di intervento dei concessionari/terminalisti e relativi requisiti minimi delle diverse tipologie*”).

Con il presente Vademecum sono fornite indicazioni in merito alle schede tecniche applicabili e agli obblighi DNSH da rispettare lungo ogni fase di realizzazione dei suddetti interventi da parte delle Autorità portuali e dei soggetti realizzatori, beneficiari del contributo, anche ai fini della corretta rendicontazione delle spese sostenute.



1. L'investimento M3C2 1.1 e gli interventi dei concessionari/terminalisti

Nell'ambito dell'Investimento PNRR M3C2 1.1 “*Porti verdi: interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti*” (di seguito “Porti verdi”), con l’Avviso pubblico del 25 agosto 2021, così come modificato dal decreto direttoriale n. 109 del 18 ottobre 2024 (di seguito “Avviso pubblico”), le Autorità di Sistema Portuale¹ sono state invitate a manifestare il loro interesse per la formulazione di proposte progettuali per interventi di riduzione delle emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali e di approvvigionamento da fonti rinnovabili nelle aree portuali di competenza. Le proposte progettuali hanno riguardato sette tipologie previste dall’Avviso, riportate nella tabella che segue:

Sub tipologia investimento	Interventi ammissibili	Tagging climatico
1 Produzione di energia da fonti rinnovabili	Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, incluse le diverse tecnologie di accumulo e/o produzione di idrogeno.	100%
2 Efficienza energetica degli edifici portuali	Riduzione dei consumi energetici ed elettrificazione degli stessi.	40%
3 Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione	Sostituzione di sistemi di illuminazione poco efficienti con altri a risparmio energetico, inclusi i sistemi di controllo e gestione. È possibile, a fronte di esigenze funzionali, aumentare i punti di illuminazione fino al 20%.	40%
4 Mezzi di trasporto elettrici	Acquisto di mezzi di servizio operanti all’interno del porto, alimentati con elettricità o idrogeno, ovvero elettrificazione dei mezzi esistenti. Ad esempio: veicoli e natanti di servizio (solo per AdSP), gru mobili, mezzi per la raccolta dei rifiuti, trattori, <i>reach staker</i> , elevatori, locotrattori e locomotori, tramogge e similari.	100%
5 Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti	Interventi sulla rete elettrica o altri impianti per aumentarne l’efficienza e la digitalizzazione, ovvero propedeutici alla creazione di una Port Grid, (accumuli, elettrolizzatori per la produzione di idrogeno e impianti simili).	100%
6 Realizzazione di infrastrutture per l’utilizzo dell’elettricità in porto	Infrastrutture e altri dispositivi per l’alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici o ad idrogeno.	100%
7 Metodi di riduzione delle emissioni, come definiti all’art. 292 comma 2 lettera t) della parte V del D.lgs. 152/2006 smi	Metodi di riduzione delle emissioni approvati, e non. Questi ultimi, secondo quanto previsto all’art. 295 commi 19 e 20 della parte V del d.lgs. 152/2006 smi, dovranno attivare la procedura autorizzativa di cui all’art 295 “Combustibili marittimi”, commi da 14 a 18, e ottenere la relativa autorizzazione alla sperimentazione.	40%

¹ Si tratta, in particolare, delle Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale e Mar Adriatico Settentrionale.



In particolare, per la tipologia d'intervento **n. 4 Mezzi di trasporto elettrici**, è stato previsto che le Autorità portuali potessero ricevere **proposte di intervento da parte di privati concessionari e/o terminalisti** che operano all'interno delle aree portuali, aventi come obiettivo la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti causate dai motori endotermici dei mezzi di loro proprietà. Tali interventi, visto il loro contributo alla decarbonizzazione, sono stati classificati con un "Coefficiente di calcolo al sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici" pari al 100%, secondo quanto previsto dall'Allegato VI al Regolamento UE 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (cd. **tagging climatico del 100%**).

Le tipologie di intervento ammissibili, i requisiti tecnici minimi e i criteri di selezione delle proposte sono definiti nell'Allegato 4 all'Avviso, recante i "*Criteri di selezione delle proposte di intervento dei concessionari/terminalisti e i relativi requisiti minimi delle diverse tipologie*"; ulteriori chiarimenti sono disponibili nelle FAQ pubblicate nella pagina dedicata del sito istituzionale del MASE.

