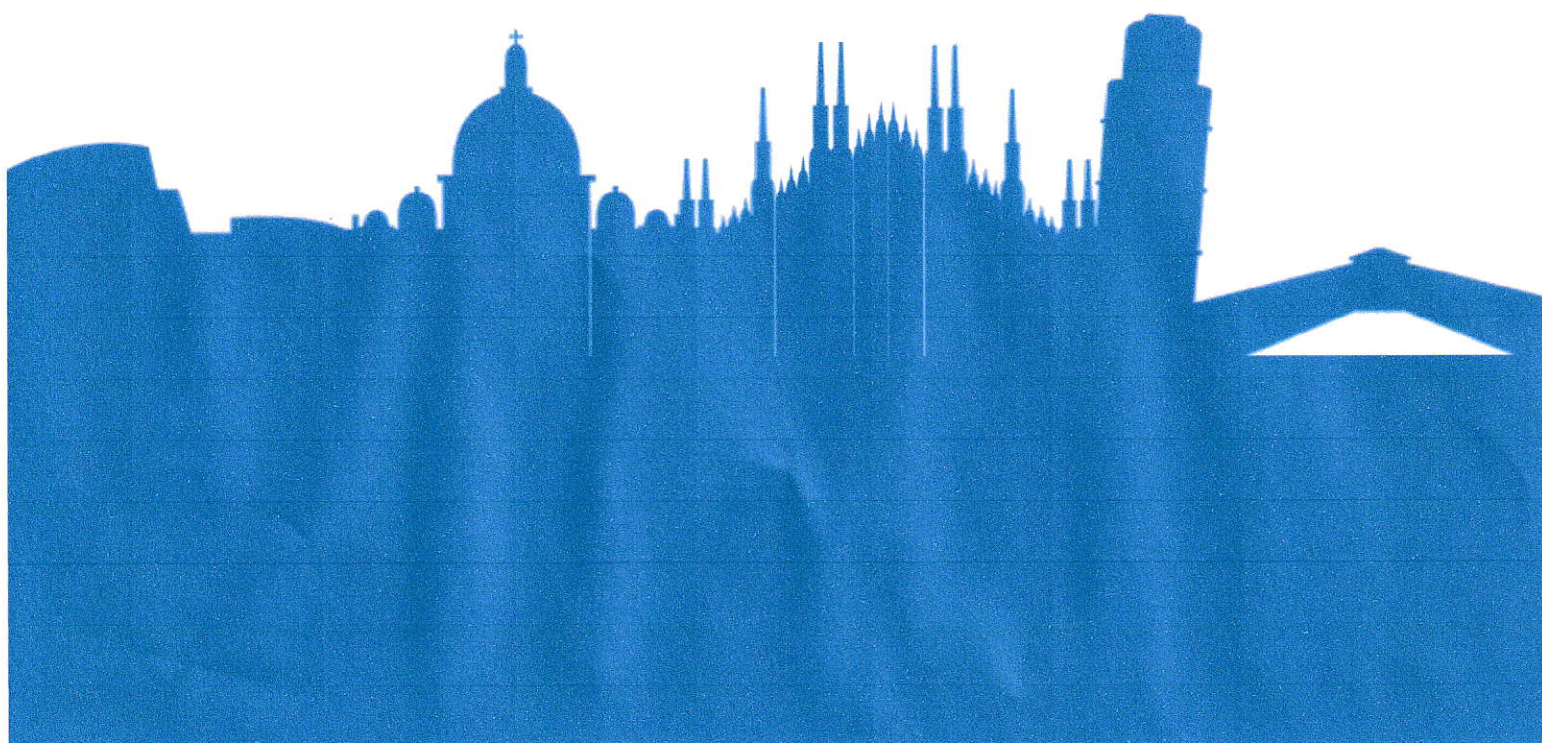




GUIDA OPERATIVA PER IL RISPETTO DEL PRINCIPIO DI NON ARRECARRE DANNO SIGNIFICATIVO ALL'AMBIENTE (cd. DNSH)

