

**Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei
consumi pubblici in Emilia-Romagna**

2019-2021

**CHECKLIST PER LA VERIFICA DI CONFORMITA'
ai Criteri Ambientali Minimi (CAM) relativi alla fornitura o
noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada
ai sensi del DM 17 giugno 2021**

Il presente documento è stato realizzato nell'ambito delle attività regolate dal programma annuale 2021 tra la Regione Emilia - Romagna ed ART - ER Attrattività, Ricerca, Territorio.

ART - ER Attrattività Ricerca Territorio è la Società Consortile dell'Emilia - Romagna per favorire la crescita sostenibile della regione attraverso lo sviluppo dell'innovazione e della conoscenza, l'attrattività e l'internazionalizzazione del sistema territoriale. info@art-er.it | www.art-er.it

I contenuti del presente documento sono liberamente riproducibili, con l'obbligo di citare la fonte.



Responsabile Regione Emilia Romagna: Paolo Ferrecchi, Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente Regione Emilia-Romagna

Coordinamento Progetto Regione Emilia Romagna: Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale Regione Emilia Romagna

Patrizia Bianconi



Coordinamento e contenuti ART-ER: Marco Ottolenghi, Angela Amorusi, Michele Bartolomei con il supporto della società PUNTO 3 SRL

data di chiusura del documento: settembre 2022.

CHECKLIST PER LA VERIFICA DI CONFORMITA' AI CAM relativi alla fornitura o noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada (DM 17 giugno 2021)

Finalità del documento e riferimenti normativi

Il presente documento vuole supportare le stazioni appaltanti, del territorio della Regione Emilia-Romagna, nelle procedure di verifica e di conformità ai Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento della fornitura o noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada (approvati con DM 17 giugno 2021) sia in fase di valutazione delle offerte che nella fase di esecuzione del contratto.

Quest'attività rientra nell'ambito delle azioni di formazione e supporto tecnico, previste dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi pubblici in Regione Emilia-Romagna per il triennio 2019-2021 (DdA n°219 del 17 settembre 2019), per sopperire alle difficoltà spesso riscontrate dalle stazioni appaltanti in fase di verifica delle offerte e di esecuzione dei contratti rispetto alle previsioni dei CAM.

Lo strumento nasce con il preciso intento di facilitare la corretta valutazione delle offerte rispetto alle specifiche tecniche e alle clausole di aggiudicazione e di esecuzione richieste dallo specifico CAM, in quanto criteri obbligatori ai sensi della normativa dei Codici dei Contratti Pubblici (D. Lgs. 50/2016 e ss. mm. ii.) e fondamentali per una corretta impostazione del bando "verde".

La procedura di verifica è di cruciale importanza in quanto permette di valutare la corrispondenza ai requisiti ambientali, alle caratteristiche del servizio o della fornitura presentati dall'operatore economico (offerente) ai fini della corretta aggiudicazione del bando e successiva esecuzione del contratto.

La check-list, infatti, individua per ogni singolo criterio i metodi di conformità e la documentazione di prova che l'operatore economico è obbligato a produrre nelle diverse fasi della procedura di approvvigionamento pubblico.

In particolare, i criteri contenuti nella check-list indicati con la lettera O (*Obbligatori*) devono essere obbligatoriamente verificati mentre quelli indicati con la lettera F (*Facoltativi*) dovranno essere verificati solo se introdotti dalla stazione appaltante nella procedura di gara. Le procedure di verifica di ciascun criterio sono indicate con la lettera V (*Verifica*).

Ai sensi dell'art. 34 del Codice dei Contratti Pubblici infatti è obbligatorio per le stazioni appaltanti inserire le specifiche tecniche e clausole contrattuali contenute nei Criteri Ambientali Minimi (CAM).

Relativamente ai criteri di selezione dei candidati e ai criteri premianti dell'offerta presenti nei CAM il loro inserimento è facoltativo.