In particolare, in base all'Allegato 4 dell'Avviso, gli interventi finanziabili attraverso i cd. "Bandi concessionari/terminalisti" possono avere ad oggetto:

- a) **Acquisto di gru mobili, carri ponte, tramogge e altri mezzi per la movimentazione delle merci, nuovi ad alimentazione elettrica/idrogeno in sostituzione dei mezzi a motore endotermico o elettrificazione degli stessi.**

Al fine di ridurre notevolmente i consumi di combustibili fossili sulle banchine e negli spazi di movimentazione delle merci, sono previsti interventi di sostituzione di gru mobili, carri ponte, tramogge e altri mezzi per la movimentazione delle merci, attualmente funzionanti a motore endotermico. Tali mezzi dovranno essere a trazione ed azionamento esclusivamente elettrico o ad idrogeno e dovranno essere dotati di dispositivi per il recupero, anche parziale, dell'energia sviluppata durante la movimentazione del carico e/o del mezzo stesso. Sono incluse le necessarie attrezzature elettriche (sottostazioni, interruttori alta/bassa tensione, trasformatori, avvolgicavi, etc..) che consentano l'uso effettivo dei mezzi stessi. Non possono essere incluse eventuali attrezzature di produzione dell'idrogeno.

È ammissibile a finanziamento anche la trasformazione dei mezzi esistenti alimentati da combustibile fossile in mezzi alimentati da elettricità o idrogeno, tramite appositi kit di trasformazione, anche se il motore endotermico dovesse essere conservato solamente per gli spostamenti orizzontali del mezzo stesso, a condizione che il sistema di sollevamento elettrico consenta il recupero, anche parziale, dell'energia durante la movimentazione del carico. Non è ammissibile il finanziamento di nuovi mezzi operativi che non siano alimentati solo da elettricità o idrogeno. Non è ammissibile il finanziamento di mezzi di movimentazione merci con portata sulle ruote inferiore a 6 tonnellate.



b) Acquisto di macchine mobili per la movimentazione di containers ISO pieni e vuoti elettrici in sostituzione di macchine a motore endotermico.

Le Macchine Mobili che rientrano in questa categoria sono:

1. gru mobili gommate con braccio telescopico (Reach Stacker) per la movimentazione, ovvero il carico, lo scarico e l'accatastamento, di containers ISO pieni e vuoti mediante attrezzo denominato “spreader”;
2. sollevatori mobili gommati (Carrelli Elevatori) con montante verticale per la movimentazione, ovvero il carico, lo scarico e l'accatastamento, di containers ISO pieni e vuoti mediante attrezzo denominato “spreader”;
3. gru mobili gommate a cavaliere (Straddle Carriers) per la movimentazione, il carico, lo scarico e l'accatastamento di containers ISO pieni e vuoti mediante attrezzo denominato “spreader”.

Le sopra indicate Macchine dovranno essere equipaggiate con dispositivi per il recupero, anche parziale, dell'energia sviluppata durante le fasi di movimentazione del carico.

La capacità di sollevamento netta, ovvero sotto l'attrezzo denominato spreader, delle Macchine Mobili dovrà essere:

- per containers pieni, non inferiore a 30,480 kg, ovvero al peso massimo di un contenitore ISO, pieno;
- per containers vuoti non inferiore a 6,000 kg, ovvero al peso massimo di un contenitore ISO, vuoto.

c) Acquisto di locomotori, locotrattori alimentati ad elettricità o idrogeno per la movimentazione di carri ferroviari all'interno dell'area portuale.

È ammissibile la sostituzione di locomotori/locotrattori a motore endotermico con locomotori/locotrattori alimentati ad elettricità/idrogeno, dotati di propria autonomia (accumulo, batterie, serbatoio di idrogeno) e che non necessitano di collegamento con pantografo alla linea elettrica aerea.

d) Sostituzione dei mezzi a motore endotermico per la raccolta dei rifiuti o navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale con analoghi mezzi alimentati ad elettricità/idrogeno.

È ammissibile la sostituzione di mezzi a motore endotermico con mezzi alimentati ad elettricità/idrogeno: nello specifico sono ammessi mezzi terrestri per la raccolta dei rifiuti, navette per il trasporto collettivo di persone all'interno dell'area portuale o verso stazioni di altri mezzi collettivi di trasporto esistenti nella stessa città portuale; mezzi terrestri o natanti per la raccolta dei rifiuti nell'area portuale; natanti per il trasporto di persone e/o di merci sempre all'interno dell'area portuale. È ammesso anche l'acquisto di autovetture di servizio, a condizione che la concessione/contratto di servizio abbia una durata non inferiore a 5 anni dalla data di pubblicazione del bando. I suddetti mezzi elettrici/ ad idrogeno dovranno essere dotati di propria autonomia (batterie di accumulo/serbatoio di idrogeno).



