



Scheda informativa

Considerazione dell'impatto ambientale dei trasporti

Berna, agosto 2022

Sintesi

I criteri di aggiudicazione che riguardano l'impatto ambientale dei trasporti devono presentare un nesso oggettivo con l'oggetto dell'appalto, rispondere a un interesse pubblico, essere proporzionati ed essere formulati in modo da non violare il divieto di discriminazione. Occorre verificare attentamente il nesso oggettivo con l'oggetto dell'appalto e la proporzionalità.

In linea di principio è consentito includere il trasporto nei criteri di aggiudicazione, nelle specifiche tecniche e talvolta anche nei criteri di idoneità. L'impiego di tali criteri sotto forma di requisiti obbligatori deve essere soppesato ogni volta con attenzione. I parametri da considerare per il trasporto devono sempre essere definiti chiaramente.

Esistono diverse possibilità per tenere conto dell'impatto ambientale delle prestazioni di trasporto, la cui valutazione può basarsi sui costi del ciclo di vita o sull'ecobilancio.

Osservazioni generali

Indipendentemente dal fatto che la commessa in questione rientri o meno nell'ambito di applicazione dei trattati internazionali, per poter considerare l'impatto ambientale dei trasporti devono essere soddisfatte le seguenti condizioni.

- **Nesso oggettivo:** il trasporto in quanto tale può costituire l'oggetto dell'appalto (ad es. trasporto di scolari) o soltanto una parte di esso (ad es. consegna della merce acquistata nel luogo di destinazione). Per loro natura, le prestazioni di trasporto presentano un nesso oggettivo con l'oggetto dell'appalto.
- **Interesse pubblico:** la protezione dell'ambiente rappresenta un interesse pubblico. Tuttavia, tutti e tre gli aspetti della sostenibilità (economico, ambientale e sociale) devono essere considerati nel modo più equilibrato possibile e si deve tenere conto anche degli altri

scopi previsti dal diritto in materia di appalti pubblici (trasparenza, trattamento paritario, concorrenza; art. 2 LAPub/CIAP).

- **Proporzionalità:** i criteri relativi all'impatto ambientale dei trasporti sono proporzionati quando l'aggiudicazione ottenuta tramite l'applicazione di questi criteri (a) comporta presumibilmente un vantaggio ecologico misurabile considerato di interesse pubblico (il cosiddetto "principio dell'impatto"), (b) quando il servizio di aggiudicazione basa la scelta e la ponderazione dei criteri sul loro impatto ambientale e (c) lascia un margine sufficiente per gli altri interessi pubblici. Il rapporto tra costi e benefici deve essere equilibrato.
- **Divieto di discriminazione:** i criteri ecologici non devono essere applicati impropriamente per concedere un vantaggio agli offerenti locali.¹ Di conseguenza, i criteri riferiti ai trasporti (come il tipo di trasporto e la data di consegna) non devono penalizzare gli offerenti che si trovano in località più distanti. Se ci si basasse unicamente sul criterio della distanza, gli offerenti non locali verrebbero discriminati. Per contro, una discriminazione non sussiste quando, ad esempio, l'oggetto dell'appalto richiede tempi di reazione brevi per l'esecuzione di un lavoro di manutenzione. Il committente può inoltre chiedere l'adempimento di standard di emissione dei gas di scarico all'avanguardia.

I criteri di aggiudicazione sono criteri particolarmente adatti per considerare l'impatto ecologico del trasporto. A seconda dell'oggetto dell'appalto, i requisiti possono essere formulati anche sotto forma di specifiche tecniche o criteri di idoneità. In questo contesto la difficoltà principale consiste nella formulazione e nell'applicazione dei criteri da parte del servizio di aggiudicazione in considerazione del caso specifico e nel rispetto delle basi legali.

Inoltre, il trasporto è soltanto uno dei tanti fattori che influisce sulla sostenibilità ecologica di un appalto.

¹ Rika Koch, «Das ökologische Beschaffungswesen unter dem revidierten Vergaberecht», in: *Jusletter* del 28.9.2020, n. marg. 11.

Criteria di aggiudicazione

I criteri di aggiudicazione permettono di determinare l'offerta più vantaggiosa (art. 41 LA-Pub/CIAP). La ponderazione dei criteri di aggiudicazione è fondamentale per bilanciare i due aspetti dell'interesse pubblico alla protezione dell'ambiente e dell'interesse pubblico dell'impiego economico dei fondi pubblici. Particolarmente importante è quindi la ponderazione del criterio del prezzo rispetto agli altri criteri. I parametri relativi ai trasporti come la classe di efficienza dei veicoli in termini di CO₂ o l'ecobilancio del trasporto possono essere compresi nel criterio di aggiudicazione della sostenibilità o applicati come criteri separati (cfr. l'elenco non esaustivo dell'art. 29 cpv. 1 LAPub/CIAP). I criteri di aggiudicazione riferiti ai trasporti vengono formulati e ponderati in base al caso specifico. In tale contesto, il servizio di aggiudicazione deve rispettare il divieto di discriminazione. In particolare, i parametri per la valutazione devono essere facili da adempiere e, di fatto, non devono svantaggiare le PMI. Tuttavia, per ottenere un vantaggio in termini di sostenibilità, la ponderazione dovrebbe ammontare almeno al 5 per cento del punteggio massimo possibile.