ENTE	
PROCEDURA DI GARA (GIG)	
RESPONSABILE DELLA PROCEDURA (RUP/DEC)	
DATA	

CRITERI OBBLIGATORI

✓

SPECIFICHE TECNICHE																					
O1	<p>Limiti di emissione di diossido di carbonio e di inquinanti atmosferici (veicoli puliti) Almeno il 38,5%¹ in numero dei veicoli M1 e N1 rispetto al numero totale dei veicoli oggetto della gara d'appalto, anche qualora le stazioni appaltanti siano chiamate a suddividere la gara in lotti distinti, è costituita da veicoli puliti, vale a dire con livelli di emissione di diossido di carbonio e di inquinanti atmosferici inferiori o uguali alle soglie indicate nella Tabella sottostante. Qualora la quota del 38,5% corrisponda ad un numero decimale, il numero di veicoli "puliti" da offrire è il numero intero arrotondato per eccesso.</p> <p>Soglie di emissione di CO₂ e di inquinanti atmosferici per veicoli puliti leggeri M1 e N1</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorie di veicoli</th> <th colspan="2">Fino al 31 dicembre 2025</th> <th colspan="2">Dal 1° gennaio 2026</th> </tr> <tr> <td></td> <td>CO₂ g/km</td> <td>Inquinanti atmosferici PN e NOx dichiarati in base al Real Driving Emission test (RDE) *</td> <td>CO₂ g/km</td> <td>Inquinanti atmosferici PN e NOx dichiarati in base al Real Driving Emission test</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td> <td>≤ 50 CO₂ g/km</td> <td>≤ 80% dei valori limite di emissioni di inquinanti PN e NOx stabiliti dalla normativa di omologazione ambientale vigente**</td> <td>0 CO₂ g/km</td> <td>***</td> </tr> <tr> <td>N1</td> <td>≤ 50 CO₂ g/km</td> <td>≤ 80% dei valori limite di emissioni di inquinanti PN e NOx stabiliti dalla normativa di omologazione ambientale vigente**</td> <td>0 CO₂ g/km</td> <td>***</td> </tr> </tbody> </table>	Categorie di veicoli	Fino al 31 dicembre 2025		Dal 1° gennaio 2026			CO ₂ g/km	Inquinanti atmosferici PN e NOx dichiarati in base al Real Driving Emission test (RDE) *	CO ₂ g/km	Inquinanti atmosferici PN e NOx dichiarati in base al Real Driving Emission test	M1	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80% dei valori limite di emissioni di inquinanti PN e NOx stabiliti dalla normativa di omologazione ambientale vigente**	0 CO ₂ g/km	***	N1	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80% dei valori limite di emissioni di inquinanti PN e NOx stabiliti dalla normativa di omologazione ambientale vigente**	0 CO ₂ g/km	***
Categorie di veicoli	Fino al 31 dicembre 2025		Dal 1° gennaio 2026																		
	CO ₂ g/km	Inquinanti atmosferici PN e NOx dichiarati in base al Real Driving Emission test (RDE) *	CO ₂ g/km	Inquinanti atmosferici PN e NOx dichiarati in base al Real Driving Emission test																	
M1	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80% dei valori limite di emissioni di inquinanti PN e NOx stabiliti dalla normativa di omologazione ambientale vigente**	0 CO ₂ g/km	***																	
N1	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80% dei valori limite di emissioni di inquinanti PN e NOx stabiliti dalla normativa di omologazione ambientale vigente**	0 CO ₂ g/km	***																	
O2	Almeno il 50% dei veicoli adibiti al trasporto su strada acquistati o noleggiati dovranno essere alimentati ad energia elettrica, ibrida o a idrogeno. Le disposizioni si applicano in caso di acquisto o noleggio di almeno due veicoli ² .																				
O3	<p>La rimanente quota dei veicoli acquistati o noleggiati, se non costituita da "veicoli puliti" (conformità O1), deve essere composta da veicoli ciascuno dei quali con livelli di emissioni di diossido di carbonio CO₂ inferiori o uguali alle soglie indicate nelle Tabella sottostante. I livelli di emissioni di inquinanti devono essere inferiori o al massimo pari a quelli definiti dalla normativa in vigore ai fini dell'immatricolazione o, in caso di veicoli usati, a quelli relativi alla "Classe Euro" immediatamente precedente a quella in vigore ai fini dell'immatricolazione al momento della pubblicazione del bando di gara o della richiesta d'offerta.</p> <p>Soglie di emissione di CO₂</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorie di veicoli</th> <th>Soglie di emissione di CO₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Veicoli commerciali leggeri con massa fino a 3,5 tonnellate (N1, classe II e III) e veicoli M1 con 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente</td> <td> ≤ 225 CO₂ g/km (NEDC) ≤ 315 CO₂ g/km (WLTP) </td> </tr> </tbody> </table>	Categorie di veicoli	Soglie di emissione di CO ₂	Veicoli commerciali leggeri con massa fino a 3,5 tonnellate (N1, classe II e III) e veicoli M1 con 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente	≤ 225 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 315 CO ₂ g/km (WLTP)																
Categorie di veicoli	Soglie di emissione di CO ₂																				
Veicoli commerciali leggeri con massa fino a 3,5 tonnellate (N1, classe II e III) e veicoli M1 con 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente	≤ 225 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 315 CO ₂ g/km (WLTP)																				

