

Veicoli e attrezzature: cosa controllare, come collaudare

di Alessandro Sasso*

La recente pubblicazione della norma UNI 11843 e l'espressa citazione della UNI TS 11586 da parte del Decreto Ministeriale di recepimento sui CAM dei servizi in vigore da dicembre 2022 riportano i riflettori sulla necessità di organizzare il processo di gestione della flotta delle aziende di igiene urbana così da gestire in maniera corretta le responsabilità che ne derivano.

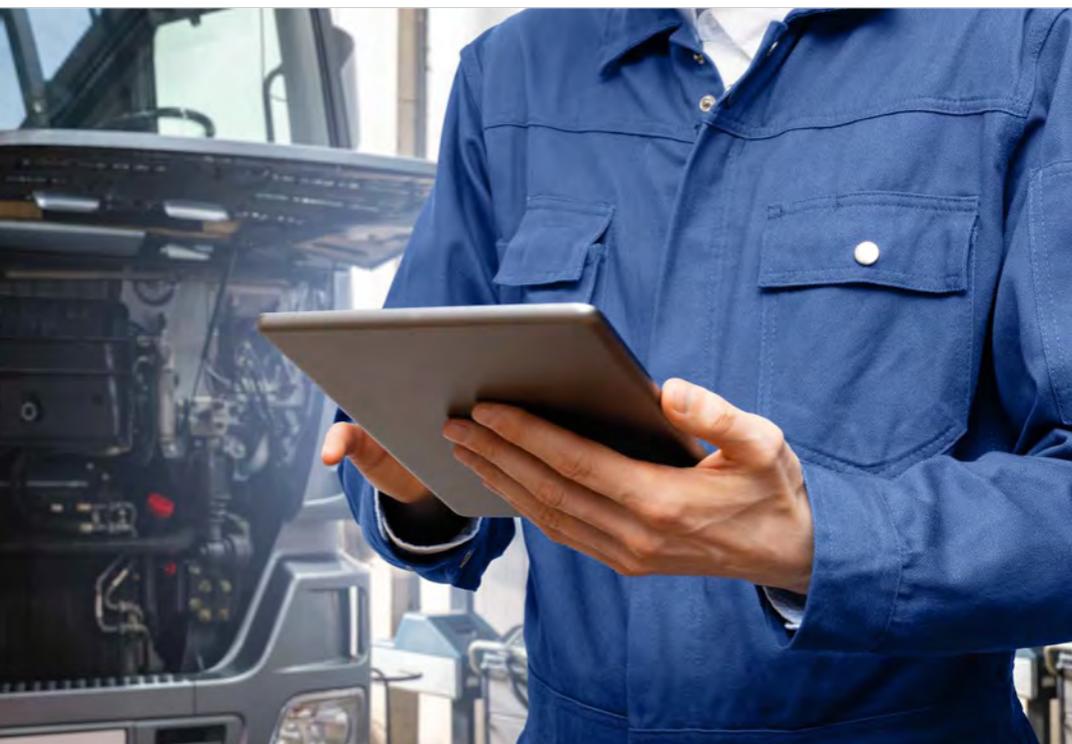
La UNI 11843

La nuova norma tratta della "verifica di conformità di beni e relativi servizi acquistati dagli operatori per la gestione dei rifiuti" e nasce da un'impostazione finalmente "industriale" del tema, considerando tutte le tappe del percorso di progettazione, ivi comprese la validazione e la prototipazione dei prodotti, e indicando come elemento qualificante la valutazione dei rischi e gli effetti critici analizzati mediante tecniche FMEA/FMECA; Ciò allo scopo dichiarato di agevolare la corretta gestione degli acquisti orientando le scelte verso ritrovati più affidabili, manutenibili e, in definitiva, disponibili. Nello specifico la norma fornisce le procedure per la verifica delle fasi di collaudo di beni e servizi successive all'aggiudicazione di una fornitura mentre sono evidentemente esclusi i dettagli operativi delle verifiche di conformità oggetto dei capitolati di appalto di ciascuna fornitura concordati tra le parti. Scopo finale è quello di soddisfare sia esigenze espressamente previste dal legislatore (disciplina degli appalti pubblici) sia necessità derivanti dal mercato (per

gli acquirenti che possono agire secondo logiche privatistiche), minimizzando l'eventuale contenzioso in fase di esecuzione della fornitura. La norma affronta i seguenti temi: verifiche di conformità del prodotto (mediante analisi SWOT, analisi documentale, presa in carico dei beni, per verifiche preliminari, collaudi statici e dinamici, analisi durante il ciclo di vita). Per quanto attiene le verifiche di conformità statica, ad esempio, è previsto che dopo le attività di accettazione e presa in carico del veicolo, l'incaricato alla verifica provveda ad un riscontro oggettivo dei requisiti del veicolo presentato con le richieste della stazione appaltante/acquirente, così come emendate da eventuali ulteriori documentazioni intervenute (RUP, Commissione, Azienda, ecc), all'analisi di rispondenza in contraddittorio con fornitore (preventivamente formalmente invitato alla verifica) e ad un processo verbale sottoscritto dalle parti che evidenzia i riscontri emersi nel corso della verifica con eventuali «osservazioni» poste dal fornitore. Dopo le attività di verifica statica, il veicolo (e/o l'attrezzatura) viene posto in servizio per