Per determinare l'impatto ambientale dei trasporti si possono utilizzare i seguenti **parametri per la valutazione**.

Ecobilancio (LCA) secondo la norma ISO 14040/14044

L'ecobilancio («Life Cycle Assessment»; LCA) permette di analizzare i flussi di materiali e le emissioni durante l'intero ciclo di vita di una prestazione, così come il loro impatto sull'ambiente. L'ecobilancio è standardizzato nelle norme ISO 14040/14044. Gli ecobalanci dell'intero oggetto dell'appalto o di parti di esso (in particolare del trasporto come ecobilancio del trasporto) possono essere utilizzati per formulare i criteri di aggiudicazione. Grazie al calcolatore dei trasporti online ([calcolatore dei trasporti \[treeze.ch\]](http://calcolatore.dei.trasporti.treeze.ch), unicamente in tedesco), basato su dati di valutazione del ciclo di vita forniti della KBOB, è possibile, ad esempio, calcolare l'impatto ambientale dei trasporti in modo standardizzato sulla base di dati di valutazione del ciclo di vita verificati.

Monetizzazione dei costi esterni

I costi esterni² dei trasporti possono essere monetizzati in funzione delle emissioni di gas serra, vale a dire che possono essere stimati sotto forma di una somma di denaro. La base è costituita da un

bilancio climatico. Questi costi del ciclo di vita possono essere utilizzati come criteri di aggiudicazione.

In questo caso i costi esterni già internalizzati³ devono essere dedotti per evitare di computarli due volte e quindi di causare una distorsione della concorrenza.

→ Per maggiori informazioni si veda la scheda informativa sui costi del ciclo di vita (in elaborazione).

Specifiche tecniche

Il committente può prevedere specifiche tecniche per la conservazione delle risorse naturali o la protezione dell'ambiente (cfr. art. 30 LAPub/CIAP). Le offerte che non adempiono le specifiche tecniche vengono escluse dal seguito della procedura. Si raccomanda pertanto di formulare come specifiche tecniche soltanto i requisiti ecologici assolutamente necessari, mentre quelli auspicabili dovrebbero essere definiti come criteri di aggiudicazione. Requisiti troppo rigorosi per l'oggetto dell'appalto possono costituire inutili ostacoli al commercio. La concorrenza non deve quindi essere limitata più del necessario.

Ad esempio, l'esclusione del trasporto di merci per via aerea può essere interpretata come un inutile ostacolo al commercio ai sensi dell'articolo X GPA⁴. Inoltre, nel caso di una fornitura unica, difficilmente il trasporto potrebbe essere considerato un criterio obbligatorio proporzionale.⁵ Il servizio di aggiudicazione può risolvere questo problema concedendo tempi di consegna adeguati.

Criteri di idoneità

I criteri di idoneità riguardano l'idoneità dell'offerente e devono essere oggettivamente necessari e verificabili (art. 27 cpv. 1 e 2 LAPub/CIAP). Si può esigere l'adempimento di criteri di idoneità riferiti all'ambiente, ad esempio, per appalti che richiedono specifiche competenze tecniche o conoscenze ecologiche da parte dell'offerente. Ciò può essere ipotizzabile, ad esempio, in caso di trasporto di merci pericolose o per commesse concernenti lo smaltimento dei rifiuti (compreso il trasporto).

² I costi esterni sono costi che non sono pagati dai beneficiari di un servizio - in questo caso un servizio di trasporto - ma sono sostenuti da altri attori o dalla società.

³ I costi esterni già internalizzati sono costi esterni che vengono pagati dai beneficiari del servizio in questione attraverso una tassa o un prelievo, e sono pertanto "internalizzati".

⁴ Accordo riveduto sugli appalti pubblici, RS 0.632.231.422.

⁵ Cfr. Rolf H. Weber / Rika Koch, «Berücksichtigung des Transports. Öffentliches Beschaffungswesen im Spannungsfeld von Umweltschutz und Diskriminierungsverbot», in: *Jusletter* dell'8.2.2016, n. marg. 70.

Ulteriori strumenti e informazioni

Sulla piattaforma delle conoscenze sugli appalti pubblici sostenibili (PAP) sono disponibili la matrice di rilevanza elaborata dall'UFAM e altri strumenti ausiliari.

→ www.woeb.swiss

Sulla PAP è ugualmente disponibile il parere legale commissionato dall'UFAM, sulla base del quale è stata redatta la presente scheda informativa:

→ [Parere legale - Considerazione della sostenibilità ecologica dei trasporti nel contesto degli appalti pubblici | Piattaforma delle conoscenze sugli appalti pubblici sostenibili PAP \(woeb.swiss\)](#)

Per ulteriori informazioni

Ufficio federale dell'ambiente UFAM:

[Servizio appalti pubblici ecologici](#)

Segreteria della Conferenza degli acquisti della Confederazione CA:

[Acquisti sostenibili](#)

Centro di competenza per gli acquisti pubblici della Confederazione CCAP:

[Centro di competenza per gli acquisti pubblici della Confederazione CCAP](#)

Conferenza degli acquisti pubblici CAP (disponibile in tedesco e in francese):

[Geschäftsstelle der Fachkonferenz öffentliches Beschaffungswesen FöB](#)

[Direction de la Conférence des marchés publics CMP](#)