¹ La stazione appaltante può indicare direttamente il numero dei veicoli puliti che devono essere offerti.

² Le pubbliche amministrazioni di cui al comma 108 della legge n. 160/2019, tenute a rispettare entrambi i vincoli, sono invitate ad indicare direttamente nella documentazione di gara il numero specifico di veicoli con le tipologie di trazione o i limiti di emissioni inquinanti richieste per rendere la fornitura conforme al criterio ambientale "Limiti di emissione di diossido di carbonio e di inquinanti atmosferici".

	Fuoristrada	≤ 175 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 215 CO ₂ g/km (WLTP)	
	Veicoli commerciali leggeri (N1, classe I)	≤ 150 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 200 CO ₂ g/km (WLTP)	
	Altre categorie di veicoli M1	≤ 130 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 160 CO ₂ g/km (WLTP)	
V1	ANALISI DEL CRITERIO (da verificare in fase valutazione delle offerte)	<p>Verifica:</p> <ul style="list-style-type: none"> Per ciascun veicolo M1 ed N1: il costruttore, la designazione commerciale, la categoria, il motore (a combustione interna, elettrico, ibrido, idrogeno), il tipo di alimentazione e la "Classe Euro". Per ciascun veicolo a non esclusiva propulsione elettrica o a idrogeno, rapporti di prova - rilasciati dal servizio tecnico incaricato dell'omologazione- relativi ai livelli di emissioni di CO₂ (g/km) e di inquinanti misurati in omologazione. Per ciascun veicolo a doppia alimentazione a combustione interna, benzina-metano e benzina-GPL, indicazione dei dati di emissione di CO₂ (g/km) relativi al solo gas (metano o GPL). 	<input type="checkbox"/>

√

SPECIFICHE TECNICHE			
O2	<p>Veicoli elettrici nuovi (M1 e N1): garanzia della batteria di trazione e piano di manutenzione programmata</p> <p>Per le autovetture ed i veicoli commerciali leggeri elettrici nuovi offerti (M1 e N1) la garanzia minima della batteria elettrica deve garantire l'operabilità dei veicoli per una percorrenza almeno pari a 150.000 km oppure avere validità di 8 anni, con capacità di carica residua $\geq 70\%$ del valore nominale.</p> <p>In caso di veicoli privi di batteria, con la batteria elettrica fornita separatamente in leasing operativo, il fornitore deve offrire un "piano di manutenzione programmata" della stessa.</p>		
V2	ANALISI DEL CRITERIO (da verificare in fase valutazione delle offerte)	<p>Verifica</p> <ul style="list-style-type: none"> della documentazione relativa alla garanzia della batteria del veicolo dalla quale si evincano le informazioni su percorrenza (km) o durata in anni della garanzia e con indicazione della capacità di carica residua del valore nominale (IEC 62660) in caso di leasing operativo della batteria, copia del "piano di manutenzione programmata". 	<input type="checkbox"/>

CRITERI FACOLTATIVI

CRITERI PREMIANTI			
F1	Sistemi automatici di controllo della pressione degli pneumatici Attribuzione di un punteggio tecnico premiante all'offerta di veicoli commerciali leggeri offerti (N1) equipaggiati con un sistema automatico di controllo della pressione degli pneumatici.		
V1	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della documentazione tecnica del veicolo dalla quale si evinca la presenza del dispositivo richiesto.	<input type="checkbox"/>
F2	Sistema di condizionamento aria Attribuzione di un punteggio tecnico premiante all'offerta di veicoli commerciali leggeri offerti (N1, classe II e III) equipaggiati con un sistema di condizionamento d'aria che utilizzi un refrigerante il cui potenziale di riscaldamento globale (GWP) è inferiore a 150.		
V2	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della dichiarazione del costruttore del veicolo, riferita allo specifico modello e versione del veicolo offerto in gara, dalla quale si evincano le seguenti informazioni: il nome del gas refrigerante, utilizzato per il sistema di condizionamento aria, con relativo GWP (allegati I e II del Regolamento (UE) n. 517/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 sui gas fluorurati a effetto serra e che abroga il regolamento (ce) n. 842/2006). + In caso di utilizzo di una miscela di gas refrigeranti indicare il nome dei singoli gas refrigeranti, la composizione della miscela dei gas utilizzati con i GWP delle singole sostanze e la relativa somma, quest'ultima calcolata secondo quanto indicato all'allegato IV del Regolamento (UE) n. 517/2014.	<input type="checkbox"/>