Edizione aggiornata allegata alla circolare RGS n. 33 del 13 ottobre 2022



Indice

Introduzione	3
1. Valutazione ex-ante di conformità al principio di non arrecare danno significativo	6
2. Come leggere la Guida operativa per il rispetto del principio del DNSH	8
3. La mappatura	10
4. I contenuti delle schede tecniche	11
5. I CAM e il principio DNSH12	12
6. Collegamenti con procedimenti VIA e VAS	14
7. Check list di verifica e controllo	15
I- Mappatura di correlazione fra Investimenti - Riforme e Schede Tecniche	15
M1C1.....	15
M1C2.....	17
M1C3.....	17
M2C1.....	17
M2C2.....	19
M2C3.....	20
→ M2C4.....	20
M3C1.....	21
M3C2.....	22
M4C1.....	23
M4C2.....	24
M5C1.....	25
M5C2.....	25
M5C3.....	26
M6C1.....	26
M6C2.....	26
II- Schede di autovalutazione dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici per ciascun investimento	27
III- Schede Tecniche	75
Scheda 1 – Costruzione di nuovi edifici	75
Scheda 2 - Ristrutturazioni e riqualificazioni di edifici residenziali e non residenziali	87
Scheda 3 – Acquisto, Leasing e Noleggio di computer e apparecchiature elettriche ed elettroniche	98
Scheda 4 - Acquisto, Leasing e Noleggio apparecchiature elettriche ed elettroniche utilizzate nel settore sanitario	103
Scheda 5 - Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici	108
Scheda 6 - Servizi informatici di hosting e cloud	117
Scheda 7 - Acquisto servizi per fiere e mostre	126
Scheda 8 - Data center	130
→ Scheda 9 - Acquisto, noleggio, leasing di veicoli	139
Scheda 10 - Trasporto per acque interne e marittimo	150
Scheda 11 - Produzione di biometano	162
Scheda 12 - Produzione elettricità da pannelli solari	172
Scheda 13 - Produzione di elettricità da energia eolica	179

Scheda 9 - Acquisto, noleggio, leasing di veicoli

A. Codici NACE

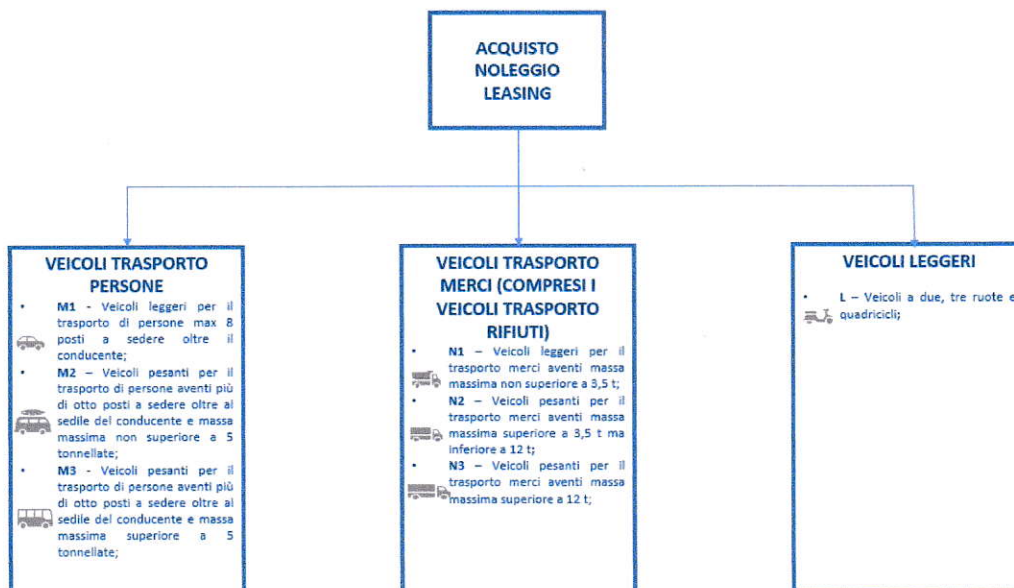
Questa scheda fornisce indicazioni gestionali ed operative per tutti gli interventi che prevedano l'acquisto il noleggio o il leasing di veicoli. Le attività economiche di questa categoria potrebbero essere associate ai codici NACE:

- H49.31, H49.3.9, N77.39 e N77.11: Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada
- H49.32, H49.39 e N77.11: Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri
- H49.4.1, H53.10, H53.20 e N77.12: Servizi di trasporto di merci su strada conformemente alla classificazione statistica delle attività economiche definita dal regolamento (CE) n. 1893/2006.

