

L'applicazione dei CAM nelle flotte di INTERESSE PUBBLICO: quali conseguenze per la manutenzione

Nell'ambito del cosiddetto "Piano di azione della sostenibilità ambientale dei consumi della Pubblica amministrazione" (PAN GPP), un ruolo rilevante occupano i Criteri Ambientali Minimi (CAM) associati a una serie di categorie di beni soggetti a vincoli rispetto all'acquisto

Come noto, da tempo nel quadro giuridico relativo agli acquisti pubblici vengono inseriti vincoli sempre più stringenti rispetto alla "sostenibilità" degli stessi, con un approccio che dal mero costo di acquisto è ormai solidamente orientato alla valutazione di tutti gli aspetti economici, energetici e ambientali che concorrono al costo del ciclo di vita. Alcuni recenti aggiornamenti rappresentano una sfida per le strutture manutentive di quelle aziende che acquistano veicoli adibiti a servizi di interesse pubblico.

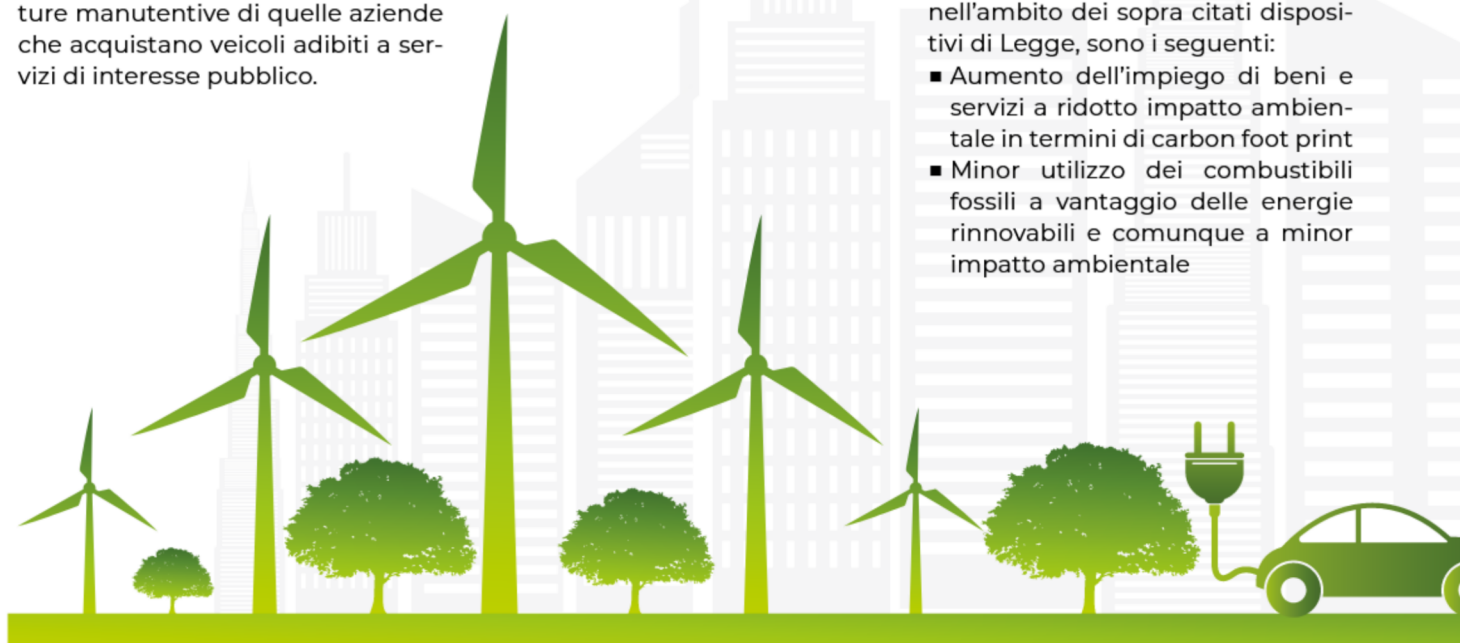
Cosa sono i CAM

I CAM sono i Criteri Ambientali Minimi (CAM), il panorama normativo di riferimento comprende il DL 11 aprile 2012, emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con Ministero dello sviluppo economico, dell'economia e delle finanze con un corposo allegato tecnico (modificato con Decreto Ministeriale 30 novembre 2012), il D.lgs 3 marzo 2011, n. 24, di attuazione della di-

rettiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico (Pan GPP specifico per i veicoli per trasporto su strada) e il DM 10 aprile 2013, emanato dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare recante la revisione 2013 del citato Piano di azione.

