

# Una nuova generazione di fleet manager

Formare i propri responsabili e tecnici esperti secondo lo standard UNI EN 15628 è la strada obbligata per gestire in sicurezza le flotte di veicoli per la raccolta e lo spazzamento.



di Alessandro Sasso\*

**C**hi gestisce un parco mezzi ha evidenti responsabilità che derivano dalla necessità di mantenere in efficienza la componente telaistica secondo quanto prescritto dal Codice della Strada e le attrezzature, per gli obblighi che derivano dal D.lgs 81/08 della Direttiva Macchine. Tali responsabilità sono in primis in capo al datore di lavoro, che deve dotarsi di un sistema di gestione idoneo a garantire la sicurezza delle operazioni in compliance con tutto il panorama normativo vigente, ma anche l'efficacia e l'efficienza necessaria per seguire gli obiettivi di business aziendali.

## La struttura di manutenzione è un obbligo

Per far quanto sopra è necessario sempre e comunque dotarsi di una struttura di manutenzione: questa può svolgere una mera funzione di controllo di processo nel caso in cui sia massima l'esternalizzazione delle operazioni di manutenzione (ma nulla si può esternalizzare completamente), sia nel caso l'azienda sia dotata di una propria struttura di manutenzione interna.

Quale che sia il modello adottato (mix di insourcing e outsourcing della manutenzione), va ricordato che occorre rispettare quanto previsto dalla Legge 122/92 che disciplina l'autoriparazione, ossia l'insieme di operazioni

che comprendono "gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente, anche particolare, dei veicoli e dei complessi di veicoli a motore, ivi compresi ciclomotori, macchine agricole, rimorchi e carrelli, adibiti al trasporto su strada di persone e di cose e l'autoriparazione, sugli stessi veicoli e dei complessi di veicoli a motore, di impianti e componenti fissi". Questo comporta che nella fase di qualifica dei propri fornitori occorre verificare che gli stessi risultino iscritti alla CCIAA per le operazioni richieste, ma non basta: nel caso di manutenzione interna va ricordato che anche quando l'oggetto sociale dell'azienda non sia quello sopra

considerato, tali attività devono essere comunque presenti nell'ambito dell'iscrizione camerale quali attività accessorie, poiché si opera su veicoli di proprietà utilizzati per la funzione prevalente dell'azienda, ossia i servizi di raccolta e spazzamento.

### Come si costruisce?

Ma come si costruisce una struttura di gestione della manutenzione? La bibliografia di riferimento e le buone pratiche di settore identificano una struttura gerarchica a più livelli comprendente:

- al livello "zero", il generico personale di manutenzione interno ed esterno
- al livello 1 gli specialisti di manutenzione, interni ed esterni, sovente con funzione di capi squadra
- al livello 2 i coordinatori di manutenzione, ossia i responsabili di impianto o di officina
- al livello 3 i responsabili di manutenzione, tipicamente uno per azienda, con responsabilità sul sistema di gestione.

Le competenze dei livelli 1-3 sono disciplinate, come già scritto in passato su queste pagine, dalla norma UNI EN 15628 e devono possedere specifiche competenze che consentano loro di operare nella più completa autonomia. In particolare, il responsabile di manutenzione e la figura tecnica che, in possesso di deleghe e competenze economiche e amministrative è in grado di definire nel suo complesso il sistema di gestione della manutenzione; quest'ultimo rappresenta uno dei processi previsti nell'ambito del sistema di gestione ISO 9001 aziendale.

E proprio questa figura di terzo livello che definisce i sottoprocessi, le procedure associate, le relative istruzioni operative e che identifica i KPI di valutazione, primo fra i quali il budget di manutenzione. Questo viene tipicamente "contrattato" con la



direzione aziendale sulla scorta della spesa storica delle previsioni per il successivo biennio e delle necessità emergenti negli investimenti che riguardano le politiche di rinnovo del parco veicoli.

Sta invece all'opera degli operatori di secondo livello gestire praticamente quel budget di manutenzione in modo da rispettarne i contorni durante l'intera annualità. Queste figure dispongono di strutture, attrezzature, personale, autonomia nella gestione dei contratti di fornitura e si configurano di fatto come i responsabili di officina identificati dalla già richiamata legge 122/92.

### Una formazione generica e specifica

Da tempo ben consolidata nell'ambito industriale, e da alcuni anni anche in quello del trasporto pubblico locale (per molti versi affine rispetto ai servizi di igiene urbana), la prassi di qualificazione del personale interno secondo la norma UNI EN 15628 consente di operare valutazioni di "make or buy", ossia di esternalizzazione o meno di alcune fasi della manutenzione, sulla base di parametri oggettivi, che possono essere defini-

ti e tracciati solo in presenza del personale di manutenzione in possesso di competenze confrontabili.

In questa fase storica è molto difficile trovare dei manutentori, e ancora più trovarne di qualificati, per un campo così specifico come quello dei veicoli e delle attrezzature di igiene urbana. Ancor più raro risulta reperire sul mercato figure già formate come responsabili di manutenzione e come coordinatori della stessa.

Proprio per questo motivo è indispensabile che tutte le aziende che possiedono e gestiscono flotte di veicoli complessi impongano ai propri fornitori di disporre di personale formato (garantendo la qualità delle prestazioni) e investano nella formazione del personale interno secondo i livelli 1, 2 e 3, consolidando il nucleo di una struttura di governo della manutenzione che presidi i conti aziendali e, al tempo stesso, la sicurezza dei lavoratori coinvolti.

Solo così il processo di manutenzione può effettivamente risultare sotto controllo.

---

*\* Titolare Studio Libra Technologies & Service, Presidente Associazione Manutenzione Trasporti*