B. Applicazione

La presente scheda si applica a qualsiasi investimento che preveda l'acquisto, noleggio, leasing e gestione di:

- Veicoli leggeri per il trasporto di persone: veicoli appartenenti alla categoria **M1**, progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;
- Veicoli pesanti per il trasporto di persone: veicoli appartenenti alla categoria **M2**, progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 tonnellate;
- Veicoli pesanti per il trasporto di persone: veicoli appartenenti alla categoria **M3**, veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 tonnellate;
- Veicoli leggeri per il trasporto di merci: veicoli appartenenti alla categoria **N1**, progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate & veicoli appartenenti categoria **N2**, progettati e costruiti per il trasporto di merci aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate;
- Veicoli pesanti per il trasporto di merci: veicoli appartenenti alla categoria **N3**, progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 12 tonnellate;
- Veicoli concepiti per servizi di raccolta e trasporto dei rifiuti: veicoli appartenenti alla categoria **N2** e **N3**.
- Veicoli leggeri a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti alla categoria **L**;

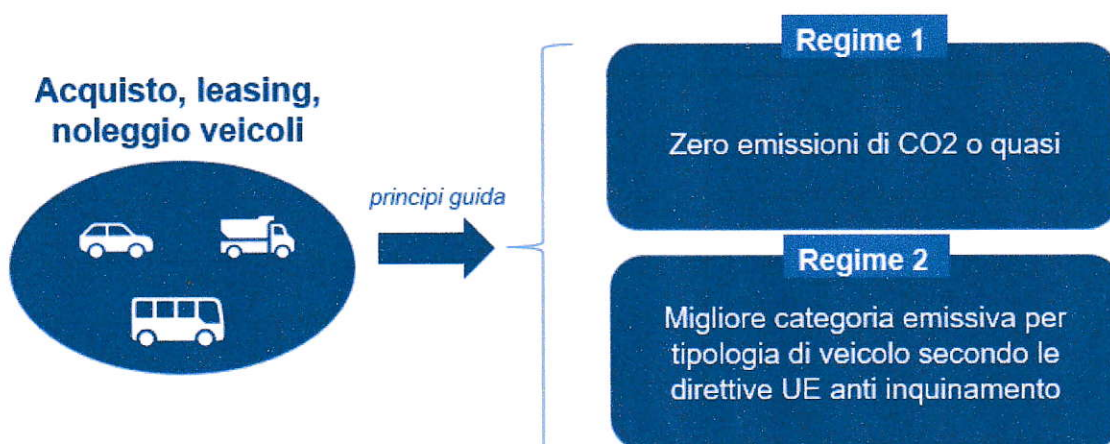


C. Principio guida

L'acquisto, noleggio, leasing e gestione di veicoli deve guidare verso una **sostanziale riduzione delle emissioni di gas serra o un incremento del numero di mezzi a basse o zero emissioni** così da migliorare l'efficienza complessiva dell'intero sistema di trasporto/mobilità, senza compromettere gli altri obiettivi ambientali derivanti dall'utilizzo.

Gli investimenti che riguardano questa attività economica possono ricadere nei due seguenti regimi:

- Regime 1: Contribuire sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici;
- Regime 2: Mero rispetto del "do no significant harm".



D. VINCOLI DNSH

Mitigazione del cambiamento climatico

Al fine di garantire il rispetto del principio DNSH connesso con la mitigazione dei cambiamenti climatici e la significativa riduzione di emissioni di gas a effetto serra, dovranno essere adottate tutte le strategie disponibili per l'acquisto il leasing, il noleggio e la gestione di veicoli di veicoli in linea con l'obiettivo di contenere le emissioni GHG.

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

- Per i veicoli appartenenti alla categoria M1 e N1:

L'attività soddisfa i seguenti criteri:

per i veicoli delle categorie M1 e N1, che rientrano entrambi nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007:

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

- Per i veicoli appartenenti alla categoria M2 e M3:

L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:

- ❖ l'acquisto/noleggio/leasing e gestione dei veicoli è volto a fornire servizi di trasporto urbano o suburbano di passeggeri e le sue emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ sono pari a zero⁵²;
- ❖ fino al 31 dicembre 2025, l'attività fornisce servizi di trasporto interurbano di passeggeri su strada utilizzando i veicoli appartenenti alle categorie M2 ed M3⁵³ che hanno un tipo di carrozzeria classificato come "CA" (veicolo a un piano), "CB" (veicolo a due piani), "CC" (autoarticolato a un piano) o "CD" (autoarticolato a due piani)⁵⁴, e conformi alla norma EURO VI più recente, vale a dire sia ai requisiti del regolamento (CE) n. 595/2009, sia, a decorrere dall'entrata in vigore delle modifiche di detto regolamento, agli atti modificativi, anche prima che diventino applicabili, così come alla fase più recente della norma EURO VI definita nell'allegato I, appendice 9, tabella 1, del regolamento (UE) n. 582/2011, laddove le disposizioni che disciplinano tale fase sono entrate in vigore ma non sono ancora divenute applicabili per tale

⁵² Sono compresi autobus con un tipo di carrozzeria classificato come "CE" (veicolo a un piano e pianale ribassato), "CF" (veicolo a due piani e pianale ribassato), "CG" (autoarticolato a un piano e pianale ribassato), "CH" (autoarticolato a due piani e pianale ribassato), "CI" (veicolo a cielo aperto a un piano) o "CJ" (veicolo a cielo aperto a due piani), come stabilito all'allegato I, parte C, punto 3, del regolamento (UE) 2018/858

⁵³ Di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/858.