un periodo predeterminato da capitolato con predisposizione di idonee schede di servizio da fornire ai servizi operativi per fornire i report necessari al personale addetto alle verifiche di conformità. Il veicolo viene posto in servizio in ragione del profilo di missione inserito all'interno del capitolato di gara (o documento equivalente per acquirente privato); il verificatore/collaudatore recepisce i report di servizio compilati dal personale operativo. Sono dunque previste verifiche finali dei riscontri emersi in servizio e la stesura di un verbale sottoscritto dalle parti contenente eventuali integrazioni e modifiche da apportare al veicolo (emerse nelle fasi di collaudo). Per considerare il caso, estremamente frequente in Italia, di personalizzazioni di prodotto, è previsto che un veicolo "prototipo" venga consegnato nuovamente con gli adeguamenti richiesti divenendo Protoserie (primus inter-pares della fornitura): in tal caso il personale addetto alle verifiche, provvederà al riscontro della conformità degli adeguamenti richiesti e verrà redatto un verbale di collaudo provvisorio del veicolo Protoserie, che fornisce il



benessere alla produzione e consegna della fornitura. L'assenza di una normativa nazionale di riferimento che regoli l'attività di verifica della conformità di beni e servizi acquistati dagli operatori per la gestione dei rifiuti, demandando storicamente ad acquirenti e stazioni appaltanti qualunque impostazione relativa a tali collaudi nel mercato di riferimento, aveva fatto emergere la necessità di individuare metodi condivisi. Degna di nota è l'introduzione, con la UNI 11843, della figura del collaudatore il quale, oltre a quanto previsto all'art. 102 c. 6 del D.Lgs. 50/16, deve possedere i seguenti requisiti:

- comprovata competenza tecnica specifica nel settore
- capacità di analisi e di sintesi relativamente alle caratteristiche di un veicolo
- «terzietà» rispetto alle attività di acquisto e progettazione del bene
- non avente cointeressenze e/o coincidenze di qualsiasi tipo con gli OE fornitori
- essere posto nelle corrette condizioni di operare (mediante supporti tecnici, logistici ed operativi)

- Disporre del tempo necessario per l'esecuzione delle verifiche richieste.

La UNI TS 11586

Tale "technical specification", come probabilmente noto, deriva da considerazioni sollevate da alcuni datori di lavoro (Direttori generali) che si ponevano il problema di applicare correttamente quanto disposto dal D.lgs 81/08 in merito alla prevenzione del rischio rispetto alle cosiddette "influenze esterne"; queste ultime nell'ambito di servizi svolti nel territorio cittadino, sono particolarmente rilevanti.

In pratica fu introdotto, all'epoca della stesura della specifica tecnica, un elenco di controlli aggiuntivi rispetto a quelli previsti dai piani di manutenzione redatti dai costruttori, che fosse in grado di abbassare ulteriormente il rischio su alcuni elementi considerati degni di attenzione. Tali controlli risultano evidentemente aggiuntivi e non sostitutivi anche rispetto a quanto già previsto a livello di direttiva macchine, e devono essere anch'essi registrati mediante apposito sistema di tracciamento, possibilmente

informatizzato.

Inserire i controlli UNI TS 11586 nell'elenco dei lavori di manutenzione preventiva significa completare correttamente il processo di manutenzione stessa, purché tali operazioni siano svolte a cura di soggetti che fanno parte della struttura di manutenzione interna o da questa strettamente controllati.

La soluzione: un processo definito

Quelli citati prima non sono gli unici adempimenti cui si trova di fronte il responsabile tecnico di un'azienda di raccolta e spazzamento: l'intera gestione del parco è sotto la sua responsabilità e questa deve essere esercitata non solo al fine della regolarità dei servizi, ma anche dal punto di vista della sicurezza delle attrezzature (compliance con la Direttiva Macchine, con la famiglia di norme UNI EN 1501 e con la certificazione ISO 45001) e della sicurezza stradale (compliance con quanto previsto dal nuovo codice della Strada e con l'eventuale certificazione ISO 39001).

A tali fini esiste ormai un insieme organico di riferimenti, che comprendono ad esempio le norme UNI 11440 (indicatori di manutenzione) e UNI 11576 (capitolati di acquisto di servizi di manutenzione) i quali forniscono all'Organizzazione l'occasione per riorganizzare l'intero processo di gestione del parco, dagli acquisti e noleggi alla manutenzione, fino alla dismissione (con eventuale recupero di valore grazie al mercato dell'usato). Qualunque supporto alla Direzione, per beneficiare degli strumenti di cui sopra, richiede peraltro specifiche competenze: quando queste sono interne, si raccomanda la loro formazione ai sensi della norma UNI EN 15628, per quelle esterne, occorre che i professionisti ingaggiati conoscano, e a fondo, l'intero articolato normativo di settore.

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