CRITERI PREMIANTI		
F3	Dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa Attribuzione di un punteggio tecnico premiante all'offerta di veicoli (M1 e N1) che dispongono di dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa costituiti da diodi a emissione luminosa (LED) (o con tecnologia alternativa che abbia efficienza e durata almeno equivalente) almeno per i seguenti apparati di illuminazione e segnalazione: <ol style="list-style-type: none"> 1) proiettore anabbagliante (con sistema di fari direzionali anteriori); 2) proiettore abbagliante; 3) luce di posizione anteriore; 4) fendinebbia anteriore; 5) fendinebbia posteriore; 6) indicatore di direzione anteriore; 7) indicatore di direzione posteriore; 8) luce di retromarcia 	
V3	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della documentazione tecnica del veicolo dalla quale si evinca la presenza del sistema di illuminazione e segnalazione luminosa richiesta <input type="checkbox"/>
F4	Veicoli elettrici con sistema di frenata rigenerativa Attribuzione di un punteggio tecnico premiante all'offerta di veicoli elettrici (M1, N1) dotati di un sistema di 'frenata rigenerativa', con il quale l'energia generata in fase di frenata viene accumulata nelle batterie di trazione e rilasciata nella rete di bordo per la trazione.	
V4	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della documentazione tecnica del veicolo dalla quale si evinca la presenza del sistema di frenata rigenerativa. <input type="checkbox"/>
F5	Veicoli elettrici nuovi (M1 ed N1): estensione della garanzia della batteria di trazione Attribuzione di un punteggio tecnico premiante all'offerta di veicoli elettrici nuovi offerti (M1 e N1) la cui garanzia della batteria elettrica garantisca l'operabilità dei veicoli nei seguenti casi: <ul style="list-style-type: none"> • Per una percorrenza ≥ 195000 km o una durata della garanzia superiore di due anni (8+2), con capacità di carica residua $\geq 70\%$ del valore nominale (punti X) • Per una percorrenza ≥ 225000 km o una durata della garanzia superiore di tre anni di garanzia (8+3), con capacità di carica residua $\geq 70\%$ del valore nominale (punti Y>X) 	
V5	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della documentazione tecnica relativa alla garanzia della batteria elettrica di trazione del veicolo dalla quale si evincano le informazioni su percorrenza (km) o durata in anni della garanzia e con indicazione della capacità di carica residua del valore nominale (IEC 62660). <input type="checkbox"/>
F6	Emissioni sonore Attribuzione di un punteggio tecnico premiante se le emissioni sonore dei veicoli acquisiti entro giugno 2024 sono inferiori o uguali ai seguenti limiti: <p><u>per la Categoria M1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 68 dB (rapporto potenza/massa ≤ 120 kW/1000 kg) • 69 dB (120 kW/1 000 kg < rapporto potenza/massa ≤ 160 kW/1 000 kg) • 71 dB (160 kW/1000 kg rapporto potenza/massa) • 72 dB (rapporto potenza/massa > 200 kW/1 000 kg numero di sedili ≤ 4 punto R del sedile conducente ≤ 450 mm da terra) 	

	<p><u>per la Categoria N1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 69 dB (massa ≤ 2 500 kg) ● 71 dB (2500 kg < massa ≤ 3 500 kg) 		
V6	<p>ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)</p>	<p>Verifica della documentazione tecnica di omologazione che riporti tale informazione</p> <p style="text-align: center;">o</p> <p>rapporti di prova dei test eseguiti secondo quanto indicato all'allegato II "Metodi e strumenti di misurazione del rumore prodotto da veicoli a motore"</p>	<input type="checkbox"/>