⁵⁴ Come stabilito all'allegato I, parte C, punto 3, del regolamento (UE) 2018/858.

tipo di veicolo⁵⁵. Se tale norma non è disponibile, le emissioni dirette di CO₂ dei veicoli sono pari a zero.

- Per i veicoli appartenenti alle categorie N2 e N3:

L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:

- ❖ i veicoli delle categorie N2 e N3 con una massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate rientrano nella definizione di "veicolo pesante a emissioni zero" di cui all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) 2019/1242;
- ❖ i veicoli delle categorie N2 e N3 con massa una massima a pieno carico tecnicamente ammissibile superiore a 7,5 tonnellate possono essere i seguenti:
 - a) un "veicolo pesante a emissioni zero", quale definito all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) 2019/1242;
 - b) laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui al punto a), un "veicolo pesante a basse emissioni" quale definito all'articolo 3, punto 12, di detto regolamento.
- ❖ i veicoli adibiti al servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti appartenenti alle categorie N2 e N3 sono conformi sia ai **criteri generali** definiti nel *Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi per l'acquisto o la locazione finanziaria di autocarri per la raccolta dei rifiuti*, nonché dall'art. 4.3.2 del Decreto ministeriale 13 febbraio 2014 Criteri ambientali minimi per «Affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani» e «Forniture di cartucce toner e cartucce a getto di inchiostro e affidamento del servizio integrato di ritiro e fornitura di cartucce toner e a getto di inchiostro»

- Per i veicoli appartenenti alla categoria L:

Per veicoli appartenenti alla categoria L:

- ❖ le emissioni di CO₂ dallo scarico sono pari a 0 gCO₂e/km calcolate secondo la prova delle emissioni di cui al regolamento (UE) n. 168/2013;
- ❖ si tratta di veicoli elettrici a batteria

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale **non è previsto un contributo sostanziale (Regime 2)** i requisiti DNSH da rispettare sono i seguenti:

- Per i veicoli appartenenti alla categoria M1 e N1:

Le emissioni specifiche di CO₂ definite all'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2019/631 non sono superiori agli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli. Gli obiettivi relativi alle emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli da considerare sono:

- ❖ fino al 31 dicembre 2024:
 - i) per i valori del nuovo ciclo di guida europeo (NEDC), i valori-obiettivo specificati all'articolo 1, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE)

⁵⁵ Fino al 31.12.2025 EURO VI, fase E, come stabilito dal regolamento (CE) n. 595/2009.

2019/631: 95 gCO₂/km per i veicoli di categoria M1 e 147 gCO₂/km per i veicoli di categoria N1;

ii) per i valori relativi alla procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP, *worldwide harmonised light vehicles test procedure*), gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE2021, come specificato all'allegato I del regolamento (UE) 2019/631, parte A, punto 6.0 per i veicoli di categoria M1, e parte B, punto 6.0 per i veicoli di categoria N1. Fino alla pubblicazione del rispettivo obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE2021, ai veicoli di categoria M1 e N1 le cui emissioni di CO₂ sono espresse solo secondo la procedura di prova WLTP sarà applicato un fattore di conversione di 1,21 e 1,24 rispettivamente per tenere conto della transizione da NEDC a WLTP, così da ottenere i corrispondenti valori WLTP di 115 gCO₂/km per i veicoli di categoria M1 e 182 gCO₂/km per i veicoli di categoria N1;

❖ dal 1° gennaio 2025 i valori-obiettivo specificati all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/631.

• Per i veicoli appartenenti alla categoria M2 e M3:

❖ I veicoli M2 e M3- 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. Si sottolinea che le stazioni appaltanti, in caso di acquisto, noleggio, leasing di veicoli di cat. M2, M3, sono obbligate al rispetto dei criteri ambientali minimi di cui al DM 17 giugno 2021, allegato 1, sub E, lett. a).

