



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

GLI ACQUISTI VERDI

stato dell'arte e prospettive

Anna Pacilli

Fondazione per lo sviluppo sostenibile

NH Milano Fiera, 9 novembre 2016

GLI ACQUISTI DELLA PA

La Pubblica amministrazione è il più grande “consumatore” di beni e servizi: una spesa che in Italia rappresenta oltre il **16% del Pil**, fino a oltre il 19% in Europa (*Manuale Buying green*, Ue 2016).

E' dunque evidente l'influenza sul mercato e sulle filiere produttive delle scelte operate dagli enti pubblici attraverso i propri acquisti.

Un tema sviluppato a livello europeo a partire dal 2000, cresciuto con il “Piano d'azione su Consumo e produzione sostenibili” del 2008 e più di recente con la Comunicazione sull'economia circolare. Fino alla revisione delle direttive sugli **appalti pubblici**, con l'inserimento della **qualità ambientale come criterio di valorizzazione dell'offerta**.

NOVITÀ NORMATIVE SUGLI ACQUISTI VERDI DELLA PA

In Italia i cosiddetti **acquisti verdi** della PA (**Green public procurement** - Gpp) sono andati avanti finora in maniera volontaria.

Il cambio di passo è arrivato prima con il Collegato ambientale (l. 221/2015), poi con il nuovo Codice degli appalti pubblici (dlgs **50/2016**), che ha introdotto l'**obbligo per le stazioni appaltanti di inserire i Criteri ambientali minimi (Cam) nei documenti di gara**. E di considerare l'**offerta economicamente più vantaggiosa** per tenere conto di questi aspetti, superando l'offerta al massimo ribasso (salvo specifici casi previsti dal Codice stesso).

I Cam forniscono le “considerazioni ambientali” propriamente dette e contengono **criteri di base**, necessari per partecipare a una gara, e **criteri premianti**, che attribuiscono punteggio a fronte di prestazioni più elevate.

I CAM NEL CODICE DEGLI APPALTI

Innanzitutto, c'è l'**Art. 34** (*Criteria di sostenibilità energetica e ambientale*) del Codice degli appalti: «Le stazioni appaltanti contribuiscono al conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione **attraverso l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, almeno delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi** adottati con decreto del Ministro dell'ambiente».

Il Piano d'azione nazionale per gli acquisti pubblici verdi (Pan Gpp), varato nel 2008 e aggiornato nel 2013, fra l'altro identifica le categorie di beni, servizi e lavori prioritari per i quali definire i Cam, promuovendo un approccio basato sul ciclo di vita.

COSTI CICLO DI VITA E ESTERNALITÀ AMBIENTALI NEL CODICE

C'è poi l'**Art.95**, c 2: «le stazioni appaltanti... procedono all'aggiudicazione degli appalti... sulla base del criterio dell'**offerta economicamente più vantaggiosa** individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo o sulla base dell'elemento prezzo o del costo, seguendo un **criterio di comparazione costo/efficacia quale il costo del ciclo di vita, conformemente all'articolo 96**».

L'Art. 96: «I **costi del ciclo di vita** comprendono, in quanto pertinenti, tutti i seguenti costi, o parti di essi, legati al ciclo di vita di un prodotto, di un servizio o di un lavoro:

a) costi sostenuti dall'amministrazione aggiudicatrice o da altri utenti, quali: 1) costi relativi all'acquisizione; 2) costi connessi all'utilizzo, quali consumo di energia e altre risorse; 3) costi di manutenzione; 4) costi relativi al fine vita, come i costi di raccolta, di smaltimento e di riciclaggio;

b) costi imputati a **esternalità ambientali**».

I REQUISITI NECESSARI PER IL GPP

I requisiti indispensabili affinché un prodotto/servizio/lavoro possa essere considerato nell'ambito del Gpp sono:

- equivalenza delle prestazioni
- reperibilità sul mercato
- convenienza economica

In generale, sull'**equivalenza delle prestazioni** e la **reperibilità sul mercato** le soluzioni ci sono.

Il problema è più spesso la **convenienza economica**, ancora complicata da dimostrare anche ricorrendo al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa e considerando il ciclo di vita, che include i costi differiti nel tempo.