2. Il rispetto del principio DNSH nell'acquisto dei mezzi elettrici

2.1 Il principio “*Do No Significant Harm*” (DNSH)

Il principio “Non arrecare un danno significativo” all’ambiente (anche noto come principio DNSH, cioè “*Do No Significant Harm*”) nasce per coniugare le politiche di sviluppo con la tutela dell’ecosistema, garantendo che gli investimenti finanziati con le risorse europee siano realizzati senza pregiudicare le risorse ambientali.

A questo scopo il **Regolamento (UE) 241/2021**, istitutivo del Dispositivo Europeo di Ripresa e Resilienza, dispone che possano essere finanziate, nell’ambito del PNRR, soltanto le misure che rispettano il principio «non arrecare un danno significativo» agli obiettivi ambientali (DNSH), introdotto dal **Regolamento (UE) 2020/852**, il cd. Regolamento Tassonomia.

Il principio DNSH è uno dei **principi trasversali** cardine il cui rispetto deve essere garantito da parte degli Stati membri nell’attuazione di tutti i progetti del PNRR. Tale principio ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai **sei obiettivi ambientali** individuati dal Green Deal europeo.

In particolare, in base all’art. 17 del Regolamento Tassonomia, si considera che un’attività economica arrechi un danno significativo:

1. alla **mitigazione dei cambiamenti climatici**, se conduce a significative emissioni di gas a effetto serra;
2. all'**adattamento ai cambiamenti climatici**, se conduce a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto su sé stessa o sulle persone, sulla natura o sugli attivi;
3. all'**uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine**, se l’attività nuoce al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee o al buono stato ecologico delle acque marine;
4. all'**economia circolare**, compresi la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti, se: - conduce a inefficienze significative nell’uso dei materiali o nell’uso diretto o indiretto di risorse naturali quali le fonti energetiche non rinnovabili, le materie prime, le risorse idriche e il suolo, in una o più fasi del ciclo di vita dei prodotti, anche in termini di durabilità, riparabilità, possibilità di miglioramento, riutilizzabilità o riciclabilità dei prodotti; - l’attività comporta un aumento significativo della produzione, dell’incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell’incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili; - lo smaltimento a lungo termine dei rifiuti potrebbe causare un danno significativo e a lungo termine all’ambiente;
5. alla **prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento** se comporta un aumento significativo delle emissioni di sostanze inquinanti nell’aria, nell’acqua o nel suolo rispetto alla situazione esistente prima del suo avvio;



6. alla **protezione e al ripristino della biodiversità e degli ecosistemi** se nuoce in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi o nuoce allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione.

I criteri generali stabiliti nel Regolamento Tassonomia sono stati meglio definiti nell'ambito di regolamenti delegati adottati dalla Commissione UE, i quali contengono i criteri di vaglio tecnico da applicare alle attività economiche che forniscono un contributo sostanziale agli obiettivi climatici² e agli obiettivi ambientali³, senza arrecare un danno significativo a nessun altro obiettivo.

Per ognuno dei 6 obiettivi ambientali sono quindi declinate una serie di regole tecniche da rispettare in tutto il ciclo vita degli investimenti.

2.2 Obblighi DNSH

Come previsto dall'Avviso pubblico e dai cd. “Bandi concessionari/terminalisti” adottati da ciascuna Autorità di Sistema Portuale, la realizzazione degli interventi proposti deve essere coerente con i principi e gli obblighi specifici del PNRR relativamente al principio “Non arrecare un danno significativo” all’ambiente (DNSH).

Il rispetto del principio, oltre ad essere **requisito di ammissibilità** delle proposte, costituisce quindi uno specifico **obbligo delle Autorità di Sistema Portuale e dei soggetti realizzatori**, beneficiari del contributo, da attestare in fase di **rendicontazione delle spese**.

Gli impegni dell'Autorità di Sistema Portuale e del soggetto realizzatore, beneficiario del contributo, sono formalizzati rispettivamente nella Convenzione con il MASE e nell'Atto d'obbligo connesso all'accettazione dei finanziamenti, concessi dalle Autorità Portuali, da parte dei terminalisti/concessionari.

In particolare, come indicato all'art. 3 del citato Atto d'obbligo, i concessionari/terminalisti, in qualità di soggetti realizzatori, beneficiari del contributo, sono tenuti a rispettare le indicazioni previste per l'Investimento 1.1 “*Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti*” nella Circolare RGS-MEF 14 maggio 2024, n. 22 recante “*Aggiornamento della Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (DNSH)*” e nelle pertinenti schede tecniche accluse alla predetta Guida operativa.