• Per i veicoli appartenenti alle categorie N2 e N3:

L'attività soddisfa uno dei seguenti criteri:

- ❖ I veicoli non sono adibiti al trasporto di combustibili fossili.
- ❖ Per i veicoli delle categorie N2 e N3 che rientrano entrambi nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/1242, le emissioni dirette specifiche di CO₂ sono pari o inferiori alle emissioni di CO₂ di riferimento di tutti i veicoli dello stesso sottogruppo, come definito all'articolo 3 dello stesso regolamento.
- ❖ I veicoli adibiti al servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti appartenenti alle categorie N2 e N3 sono conformi ai **criteri di base** definiti nel *Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi per l'acquisto o la locazione finanziaria di autocarri per la raccolta dei rifiuti*⁵⁶.

• Per i veicoli appartenenti alla categoria L:

❖ I veicoli appartenenti alla categoria L devono conformarsi almeno alla norma Euro 3.

⁵⁶ Si rimanda, per i veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti, a quanto previsto dalla normativa vigente: DM 17 giugno 2021, allegato 1, sub F, lett. a);

Elementi di verifica ex ante

- Presentare la dichiarazione del fornitore\distributore con le caratteristiche di efficienza energetica dell'autoveicolo oggetto di finanziamento rispettano i criteri indicati⁵⁷;
- Presentare la dichiarazione del fornitore\distributore con le caratteristiche di emissioni di carbonio e sostanze inquinanti dell'autoveicolo oggetto di finanziamento⁵⁷;
- Dichiarazione del produttore del rispetto dei criteri definiti per ciascuna categoria per le emissioni di CO₂ ed efficienza energetica in conformità ai criteri stabiliti nel GPP sui Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi nel settore del trasporto su strada⁵⁸
- Per i veicoli a doppia alimentazione a combustione interna, benzina-metano e benzina-GPL, si devono indicare i dati di emissione di CO₂ (g/km) relativi al solo gas (metano o GPL)⁵⁷;
- **Per i veicoli per i quali lo standard Euro VI non è applicabile, presentare la dichiarazione del fornitore\distributore dell'autoveicolo acquistato che dimostri che le emissioni dirette di CO₂ dei veicoli sono pari a zero.**

Regime 1			Regime 2		
CATEGORIA	REGOLAMENTO	VALORE DI EMISSIONE	CATEGORIA	REGOLAMENTO	VALORE DI EMISSIONE
Veicoli M1 e N1	Reg. CE n.715/2007 Reg. UE 2019/631	• 50g CO ₂ /km fino al 31/12/2025 • 0g CO ₂ /km dal 01/01/2026	Veicoli M1 e N1	Art.1 Reg.UE 2019/631	• 95g CO ₂ /km cat. M1 e 147g CO ₂ /km cat. N1 fino al 31/12/2024 • Riduzione delle emissioni del 15% dal 01/01/2025
Veicoli M2 e M3	Reg. CE n.595/2009 Reg. UE n.582/2011	• 0g CO ₂ /km • Conformi alla norma EURO VI più recente fino al 31/12/2025	Veicoli M2 e M3	Reg. CE n. 595/2009	• Conformi alla norma EURO VI più recente
Veicoli N2 e N3	Art.3 p.11(UE)2019/1242 Art.3 p.12(UE)2019/1242 Criteri UE appalti pubblici D.M. 13/02/2014	• 3g CO ₂ /kWh con m < 7,5 t • 3g CO ₂ /kWh o 3g di CO ₂ /kWh del sottogruppo a cui appartiene con m > 7,5 t	Veicoli N2 e N3 non adibiti al trasporto combustibili fossili	Art.3 par.12 Reg. UE 2019/1242 Criteri UE appalti pubblici D.M. 13/02/2014	• Emissioni CO ₂ /kWh pari o inferiori del sottogruppo a cui appartiene
Veicoli L	Regolamento UE n.168/2013;	• 0g CO ₂ /km	Veicoli L	Direttiva 2002/51/CE	• Conformi alla norma EURO III

Adattamento ai cambiamenti climatici

Non pertinente.

Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Non pertinente

Economia circolare

Per tutte le categorie di veicoli, i beneficiari dei finanziamenti dovranno fornire informazioni sulle modalità di gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, sia nella fase di utilizzo (manutenzione) che nel fine vita della flotta, anche attraverso il

⁵⁷ Per efficienza energetica si intendono i valori di consumi energetici (KWh/100 km, l/100 km e kg/100 km) e relative emissioni del veicolo. Tali valori vengono specificati nell'**etichetta energetica** per quanto riguarda gli autoveicoli, per cui è obbligatoria. Per altre tipologie di veicoli può essere ritenuta esaustiva la **dichiarazione del costruttore se certificata da un ente autorizzato** e/o il **Certificato di omologazione** a patto che contenga i parametri richiesti. Per i veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica non si applicano i requisiti richiesti relativi ai consumi energetici.