IL DIFFICILE CALCOLO DEI COSTI REALI

Una questione che deve fare letteralmente i conti con la necessità di risparmi nella PA.

Occorrono metodologie di calcolo economico dei costi e dei benefici ambientali che riconoscano i costi reali dell'intero **ciclo di vita**: aggiudicazione, utilizzo (consumo di risorse, di energia, ecc.), fine vita (raccolta, smaltimento, riciclaggio). Insieme ai costi reali delle **esternalità ambientali** (cambiamenti climatici, perdita di capitale naturale, ecc.).

E occorrono misure di **fiscalità ecologica** che internalizzano nei prezzi sia i costi sia i vantaggi ambientali.

IL PUNTO SUGLI OLI LUBRIFICANTI DA BASE RIGENERATA

I Cam attualmente in vigore sono 17 (alcuni in revisione), 3 in via di definizione. Fra quelli di prossima revisione c'è il **Cam Veicoli**.

Per introdurre il tema di oggi, è utile guardare il Cam Edilizia (GU n. 16 del 21.1.2016), che prevede fra i criteri premianti l'uso di **oli lubrificanti da basi rigenerate** per le macchine di cantiere.

CRITERI AMBIENTALI MINIMI PER L'AFFIDAMENTO DI SERVIZI DI PROGETTAZIONE E LAVORI PER LA NUOVA COSTRUZIONE, RISTRUTTURAZIONE E MANUTENZIONE DI EDIFICI E PER LA GESTIONE DEI CANTIERI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

GLI OLI DA BASE RIGENERATA NEL CAM EDILIZIA

2.7.4 Oli lubrificanti

L'appaltatore deve utilizzare, per i veicoli ed i macchinari di cantiere, oli lubrificanti che contribuiscono alla riduzione delle emissioni di CO₂, quali quelli biodegradabili o rigenerati, qualora le prescrizioni del costruttore non ne escludano specificatamente l'utilizzo.

Si descrivono di seguito i requisiti ambientali relativi alle due categorie di lubrificanti.

2.7.4.2 Oli lubrificanti a base rigenerata

Oli che contengono una quota minima del 15% di base lubrificante rigenerata. Le percentuali di base rigenerata variano a seconda delle formulazioni secondo la seguente tabella.

OLIO MOTORE	BASE RIGENERATA soglia minima
10W40	15%
15W40	30%
20W40	40%
OLIO IDRAULICO	BASE RIGENERATA soglia minima
ISO 32	50%
ISO 46	50%
ISO 68	50%

Verifica: La verifica del rispetto del criterio è effettuata in fase di esecuzione del contratto. In sede di offerta, a garanzia del rispetto degli impegni futuri, l'offerente deve presentare una dichiarazione del legale rappresentante della ditta produttrice che attesti la conformità ai criteri sopra esposti.

Durante l'esecuzione del contratto l'appaltatore deve fornire alla stazione appaltante una lista completa dei lubrificanti utilizzati e dovrà accertarsi della rispondenza al criterio utilizzando prodotti recanti alternativamente:

- il Marchio Ecolabel;
- un'altra etichetta ambientale conforme alla ISO 14024 che soddisfi i medesimi requisiti previsti dalle Decisioni sopra richiamate;
- un'asserzione ambientale del produttore, conforme alla norma ISO14021, verificata da un organismo di valutazione della conformità, che dimostri il rispetto del criterio.
- una dichiarazione ambientale di Tipo III, conforme alla norma UNI EN 15804 e alla norma ISO 14025 da cui si evinca il rispetto del presente criterio. Ciò può essere verificato se nella dichiarazione ambientale sono presenti le informazioni specifiche relative ai criteri contenuti nelle Decisioni sopra richiamate.