I principi che hanno portato alla definizione di tali Criteri, esplicitati nell'ambito dei sopra citati dispositivi di Legge, sono i seguenti:

- Aumento dell'impiego di beni e servizi a ridotto impatto ambientale in termini di carbon foot print
- Minor utilizzo dei combustibili fossili a vantaggio delle energie rinnovabili e comunque a minor impatto ambientale



- Riduzione dei consumi complessiva nel medio lungo periodo di fonti primarie
- Maggior stimolo verso la persecuzione di politiche di “*innovation technology*” riferite a miglioramenti in ambito di tutela ambientale e sociale
- Riduzione dei costi nell'intero ciclo di vita del bene (*Life Cycle Cost*) e non legati semplicemente alla riduzione dei prezzi di acquisto
- Rimodulazioni degli importi a base d'asta comprendendo anche il “valore della qualità Ambientale e dell'innovazione” ai fini di una proiezione di risparmi nei costi di gestione in ammortamento
- Individuazione dei C.A.M. (Criteri Minimi Ambientali) che regolano gli acquisti specifici di prodotti
- Aggiornamento e perfezionamento delle attività di monitoraggio del *Life Cycle Cost*
- Inserimento di strumenti di analisi e valutazione dei costi dei prodotti lungo intero ciclo di vita
- Individuazione di criteri premianti anche accessori (facoltativi) da parte della stazione appaltante ed inserimento già in fase di redazione delle Specifiche Tecniche dei Criteri premianti e dei CAM per la valutazione delle offerte presentate

Obiettivo dichiarato del **PAN (Piano di Azione Nazionale)** era in origine quello di far sì che entro il 2014 almeno il 50 % degli appalti banditi dalle P.A. fossero “verdi”, ovvero re-

cepissero almeno i CAM Specifici per tipo di categoria merceologica. A distanza di alcuni anni, il Decreto MITE del 17 giugno 2021 ha ora segnato una svolta drastica, entrando nel merito dei processi tecnici, ivi compreso quello di manutenzione, con una serie di allegati, fra i quali è citata espressamente, ad esempio la specifica tecnica UNI TS 11586 applicabile nel settore dei servizi di Igiene Urbana e realizzata in ambito ManTra.

I **nuovi criteri ambientali minimi** per l'acquisto, il leasing, la locazione, il noleggio di **autovetture e veicoli** commerciali mirano, in un orizzonte temporale che va dal 2025 al 2030, alle seguenti percentuali di acquisti “verdi”:

- 38,5 % per i veicoli leggeri (Categorie M1 ed N1, M2)
- 10% per gli autocarri (Categorie N2 ed N3)
- 45% (al 2025) e 65% (al 2030) per gli autobus (Categoria M3)

Va detto che veicoli leggeri e veicoli pesanti sono usati per scopi diversi e hanno diversi livelli di maturità per il mercato, differenze non sempre recepite negli appalti pubblici; la valutazione d'impatto ha riconosciuto che i mercati per gli autobus urbani a basse emissioni o a zero

emissioni sono caratterizzati da una maggiore maturità, mentre i mercati per i mezzi pesanti a basse emissioni o a zero emissioni si trovano ancora in una fase precoce di sviluppo.

Fra le “informazioni per l'attuazione di obiettivi minimi di appalto pubblico per veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una transizione verso una mobilità a basse emissioni negli Stati membri” espresse dal Decreto MITE del 17 giugno 2021 figurano:

- La valorizzazione del riuso, il riciclo e il riutilizzo di materie prime sui veicoli categoria M1 ed N1, al fine di ridurre l'impatto sul fine vita dei veicoli posti fuori servizio tramite materiali riciclabili con adeguate attestazioni di filiera
- La nomina del Mobility Manager, anche per le aziende che non ne sono soggette ai sensi del DM 27.03.1998 per definire e razionalizzare i PSCL (piano spostamenti casa – lavoro) contenendo emissioni e consumo di risorse
- **Nel caso di affidamento del servizio di manutenzione in regime di Full Service, la previsione di controlli relativi alla “Manutenzione Ispettiva, programmata e correttiva”**
- L'utilizzo di oli lubrificanti e fluidi funzionali biodegradabili da avviare a recupero in maniera separata da quelli di tipo fossile (minerali o sintetici) prevedendo, laddove possibile, un uso “segregato e selettivo” degli stessi sui veicoli.