⁵⁸ Per le verifiche, fare riferimento a quanto previsto nei vigenti CAM veicoli DM 17 giugno 2021.

riutilizzo e il riciclaggio di batterie ed elettroniche (in particolare le materie prime critiche in esse contenute).

Pertanto, oltre all'applicazione del Decreto ministeriale 17 giugno 2021 inerente l' Acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada e per i servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, relativo ai requisiti di utilizzo di materiali riciclati e disassemblabilità, sarà necessario avere contezza della gestione dei rifiuti finale.

Inoltre:

Per i veicoli appartenenti alle categorie M1, N1, N2, N3 e T:

la dichiarazione del produttore dovrà prevedere anche che i veicoli sono:

- (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e
- (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso⁵⁹.

Elementi di verifica ex ante

- Per veicoli ibridi ed elettrici, il produttore\distributore dei veicoli offerti o della batteria per trazione deve aver stipulato un contratto con il sistema collettivo o individuale di raccolta nel quale sia stabilito che tutti gli accumulatori al litio esausti sono destinati sia ad essere recuperati e rassembrati in pacchi di storage per lo stoccaggio di energia da fonti rinnovabili che al recupero dei metalli (litio, cobalto, nichel ed altri metalli presenti). Può essere ritenuta esaustiva la presentazione di un contratto stipulato con il sistema collettivo o individuale di raccolta e recupero delle batterie di trazione anche se non specificata l'effettiva modalità di recupero o riutilizzo degli accumulatori;
- Per i veicoli privi di batteria, con la batteria elettrica fornita separatamente in leasing operativo, il fornitore deve offrire un "piano di manutenzione programmata" della stessa;
- Per i veicoli delle categorie M1, N1, N2, N3 va accertato che è stato messo in atto un piano che dimostri che i veicoli sono: (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso. Limitatamente alle categorie M1 e N1, considerato quanto stabilito nella Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/53/CE, da ultimo modificata con la Direttiva 2018/84, così come recepita dal d.lgs. n. 119/2020 ai fini del possesso del requisito possa essere ritenuto adeguato il certificato di omologazione. Con riferimento alle categorie N2 e N3, tale documentazione dovrà essere prodotta dai concorrenti e presentata in fase di gara. Con riferimento alle categorie M2 e M3, tale documentazione potrà essere prodotta dai concorrenti su base volontaria ma non rappresenterà un criterio minimo da rispettare in quanto tali categorie di veicoli non sono previste nei riferimenti normativi sopracitati.

⁵⁹ Come stabilito dall'allegato I della direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 10).

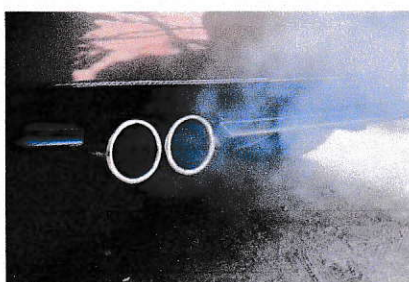
Elementi di verifica ex post

- Certificato di avvenuta rottamazione qualora la PA abbia attribuito all'OE il servizio di rottamazione del veicolo durante il periodo di vigenza contrattuale.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione Euro 6 per le emissioni dei veicoli leggeri⁶⁰ stabilita in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007. I veicoli rispettano le soglie di emissione per i veicoli leggeri puliti di cui alla tabella 2 dell'allegato della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶¹.

I veicoli sono conformi ai requisiti della più recente fase applicabile dell'omologazione delle emissioni dei veicoli pesanti Euro VI stabilita ai sensi del regolamento (CE) n. 595/2009.



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

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

Elementi di verifica ex ante

- Presentare certificato di omologazione attestante i requisiti.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi

Non pertinente.

⁶⁰ 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).

⁶¹ 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). Far riferimento alla nuova direttiva europea 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE. Inoltre, la direttiva europea 2019/1161 è stata recepita mediante decreto legislativo n. 187/2021.

E. PERCHÉ I VINCOLI?

Le criticità potenzialmente rilevabili nella realizzazione di questo tipo di intervento alla luce dei criteri DNSH sono:

Mitigazione del cambiamento climatico

- Consumo eccessivo di carburante ed emissioni di derivati di carbon fossile.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Non pertinente.

Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Non pertinente.