CRITERI GPP UE SUGLI ACQUISTI VERDI DELLA PA PER I TRASPORTI

Principali impatti ambientali	Approccio in materia di GPP
<ul style="list-style-type: none">• Contributo ai cambiamenti climatici mediante l'emissione di gas a effetto serra• Impoverimento delle risorse (in particolare, di combustibili da fonti non rinnovabili)• Inquinamento atmosferico a causa dell'emissione di gas di scarico che possono causare:<ul style="list-style-type: none">- danni alla salute (in particolare problemi respiratori) a livello locale e regionale- danni all'ambiente, agli edifici e ai monumenti• Inquinamento acustico• Produzione di rifiuti quali lubrificanti esauriti e oli e pneumatici usati• Produzione di componenti e materiali usati al termine del ciclo di vita del veicolo	<ul style="list-style-type: none">• Acquisto di veicoli a emissioni ridotte (di gas serra, altri gas di scarico e acustiche)• Riduzione dei consumi di carburante grazie ad uno stile di guida ecologico, sistemi di controllo della pressione delle gomme e indicatori del cambio di marcia• Riduzione dei consumi di carburante tramite il ricorso a lubrificanti a bassa viscosità e pneumatici con ridotta resistenza al rotolamento• Acquisto di veicoli con sistemi di climatizzazione provvisti di refrigeranti a basso potenziale globale di riscaldamento (GWP, <i>Global Warming Potential</i>)• Acquisto di pneumatici rispettosi dell'ambiente e oli lubrificanti rigenerati• Attuazione di un sistema corretto di raccolta e di gestione di oli lubrificanti esauriti e pneumatici usati• Promozione di veicoli prodotti con materiali riciclati/biomateriali

È opportuno notare che gli impatti non sono riportati in ordine di importanza.

GLI OLI LUBRIFICANTI NEI CRITERI GPP UE SUI TRASPORTI

8. Oli lubrificanti

a. L'assegnatario deve utilizzare nella manutenzione del veicolo oli lubrificanti a bassa viscosità per il motore o oli rigenerati con almeno il 25% di oli base rigenerati. Per lubrificante a bassa viscosità s'intende un olio con gradazione SAE 0W30, 5W30 o equivalente 3.

Verifica: l'offerente deve fornire la scheda tecnica dei lubrificanti proposti. Tutti i prodotti contrassegnati da un marchio di qualità ecologica di tipo I che soddisfa i criteri elencati sono considerati conformi. Sarà accettato anche qualsiasi altro mezzo di prova appropriato, quale un dossier tecnico o un rapporto di prova prodotto da un ente indipendente.

GLI OLI LUBRIFICANTI NEL CAM VEICOLI (di prossima revisione)

CAM PER «L'ACQUISIZIONE DEI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO SU STRADA» (GU N. 129 DEL 5.6.2012)

4.3 CONSIDERAZIONI AMBIENTALI RELATIVE ALL'UTILIZZO E ALLA MANUTENZIONE DEI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO PUBBLICO

I principali impatti ambientali correlati all'uso degli autoveicoli sono dovuti al consumo di carburante, alle emissioni di gas a effetto serra (CO₂) e altri inquinanti atmosferici (CO, NO_x, NMHC e particolato) nonché alle emissioni sonore.

Per ridurre gli impatti ambientali in fase di esercizio dei veicoli è necessario considerare: lo stile di guida; il tipo di carburante utilizzato; il tipo di pneumatici e oli lubrificanti; la pressione degli pneumatici; l'uso degli impianti di climatizzazione.

GLI OLI LUBRIFICANTI RIGENERATI NEL CAM VEICOLI

6. CRITERI AMBIENTALI PER L'ACQUISTO, IL LEASING O IL NOLEGGIO DI AUTOVETTURE E VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

6.4 CLAUSOLE CONTRATTUALI PER CONTRATTI DI NOLEGGIO CHE PREVEDONO LA MANUTENZIONE A CARICO DELL'AGGIUDICATARIO

6.4.1 Oli lubrificanti

Noleggio. Nella manutenzione dei veicoli debbono essere usati oli lubrificanti per il motore a bassa viscosità..., **oli lubrificanti rigenerati** o che rispettano i criteri ecologici per l'assegnazione del marchio di qualità ecologica Ue ai lubrificanti (Ecolabel).

<http://www.minambiente.it/pagina/criteri-ambientali-minimi>



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

www.fondazionevilupposostenibile.org