I CAM e la manutenzione

Le peculiarità specifiche introdotte dai CAM negli acquisti di veicoli hanno quasi tutte un forte impatto sulle strutture manutentive, in termini di controllo del processo e delle performance, che richiedono di essere misurate costantemente al fine del rispetto dei requisiti richiesti.

Ciò si traduce nella necessità di disporre in maniera quasi cogente di tools quali, in primis, un CMMS finalizzato a:

- Misurare le prestazioni della manutenzione in termini di percentuale di disponibilità del parco MTBF MTTR di ciascun gruppo di veicoli, tasso di utilizzo e tasso di guasto degli stessi, ecc.
- Misurare le prestazioni della Logi-

stica: assegnazione del parco, posizione, scadenziari imposte, controllo delle revisioni periodiche, iscrizione agli Albi, ecc.

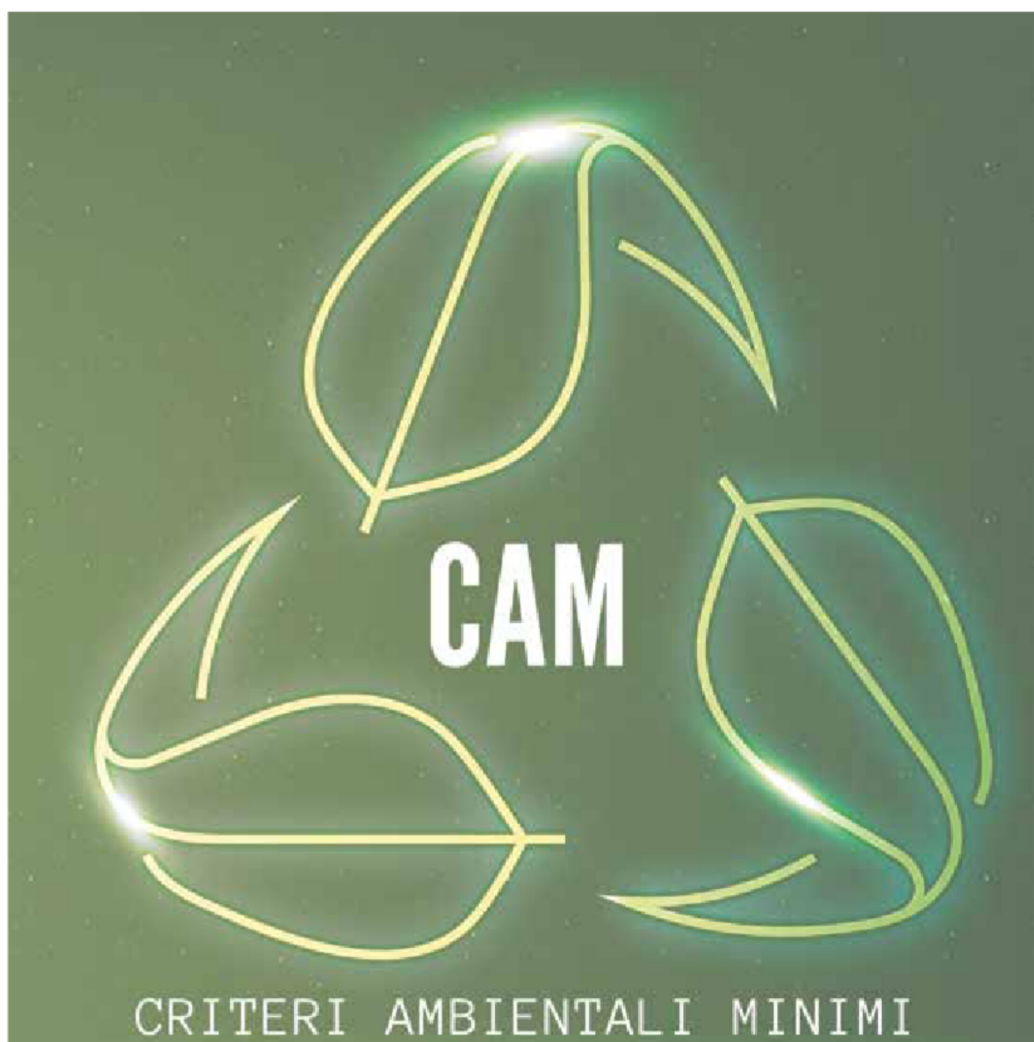
- Misurare i costi di esercizio in termini di consumi, percorrenze, costi di manutenzione, costi di possesso, ecc.
- Gestione delle informazioni tecniche quali massa, portata, lunghezza, larghezza, cilindrata, potenza, categoria emissiva, ecc.