CRITERI PREMIANTI			
F7	<p>Rivestimenti interni dei veicoli</p> <p>I rivestimenti interni sono costituiti da filati di fibre riciclate e sono in possesso di certificazioni, oppure sono costituiti da polimeri bio-based conformi alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017 e sono in possesso di certificazioni in grado di garantire che l'origine della materia prima a base biologica sia derivante da una attività di recupero o sia un sottoprodotto generato da altri processi produttivi.</p> <p>Il punteggio deve essere assegnato in maniera direttamente proporzionale alla percentuale in peso di fibre riciclate o di polimeri bio-based presenti nel rivestimento interno dei veicoli offerti.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● dal 15 al 30% (punti x) ● dal 30% al 50% (punti y>x) ● oltre il 50% (punti z>y) 		
V7	<p>ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)</p>	<p>Verifica del possesso per i rivestimenti costituiti da filati di fibre riciclate delle certificazioni quali "Global Recycle Standard" (GRS), "Remade in Italy", Plastica Seconda Vita o equivalenti,</p> <p style="text-align: center;">oppure</p> <p>per rivestimenti costituiti da polimeri bio-based conformi alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017 e sono in possesso di certificazioni in grado di garantire che l'origine della materia prima a base biologica sia derivante da una attività di recupero o sia un sottoprodotto generato da altri processi produttivi, quale ad esempio il "Global Recycle Standard" (GRS), la certificazione Remade in Italy, o equivalenti certificazioni basate sulla tracciabilità dei materiali e sul bilancio di massa rilasciate da un Organismo della valutazione della conformità accreditato</p> <p style="text-align: center;">oppure</p> <p>da certificazioni che garantiscano la sostenibilità ambientale delle materie prime rinnovabili utilizzate, vale a dire che tali materie prime, non costituite da biomassa potenzialmente destinabile ad uso alimentare, non originino da terreni ad alta biodiversità e ad elevate scorte di carbonio</p>	<input type="checkbox"/>
F8	<p>Imbottiture dei sedili</p> <p>Le imbottiture dei sedili sono costituite da filati di fibre riciclate e sono in possesso di certificazioni, oppure sono costituiti da polimeri bio-based conformi alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017 e sono in possesso di certificazioni in grado di garantire che l'origine della materia prima a base biologica sia derivante da una attività di recupero o sia un sottoprodotto generato da altri processi produttivi.</p> <p>Il punteggio deve essere assegnato in maniera direttamente proporzionale alla percentuale in peso di fibre riciclate o di polimeri bio-based presenti nell'imbottitura dei sedili dei veicoli offerti.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● dal 15 al 30% (punti x) 		