Economia circolare

- Utilizzo di materiali difficilmente riciclabili
- Eccessiva produzione di rifiuti e gestione inefficiente degli stessi.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

- Emissioni in atmosfera (polveri, inquinanti);
- Utilizzo del veicolo eccessivamente rumoroso;
- Dispersione al suolo di sostanze contaminanti.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi

Non pertinente.

F. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La principale **normativa comunitaria** applicabile è:

- Regolamento Delegato Della Commissione 2021/2139 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;
- Regolamento (CE) N. 1907/2006 concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'agenzia europea per le sostanze chimiche;
- Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili;
- Direttiva 2006/40/CE, relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio;
- Regolamento (CE) N. 640/2009 della Commissione del 22 luglio 2009 recante modalità di applicazione della direttiva 2005/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in merito alle specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici;

- Regolamento (CE) N. 595/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE;
- 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;
- Regolamento (UE) 2021/341 della Commissione 23 febbraio 2021 per quanto riguarda le specifiche per la progettazione ecocompatibile di server e prodotti di archiviazione dati, motori elettrici e variatori di velocità, apparecchi di refrigerazione, sorgenti luminose e unità di alimentazione separate, display elettronici, lavastoviglie per uso domestico, lavatrici per uso domestico e lavasciuga biancheria per uso domestico, e apparecchi di refrigerazione con funzione di vendita diretta;
- Direttiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000 relativa ai veicoli fuori uso;
- Direttiva delegata (UE) 2015/863 della Commissione del 31 marzo 2015 recante modifica dell'allegato II della direttiva 2011/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco delle sostanze con restrizioni d'uso;
- Regolamento (UE) 2021/979 della Commissione del 17 giugno 2021 che modifica gli allegati da VII a XI del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH);
- Regolamento (CE) N. 692/2008 della Commissione del 18 luglio 2008 recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo;
- Regolamento (UE) N. 461/2010 della Commissione del 27 maggio 2010 relativo all'applicazione dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico;
- REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/986 DELLA COMMISSIONE del 3 aprile 2018 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/504 per quanto riguarda l'adeguamento dei provvedimenti amministrativi per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali ai limiti di emissione della fase V;
- Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi nel settore del trasporto su strada.

Le disposizioni nazionali relative a tale attività sono allineate ai principi comunitari, in quanto:

- D.lgs. Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale (“testo unico ambientale”);

- **Criteri ambientali minimi** per acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada e per i servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada (approvato con DM 17 giugno 2021, pubblicato in G.U.R.I. n. 157 del 2 luglio 2021)
- Decreto del 25 settembre 2007, relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore;
- Decreto del 6 agosto 2015, sulla restrizione di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche;
- Decreto legislativo, 24 giugno 2003, n.209, relativa ai veicoli fuori uso.
- DECRETO LEGISLATIVO 8 novembre 2021 , n. 187 . Attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Gli elementi di novità derivanti dall'applicazione del DNSH rispetto alla normativa vigente riguardano:

- ❖ il contributo che tale attività dovrà offrire alla neutralità climatica. Pertanto, sono favorite le soluzioni che **privilegiano elettrico, idrogeno, biogas e biocarburanti** destinati ai trasporti. Solo qualora, ed in via subordinata, tali soluzioni non siano percorribili, dovranno essere rispettati i criteri definiti per ciascuna categoria sopraelencata nella sezione *mitigazione del cambiamento climatico*;
- ❖ il rispetto dei criteri specifici previsti per l'economia circolare.