Il rispetto degli obblighi connessi al principio DNSH dovrà quindi essere attestato in fase di rendicontazione delle spese sostenute.

Si ricorda che tutta la documentazione probatoria relativa al rispetto del DNSH (autorizzazioni o certificazioni ambientali, schede prodotto, piano di gestione rifiuti, etc.) dovrà essere conservata ed esibita in occasione dei controlli svolti dal Ministero e/o dei competenti Organi di audit/controllo nazionali ed europei.

²Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 del 4 giugno 2021, relativo agli obiettivi mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.

³Regolamento delegato (UE) 2023/2486 del 27 giugno 2023, relativo agli obiettivi uso sostenibile e protezione delle acque, economia circolare, prevenzione e riduzione dell'inquinamento e protezione e ripristino della biodiversità.



2.3 Schede e Check list DNSH

Le informazioni e le indicazioni sui vincoli da rispettare per garantire il rispetto del principio DNSH nelle diverse attività finanziate in ambito PNRR sono contenute nella [**“Guida Operativa per il rispetto del Principio di non arrecare danno significativo all’ambiente \(cd. DNSH\)”**](#), da ultimo aggiornata con Circolare MEF-RGS n. 22 del 14 maggio 2024, alla quale si rinvia per ogni ulteriore dettaglio.

La Guida Operativa costituisce uno strumento fondamentale per i soggetti coinvolti nella realizzazione delle misure e riporta in particolare:

- ✓ **34 schede tecniche**, redatte per “settore di intervento” (ad es. edilizia, efficienza energetica, acquisto di veicoli, produzione di idrogeno ecc.).

Ogni scheda contiene:

- il campo di applicazione;
- i vincoli DNSH applicabili, distinti in base all'applicazione del Regime 1 o del Regime 2 e suddivisi in base alla fase in cui ne è richiesta la verifica (vincoli *ex ante*, da verificare prima dell'inizio dell'attività, e vincoli *ex post*, da verificare al termine dell'intervento);
- la normativa vigente di riferimento e le novità derivanti dall'applicazione del principio DNSH.
- ✓ **le Check list** di verifica e controllo (allegate alla Guida) dove, per ogni scheda tecnica, sono riassunti i principali elementi oggetto di verifica *ex ante* ed *ex post*;
- ✓ **due mappature**, con un'associazione preliminare di **ogni misura** del PNRR ad una o più **schede tecniche applicabili**, le cui previsioni dovranno essere rispettate in tutte le fasi di realizzazione della misura stessa. La mappatura n. 1 indica anche quale Regime Clima, ovvero quale regime riferito agli obiettivi climatici, si applica a ogni misura (nel nostro caso, Regime 1 Clima). La mappatura n. 2 indica le misure a cui si applica un ulteriore Regime 1 per un obiettivo ambientale (“Risorsa idrica” o “Economia circolare”)
- ✓ **Appendice 1 “Criteri DNSH generici per l’adattamento ai cambiamenti climatici”**: riassume la Metodologia per lo svolgimento dell’analisi dei rischi climatici come da Framework dell’Unione Europea (Appendice A, del Regolamento Delegato (UE) che integra il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio20;
- ✓ **Appendice 2 “CAM e DNSH”**: al fine di fornire un ulteriore strumento per favorire il rispetto del principio del non arrecare danno significativo all’ambiente, in particolare nella definizione delle procedure di approvvigionamento o affidamento, individua i Criteri Ambientali Minimi (CAM) di cui all’articolo 57 del Codice dei contratti pubblici (D.lgs. 36/2023) che consentono di assicurare i vincoli DNSH di interesse.



Come indicato nella mappatura n. 1 della Guida Operativa DNSH, l’Investimento M3C2 I1.1 “Porti verdi” è sottoposto al **Regime 1**, in quanto ci si attende che la misura fornirà un contributo sostanziale al raggiungimento dell’obiettivo della mitigazione dei cambiamenti climatici.

Al predetto Investimento, considerato nel suo complesso, la citata Guida Operativa sul DNSH associa diverse schede tecniche DNSH, a seconda della tipologia di attività prevista all’interno di ogni singolo intervento⁴.