	<ul style="list-style-type: none"> ● dal 30% al 50% (punti y>x) ● oltre il 50% (punti z>y) 		
V8	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	<p>Verifica del possesso per i rivestimenti costituiti da filati di fibre riciclate delle certificazioni quali “Global Recycle Standard” (GRS), “Remade in Italy”, Plastica Seconda Vita o equivalenti,</p> <p>oppure</p> <p>per rivestimenti costituiti da polimeri bio-based conformi alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017 e sono in possesso di certificazioni in grado di garantire che l’origine della materia prima a base biologica sia derivante da una attività di recupero o sia un sottoprodotto generato da altri processi produttivi, quale ad esempio il “Global Recycle Standard” (GRS), la certificazione Remade in Italy, o equivalenti certificazioni basate sulla tracciabilità dei materiali e sul bilancio di massa rilasciate da un Organismo della valutazione della conformità accreditato</p> <p>oppure</p> <p>da certificazioni che garantiscano la sostenibilità ambientale delle materie prime rinnovabili utilizzate, vale a dire che tali materie prime, non costituite da biomassa potenzialmente destinabile ad uso alimentare, non originino da terreni ad alta biodiversità e ad elevate scorte di carbonio</p>	□
F9	<p>Componenti in materiale termoplastico</p> <p>I componenti in materiale termoplastico dei veicoli sono costituiti da filati di fibre riciclate e sono in possesso di certificazioni, oppure sono costituiti da polimeri bio-based conformi alla norma tecnica UNI-EN 16640:2017 e sono in possesso di certificazioni in grado di garantire che l’origine della materia prima a base biologica sia derivante da una attività di recupero o sia un sottoprodotto generato da altri processi produttivi.</p> <p>Il punteggio deve essere assegnato in maniera direttamente proporzionale alla percentuale in peso di plastica riciclata o di plastica bio-based utilizzata rispetto al peso totale dei componenti in materiale termoplastico che costituiscono il veicolo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● dal 5 al 15% (punti x) ● dal 15 al 30% (punti y) ● oltre il 30% (punti z) 		
V9	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	<p>Verifica dell’elenco dei componenti in plastica riciclata o in plastica bio-based, i riferimenti delle certificazioni possedute, il peso della plastica riciclata o della plastica bio-based rispetto al peso complessivo del materiale termoplastico di tutti i componenti del veicolo, diversi dai rivestimenti tessili e dalle imbottiture.</p>	□
F10	<p>Accumulatori a litio esausti: pacchi storage e recupero metalli</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Il produttore dei veicoli offerti o il produttore/importatore della batteria per la trazione ha stipulato un contratto con il sistema collettivo o individuale di raccolta in base al quale tutti gli accumulatori al litio esausti, usati per la trazione dei veicoli elettrici ed ibridi, sono destinati sia ad essere recuperati e riassemblati in pacchi di storage per lo stoccaggio di energia da fonti rinnovabili, che al recupero dei metalli (litio, cobalto, nichel ed altri metalli presenti) (punti X). ● Il produttore dei veicoli offerti o il produttore/importatore della batteria per la trazione ha stipulato un contratto con il sistema collettivo o individuale di raccolta in base al quale tutti gli accumulatori al litio esausti, usati per la trazione dei veicoli elettrici ed ibridi, sono destinati ad essere recuperati e riassemblati in pacchi di storage per lo stoccaggio di energia da fonti rinnovabili (punti 0,5X) ● Il produttore dei veicoli offerti o il produttore/importatore della batteria per la trazione ha stipulato un contratto con il sistema collettivo o individuale di raccolta in base al quale su tutti gli accumulatori al litio esausti, usati per la trazione dei veicoli elettrici ed ibridi, è attuato un processo di recupero dei metalli (litio, cobalto, nichel ed altri metalli presenti) (punti 0,5X). 		

V10	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della dichiarazione contenente i dati del soggetto che ha stipulato il contratto con il sistema collettivo o sistema individuale di raccolta e copia del contratto medesimo che dimostri la destinazione delle batterie elettriche di trazione esauste agli impianti di assemblaggio di batterie elettriche e/o agli impianti di trattamento per il recupero dei metalli e descrive la tecnologia dell'impianto di recupero dei metalli, riportando altresì gli estremi dell'autorizzazione unica ambientale o dell'autorizzazione ordinaria (di cui all'art. 208 Dlgs 152/2006) degli impianti di destinazione delle batterie a litio di trazione esauste.	<input type="checkbox"/>
F11	Processo di recupero dei metalli dagli Accumulatori esausti Se il processo di recupero dei metalli (litio, cobalto, nichel ed altri metalli presenti), attuato sugli accumulatori a litio esausti usati per la trazione dei veicoli elettrici ed ibridi, è un processo svolto a bassa temperatura, si assegnano ulteriori punti tecnici (punti Y, da sommare ai punti 0,5X).		
V11	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della dichiarazione contenente i dati del soggetto che ha stipulato il contratto con il sistema collettivo o sistema individuale di raccolta e copia del contratto medesimo che dimostri la destinazione delle batterie elettriche di trazione esauste agli impianti di assemblaggio di batterie elettriche e/o agli impianti di trattamento per il recupero dei metalli e descrive la tecnologia dell'impianto di recupero dei metalli, riportando altresì gli estremi dell'autorizzazione unica ambientale o dell'autorizzazione ordinaria (di cui all'art. 208 Dlgs 152/2006) degli impianti di destinazione delle batterie a litio di trazione esauste.	<input type="checkbox"/>
F12	Accumulatori più efficienti e recuperabili Se gli accumulatori usati per la trazione dei veicoli elettrici ed ibridi sono realizzati con materiali più efficienti e recuperabili rispetto agli accumulatori a litio		
V12	ANALISI DEL CRITERIO (da considerare in fase di valutazione delle offerte)	Verifica della documentazione tecnico-scientifica degli accumulatori che ne dimostri la maggiore capacità di accumulo e la maggiore durata rispetto agli accumulatori a litio (IEC 62660) e la recuperabilità del materiale.	<input type="checkbox"/>