Scheda 9 - Acquisto di veicoli Regime 1 e 2

Verifiche e controlli da condurre per garantire il principio DNSH

Tempo di svolgimento delle verifiche	n.	Elemento di controllo	Esito (Sì/No/Non applicabile)	Commento (obbligatorio in caso di N/A)	
Tutti gli elementi di controllo sono da riportare ai requisiti specifici alle diverse tipologie di intervento, esplicitati nella scheda tecnica					
Ex-ante	2	E' disponibile il certificato di omologazione, etichetta energetica o certificazione del costruttore contenente le caratteristiche di emissioni di carbonio e sostanze inquinanti dell'autoveicolo oggetto di finanziamento così come specificate nella relativa scheda tecnica?			
	3	Il rispetto dei criteri definiti per ciascuna categoria per le emissioni di CO ₂ ed efficienza energetica in conformità ai criteri stabiliti nel GPP sui Criteri dell'UE per gli appalti pubblici verdi nel settore del trasporto su strada è stato certificato?			
	4	Per i veicoli a doppia alimentazione a combustione interna, benzina-metano e benzina-GPL, sono indicati i dati di emissione di CO ₂ (g/km) relativi al solo gas (metano o GPL)?			
	<i>Per i veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica, si ritengono non applicabili gli elementi di controllo n.1-2-3-4. Per i veicoli per i quali lo standard Euro VI non è applicabile, rispondere al punto 5</i>				
	5	E' disponibile il certificato di omologazione, etichetta energetica o certificazione del costruttore dell'autoveicolo acquistato che dimostri che le emissioni dirette di CO ₂ dei veicoli sono pari a zero?			
	6	Per i materiali realizzati con fibre riciclate, sono conformi alle certificazioni "Global Recycle Standard" o altra certificazione equivalente o alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017?			
	7	E' disponibile un contratto stipulato con il sistema collettivo o individuale di raccolta e recupero delle batterie di trazione anche se non specificata l'effettiva modalità di recupero o riutilizzo degli accumulatori?			
	8	Per i veicoli privi di batteria, con la batteria elettrica fornita separatamente in leasing operativo, il fornitore ha offerto un "piano di manutenzione programmata" della stessa?			
	9	Per i veicoli delle categorie M1, N1 è disponibile il certificato di omologazione attestante che i veicoli siano (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso? Per i veicoli N2, N3 è stato dimostrato che sia stato messo in atto un piano che dimostri che i veicoli sono (a) riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % del peso; e (b) riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % del peso? Per i veicoli M2 e M3, tale documentazione potrà essere prodotta dai concorrenti su base volontaria ma non rappresenterà un criterio minimo da rispettare in quanto tali categorie di veicoli non sono previste.			
	10	E' disponibile il certificato di omologazione attestante i requisiti previsti per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento?			
Ex-post	11	E' disponibile il certificato di avvenuta rottamazione qualora la PA abbia attribuito all'OE il servizio di rottamazione del veicolo durante il periodo di vigenza contrattuale?			

Scheda 10 - Trasporto per acque interne e marittimo Regime 1 e 2

Verifiche e controlli da condurre per garantire il principio DNSH

Tempo di svolgimento delle verifiche	n.	Elemento di controllo	Esito (Sì/No/Non applicabile)	Commento (obbligatorio in caso di N/A)
Tutti gli elementi di controllo sono da riportare ai requisiti specifici alle diverse tipologie di intervento, esplicitati nella scheda tecnica				
<i>Per ciascuna categoria di acquisto definita nella relativa scheda tecnica è necessario raccogliere le dichiarazioni dei fornitori di rispetto degli elementi descritti ai punti 1 e 2</i>				
Ex-ante	1	E' disponibile la certificazione dell'alimentazione a idrogeno, biogas e biocarburanti destinati ai trasporti?		
	2	E' disponibile la certificazione del rispetto dei criteri definiti per ciascuna categoria per le emissioni di CO ₂ e/o efficienza energetica?		
	4	E' disponibile il Piano di gestione dei rifiuti che preveda sia la fase di utilizzo che il fine vita della nave?		
	5	E' disponibile il certificato dell'inventario dei materiali pericolosi ex regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi?		
	6	E' disponibile la dichiarazione degli impianti di demolizione e recupero ex Decreto Interministeriale del 12/10/2017, Disciplina delle procedure autorizzative per il riciclaggio delle navi?		
	7	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?		
	8	La nave è gestita conformemente all'allegato V della 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?		
	9	E' disponibile la dichiarazione di conformità ai limiti di emissione di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento)?		
	10	E' disponibile la certificazione del tenore di zolfo dei carburanti inferiore allo 0,5 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) ed allo 0,1 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata nel Mare del Nord e nel Mar Baltico dall'IMO?		
	11	E' disponibile la certificazione delle emissioni di ossidi di azoto (NOx), essere conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO?		
	12	E' disponibile la certificazione della conformità dei sistemi di scarico all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO, nonché all'Annesso I MARPOL?		
	13	E' disponibile la certificazione di conformità al regolamento (UE) n. 528/2012, che recepisce nel diritto dell'Unione la convenzione internazionale sul controllo dei sistemi anti-vegetativi dannosi sulle navi adottata il 5 ottobre 2001, nonché al Regolamento (CE) n. 782/2003 e ss.mm.ii. specifico sul divieto di utilizzo dei composti organostannici sulle navi?		
	14	E' disponibile la certificazione delle navi rientranti nel campo di applicazione della "Convenzione Internazionale Ballast Water" per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi" o documento di conformità alla Convenzione?		