La maggiore difficoltà per le stazioni appaltanti di dimensioni modeste (aziende partecipate da Comuni con ridotte capacità di spesa) per le quali occorre coniugare capacità di customizzazione del Software individuato con costi di acquisto licenze e canoni di manutenzione il più possibile contenuti.

Altri elementi concorrono, grazie ai CAM, a rendere indispensabile la partecipazione dei settori tecnico-manutentivi nella definizione dei capitolati di acquisto:

- Sebbene il requisito relativo alla presenza di strumentazione per la misurazione del consumo di carburante non sia presente sull'ultima versione dei CAM 2021 per veicoli trasporto merci, ormai gli stessi sono universalmente dotati di dispositivi a tale scopo. La gestione del dato di consumo assume peraltro rilevanza non solo economica e fiscale, ma anche tecnica e ambientale
- L'utilizzo di prodotti lubrificanti "Ecolabel" (Decisione UE 2011/381/UE relativa agli oli biodegradabili), attua una promozione verso l'im-





piego di prodotti rigenerati che rispettano i criteri ecologici di qualità e, in generale, impone di rivedere l'intero ciclo di acquisto/stoccaggio/distribuzione/uso dei lubrificanti e degli oli idraulici. Sono premiati, fra l'altro lubrificanti del tipo long drain a bassa viscosità e lunga percorrenza (SAE 0W30 o 5W30)

- Se per i veicoli nuovi sono imposti limiti di emissioni corrispondenti almeno alla normativa Euro VI o successiva (Regolamento 595/2009 – allegato I), per i veicoli usati i limiti di emissione sono ormai quelli corrispondenti alla normativa 1999/96 – tabella 1 lettera B1 (Euro 3)
- Le stesse emissioni sonore, che comportano all'atto dell'acquisto l'attribuzione di punteggio tecnico al minor livello di rumorosità con

criteri di proporzionalità secondo i criteri di rilievo previsti dall'allegato 1 del D.M. 14 dicembre 2007, sono fortemente dipendenti dallo stato di manutenzione di veicoli che richiedono, per un corretto riscontro rispetto ai CAM, un monitoraggio continuo nel tempo delle stesse

Conclusioni

I nuovi CAM introdotti in Italia nel 2021 sono associati nell'ambito del PAN GPP a Criteri Premiati che mirano ad una riduzione generale della carbon footprint attraverso un controllo delle performance energetiche e ambientali durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. Sono premiati i cosiddetti "Veicoli Puliti" secondo l'accezione espressa dalla Direttiva (UE) 2019/1161.

Ciò rappresenta, per le strutture manutentive, una nuova sfida, dovendosi necessariamente fare ricorso ad una funzione di "ingegneria di manutenzione" che affianchi gli uffici acquisti e sovrintenda alle attività della funzione "esecuzione", tipicamente patrimonio di un mix tra officine interne e fornitori qualificati. Se tale scenario è già compiuto per le realtà più grandi e sovraregionali (grosse multiutility e aziende di trasporto pubblico locale), di ben più difficile attuazione si presenta per realtà menu strutturate, che devono dunque - obbligatoriamente - appoggiarsi ad esperti esterni. □

*Alessandro Sasso
Presidente Man.Tra
Coord. Sez. Liguria - A.I.MAN.*