2.4 Il DNSH negli interventi dei concessionari/terminalisti

Con riferimento specifico agli interventi di acquisto di mezzi elettrici realizzati da terminalisti e concessionari, di cui al citato Allegato 4 “*Criteri di selezione delle proposte di intervento dei concessionari/terminalisti e relativi requisiti minimi delle diverse tipologie*”, le schede e Checklist DNSH da prendere in considerazione per il rispetto del principio DNSH, ai sensi della mappatura n.1 della Guida Operativa DNSH, sono:

- ✓ la **Scheda 9** relativa all’ “*Acquisto, noleggio, leasing di veicoli*”;
- ✓ la **Scheda 10** avente ad oggetto “*Trasporto per acque interne e marittimo*”.

Le Schede 9 e 10 si applicano infatti ai mezzi di cui alla di cui alla **lett. d)** dell’Allegato 4 citato “*Sostituzione dei mezzi a motore endotermico per la raccolta dei rifiuti o navette per il trasporto collettivo di persone all’interno dell’area portuale con analoghi mezzi alimentati ad elettricità/idrogeno*”. In particolare: la Scheda 9 si applica alle navette per il trasporto di rifiuti e, in generale, ai veicoli di terra; la Scheda 10 si applica alle navette per il trasporto marittimo di persone o merci.

Per quanto riguarda, invece, i mezzi di cui alle lettere a) b) e c) dell’Allegato 4 descritti al Capitolo 1 (gru, macchine mobili, locotrattori, ecc.), poiché nella Guida DNSH non è presente una scheda dedicata, può applicarsi per analogia la Scheda 9 sui Veicoli, con alcuni adattamenti dovuti alle specificità dei mezzi in questione, che potrebbero non essere omologati per il trasporto su strada né appartenere ad alcuna delle categorie M, N o L disciplinate da tale Scheda.

Pertanto, al fine di fornire supporto nell’applicazione della scheda n. 9 anche ai suddetti mezzi, è stata predisposta una Checklist n. 9 dedicata ai “Mezzi mobili” che potrà essere utilizzata in fase di rendicontazione delle spese, ai fini dell’attestazione della conformità degli interventi ai criteri ambientali applicabili in base al principio DNSH.

⁴ In particolare, sulla base dei diversi interventi previsti nell’ambito della misura, la Guida associa le seguenti schede DNSH: Scheda 2 “Ristrutturazioni e riqualificazioni di edifici residenziali e non residenziali”; Scheda 5 “Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/innovamento di edifici”; Scheda 9 “Acquisto, noleggio, leasing di veicoli”; Scheda 10 “Trasporto per acque interne e marittimo”; Scheda 12 “Produzione elettricità da pannelli solari”; Scheda 13 “Produzione di energia elettrica da energia eolica”; Scheda 15 “Produzione e stoccaggio di Idrogeno in aree industriali dismesse”; Scheda 25 “Fabbricazione di apparecchi per la produzione idrogeno (elettrolizzatori e celle a combustibile)”; Scheda 28 “Collegamenti terrestri e illuminazione stradale”; Scheda 30 “Trasmissione e distribuzione di energia elettrica”.



Alle presenti Istruzioni sono pertanto **allegate le seguenti Check list:**

- ✓ **Check list n. 9 “Mezzi mobili”:** Check list 9 adattata ai mezzi non rientranti nella tipologia di veicolo o natante.
- ✓ **Check list n. 9 “Acquisto, noleggio, leasing di veicoli”** di cui alla Guida Operativa DNSH, dedicata alle forniture di veicoli di cui alle categorie M, N o L.
- ✓ **Check list n. 10 “Trasporto per acque interne e marittimo”** di cui alla Guida Operativa DNSH, dedicata alle forniture di natanti.

Al fine di agevolarne la compilazione e la verifica, all'interno di ogni Check list fornita in formato compilabile, è disponibile anche una Checklist “assistita”. In quest'ultima, per ciascun elemento di verifica, sono indicati la normativa di riferimento e la possibile documentazione probatoria da allegare in sede di rendicontazione delle spese, al fine di dimostrare la conformità dell'intervento al principio DNSH.

L’Ufficio “Supporto tecnico” della DG Coordinamento e Gestione Progetti dell’Unità di Missione PNRR del MASE mette a disposizione una casella mail dedicata ai quesiti DNSH per le misure PNRR di competenza del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica:

supportodnsh@mase.gov.it

Inoltre, per consultare tutti i prossimi aggiornamenti si rinvia all’apposita sezione del [sito MASE](#) dedicata al principio DNSH e al [sito Italia Domani](#).



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

ALLEGATI

Allegato 1. Check list DNSH n. 9 “Mezzi mobili”

Allegato 2. Check list DNSH n. 9 “Veicoli”

Allegato 3. Check list DNSH n. 10 “Trasporto per acque interne e marittimo”



**Finanziato
dall'Unione europea**
NextGenerationEU



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA