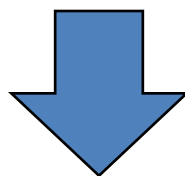


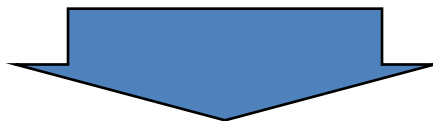
COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO

DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI E MATERIALI



NORME PER LA GESTIONE DEL PARCO VEICOLI RUOTATI

Edizione 2005



SCOPO

CONFIGURARE

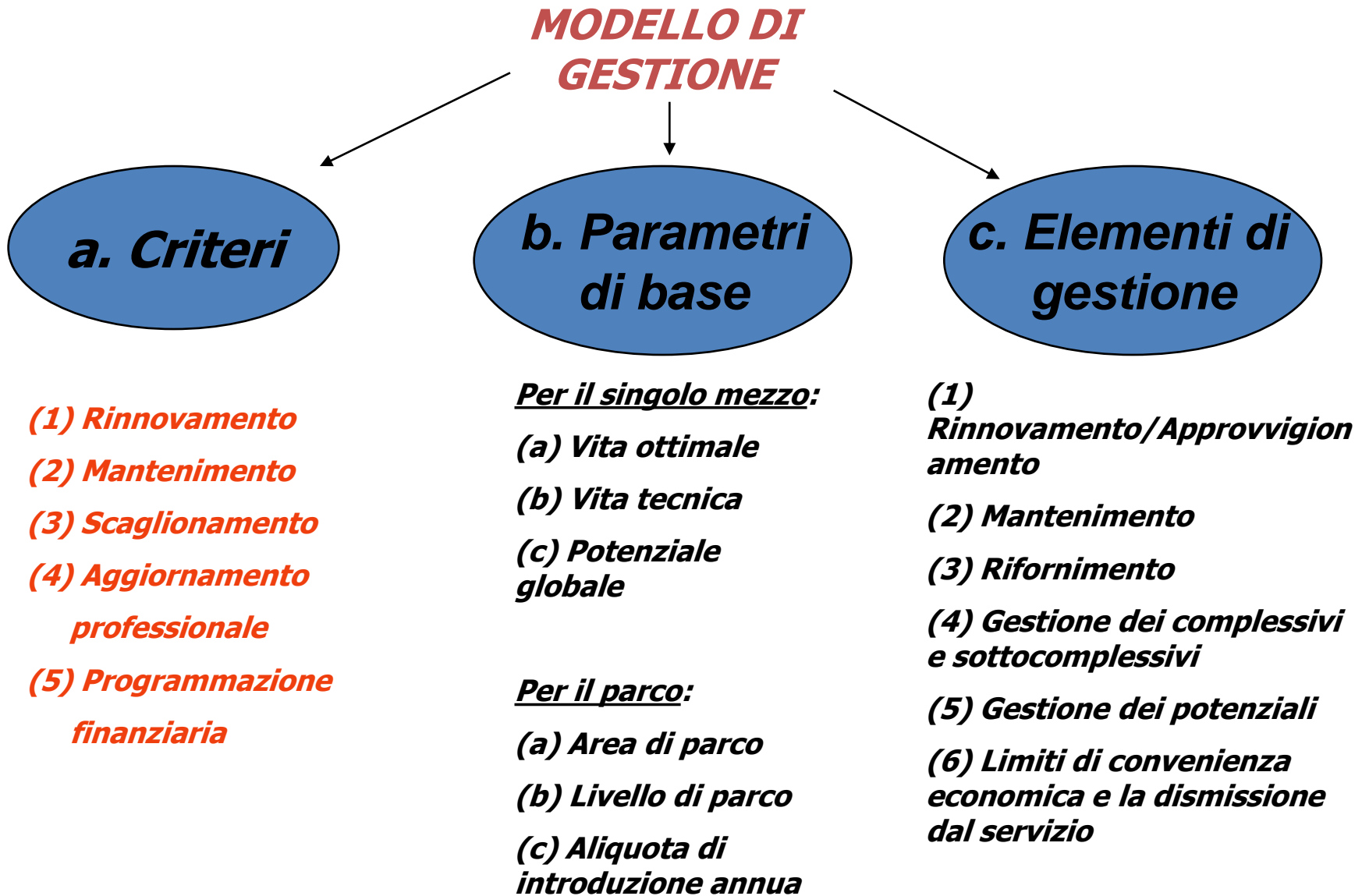
un modello di gestione secondo criteri che consentano un controllo continuo centralizzato ed automatizzato del parco veicoli ruotati

INDICARE

i parametri di base per il mantenimento dell'affidabilità dei singoli veicoli

DISCIPLINARE

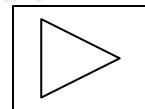
le attività di manutenzione preventiva e correttiva ai vari livelli di competenza tecnico logistica



a. Criteri

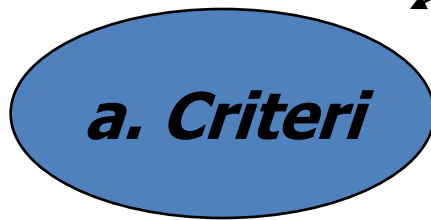
La gestione del parco veicoli ruotati dell'Esercito è attuata usufruendo dei dati inseriti nel sottosistema parchi del SIGE, che consentono il rilevamento aggiornato degli elementi connessi con i potenziali di ciascun mezzo. E' così configurato un modello di gestione che si fonda sui seguenti criteri:

- (1) **rinnovamento** graduale e programmato del parco in un contesto di congruità che tiene conto dei limiti di convenienza economica delle riparazioni da effettuare sui veicoli in esercizio;
- (2) **mantenimento** dell'affidabilità di ciascun veicolo nel corso della sua vita ottimale (Allegato "A") attraverso l'esecuzione di interventi:
 - preventivi/programmati, secondo le prescrizioni riportate nei libretti di uso e manutenzione editi dalle case costruttrici e poste a corredo delle dotazioni di bordo;
 - correttivi, per l'eliminazione di avarie di diversa natura derivanti dall'impiego dei mezzi;



- (3) **scaglionamento** della competenza di esecuzione delle attività di mantenimento in funzione della loro specializzazione e complessità tecnica sugli organi logistici dell'aderenza e del sostegno prevedendo, altresì, il ricorso all'industria privata con modalità:
- decentrate, assegnando agli EDR risorse finanziarie commisurate allo svolgimento di manutenzioni e piccole riparazioni, nonché all'acquisto di ricambistica non disponibile nei canali di rifornimento e, comunque, funzionale al completamento di riparazioni in atto nell'officina del reparto;
 - accentrate, con forme contrattuali di assistenza preferibilmente stipulate con le case costruttrici;
 - areali, da parte dei CERIMANT/SERIMANT, per il sostegno di veicoli in dotazione a reparti sprovvisti di organo di riparazione o per il ripristino dell'efficienza di mezzi in avaria sgomberati dai teatri di operazioni eccedenti le capacità manutentive dei reparti/enti compresi nei relativi bacini d'utenza;
- (4) **aggiornamento professionale** del personale tecnico della FLA e della FLS per il mantenimento delle capacità necessarie all'espletamento degli interventi di propria competenza relativi ai veicoli tattici e tattico/logistici in dotazione alla F.A.;
- (5) **programmazione finanziaria** dei Centri di Spesa e dei Centri di Responsabilità Amministrativa in coerenza agli obiettivi logistici di breve, medio e lungo termine individuati dal Capo di SME.

MODELLO DI GESTIONE



- (1) Rinnovamento**
- (2) Mantenimento**
- (3) Scaglionamento**
- (4) Aggiornamento
professionale**
- (5) Programmazione
finanziaria**

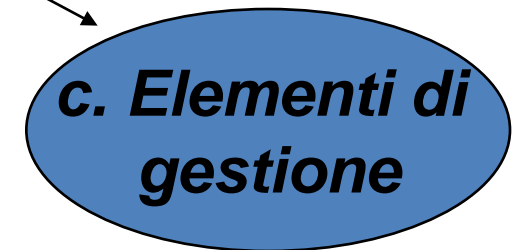


Per il singolo mezzo:

- (a) Vita ottimale**
- (b) Vita tecnica**
- (c) Potenziale
globale**

Per il parco:

- (a) Area di parco**
- (b) Livello di parco**
- (c) Aliquota di
introduzione annua**



- (1) Rinnovamento/Approvvigionamento**
- (2) Mantenimento**
- (3) Rifornimento**
- (4) Gestione dei complessivi
e sottocomplessivi**
- (5) Gestione dei potenziali**
- (6) Limiti di convenienza
economica e la dismissione
dal servizio**

Parametri di base

L'attività manutentiva del parco veicoli ruotati dev'essere condotta in un'ottica manageriale che, in armonia con i principi dell'economicità, dell'efficienza e dell'efficacia, si basi su adeguati parametri di riferimento che vengono così stabiliti:

per il singolo mezzo:

- (a) **vita ottimale:** periodo espresso in anni, durante il quale l'automezzo e le proprie dotazioni/accessori forniscono ad un costo di esercizio mantenuto entro limiti di economicità le normali prestazioni con un determinato grado di affidabilità. Essa viene stabilita sulla base di elementi di natura tecnica ed economico-statistica.
Di massima, al raggiungimento della vita ottimale, un mezzo viene dismesso, salvo che esigenze particolari di mantenimento a livello del parco non impongano, comunque, il loro mantenimento in servizio;
- (b) **vita tecnica:** intervallo continuativo di tempo, espresso in anni, durante il quale il veicolo e le proprie dotazioni/accessori hanno la potenziale capacità di fornire, in condizioni di affidabilità, le prestazioni stabilite in sede produttiva. Tale parametro, opportunamente corretto con valutazioni di carattere economico-logistiche, concorre alla formulazione della vita ottimale ed è alla base per il calcolo della spesa limite consentita per le riparazioni;
- (b) **potenziale globale:** chilometraggio che si presume il veicolo possa percorrere, nell'arco della vita ottimale, in condizioni di affidabilità.

per il parco:

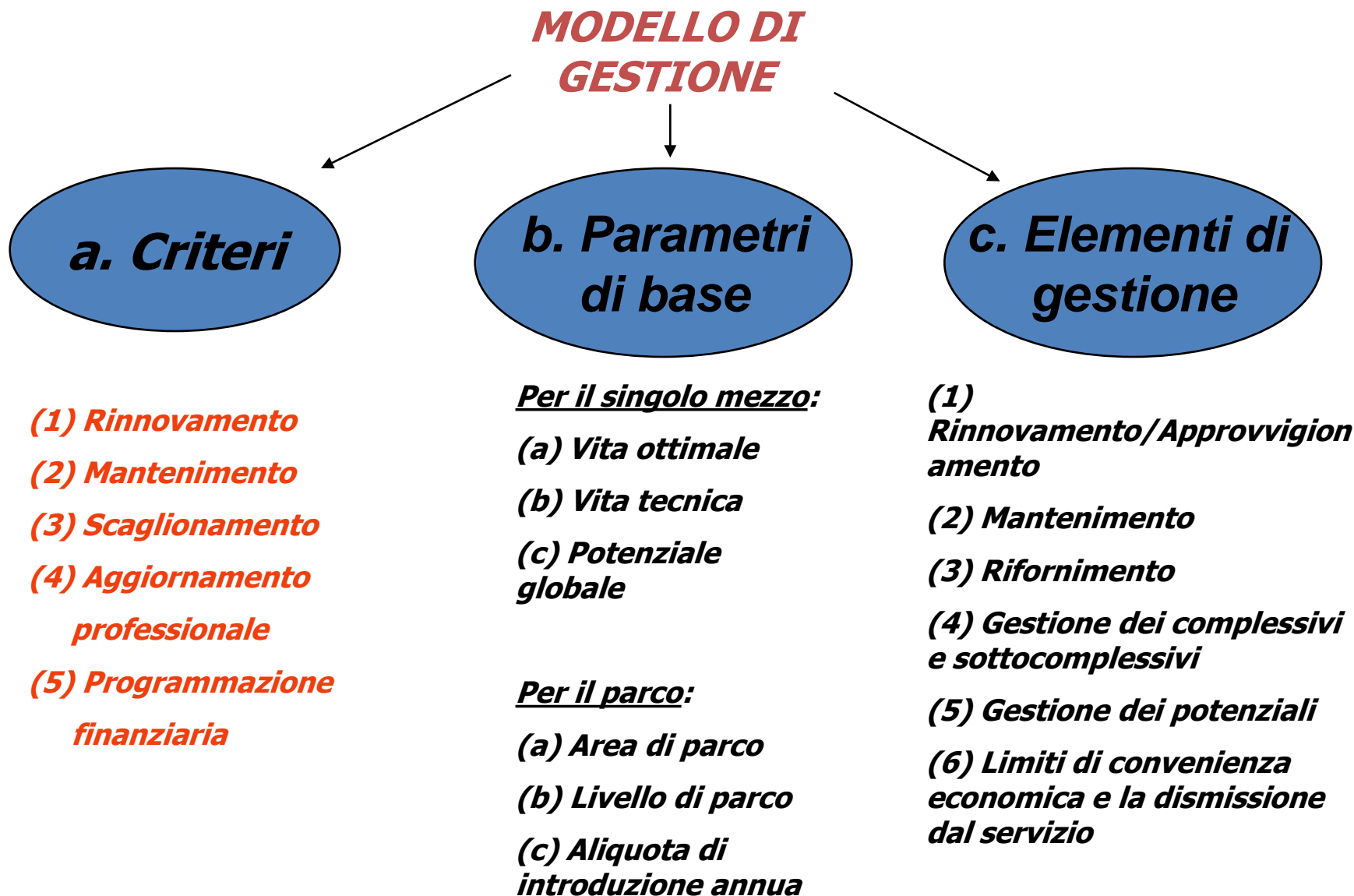
- (a) **Area di parco:** insieme di più specie di mezzi con definite caratteristiche tecniche, di impiego, di costo di approvvigionamento e di gestione.

Pertanto, ai fini della gestione, l'intero parco viene suddiviso in tre aree:

- AREA **A1**: comprende i veicoli di derivazione commerciale, di più frequente impiego, in dotazione alla totalità dei reparti della F.A.;
- AREA **A2**: comprende i veicoli tattici di frequente impiego e di larga dotazione in F.A.;
- AREA **A3**: comprende i veicoli tattico/logistici di concezione ed impiego esclusivi per la F.A. in dotazione limitata ad alcuni reparti.

Per una ripartizione dettagliata in aree di parco dei veicoli ruotati in servizio presso la F.A. si rinvia all'Allegato "A" della presente pubblicazione dove, per ciascun tipo di veicolo sono inoltre precisati la vita ottimale ipotizzata ed il chilometraggio medio annuo rilevato statisticamente.

- (b) **Livello di parco:** rappresenta la consistenza di una data specie di mezzi.
- (c) **Aliquota di introduzione annua:** è il quantitativo di una data specie di mezzi che deve essere introdotto annualmente per mantenere il livello di parco considerato. Per esigenze di programmazione degli acquisti e di pianificazione del livello di parco, la vita ottimale viene espressa in anni. Ciò determina l'adozione di provvedimenti diretti a ripartire uniformemente, nell'ambito delle singole unità, il carico di lavoro tra i veicoli della stessa età e dello stesso tipo provvedendo, ove necessario, a mirate perequazioni a cura del livello superiore.



(c) Elementi di gestione

(1) Rinnovamento

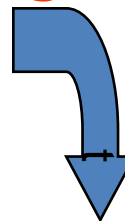
L'approvvigionamento di nuovi veicoli viene effettuato, a secondo dell'Area di appartenenza, con le seguenti modalità:

- Area **A1**, per aliquote annuali programmate dall'ISPETTORATO LOGISTICO in reintegro dei veicoli per i quali è stato decretato il fuori uso secondo quanto previsto dalla circolare “Spesa limite consentita per l'esecuzione delle riparazioni dei materiali dell'area TRAMAT”;
- Area **A2**, per aliquote annuali programmate dallo STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO;
- Area **A3**, per sostituzione “a blocchi” dei mezzi a seguito di raggiunta obsolescenza tecnica od operativa degli stessi (a cura dello SME).

Le aliquote annuali di rinnovamento potranno subire variazioni allorquando lo SME addivenga ad una nuova determinazione della vita ottimale, sulla base dei costi di mantenimento dell'usato e di acquisto del nuovo.

(2) Mantenimento

Atti e procedure finalizzate a garantire l'affidabilità dei mezzi durante la vita ottimale



**Esecuzione di interventi preventivi, correttivi,
revisioni veicolari**

L'attività di mantenimento:

- **competete** ai Comandanti delle Unità;
- **si realizza** mediante la gestione dei potenziali ed il controllo delle condizioni di affidabilità dei mezzi;
- **deve basarsi** sul principio di previsione dei guasti mediante interventi programmati in funzione di limiti di percorrenza o di tempo e di eliminazione delle inefficienze con le necessarie riparazioni, ovvero, mediante gli interventi preventivi e correttivi.

A

Interventi preventivi

Manutenzione ordinaria : competenza del conduttore, con periodicità giornaliera

Manutenzione programmata :

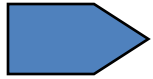
di competenza del plotone TRAMAT o organo equivalente munito di Capo Officina/Capo Meccanico con possibilità di ricorso, nel caso di eccedenza di lavoro, di mancanza di personale specializzato o di attrezzature specifiche, alle lavorazioni esterne entro limiti di spesa contenuti.

Si svolge con interventi e prove prescritte dai manuali tecnici redatti dalle case costruttrici alle previste scadenze chilometriche, ridotte di un terzo in caso d'impiego particolarmente gravoso (sia in territorio nazionale sia in territorio fuori area).

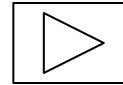
Per i veicoli di nuova generazione, di massima, detti interventi sono oggetto di contratti di assistenza tecnica areali gestiti dai SERIMANT/CERIMANT competenti per territorio.

Si conclude con la dichiarazione di affidabilità /

di esecuzione a regola d'arte sul documento matricolare unificato (a cura del Capo Officina/Capo meccanico della FLA/FLS o Ditta civile)



Revisione veicolare : ha lo scopo di accertare che sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che non si producano emissioni inquinanti superiori ai limiti prescritti



Si conclude con la dichiarazione che il veicolo può circolare in condizioni di sicurezza e registrata sul libretto matricolare e di bordo (adesso Documento Matricolare Unificato) a cura del Cte Cp.mant./Cte plotone TRAMAT/Capo Sz. Collaudi/Capo Officina/Ufficiale TRAMAT o, in assenza, da Capo meccanico nominato dal Cte dell'EDR su proposta del Capo servizio TRAMAT.

***Si può ricorrere ai
SERIMANT/CERIMANT o a Ditte
esterne***



Interventi in garanzia :

solitamente stabiliti dalle case costruttrici in armonia alla normativa vigente in materia, essi possono anche essere oggetto di specifiche disposizioni contrattuali stipulate fra la F.A. e la Ditta fornitrice all'atto dell'acquisizione dei mezzi. In quest'ultimo caso, la diramazione delle disposizioni di dettaglio, sarà a cura dell'Ispettorato Logistico.

B

Interventi correttivi : diretti all'eliminazione di inefficienze



***Contratti, accentrati o decentrati, gestiti dai
SERIMANT/CERIMANT***

***Nelle unità d'impiego, con
organi logistici esecutivi o
con il ricorso a ditte civili,
con proprie risorse
finanziarie***



***Carenze
attrezzature
specifiche***

***Carenze di risorse
finanziarie***

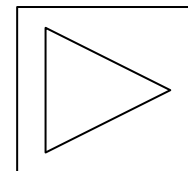


FLA

FLS

Gli eventuali inconvenienti afferenti la funzionalità del materiale o la sicurezza del personale, dovranno essere risolti utilizzando il modulo in allegato “C” (segnalazione di inconveniente tecnico) da redigere a cura del reparto consegnatario. Con le stesse modalità dovranno essere inoltre segnalati gli inconvenienti tecnici eliminati dalle case costruttrici durante il periodo di garanzia.

Si concludono con la dichiarazione di esecuzione a regola d'arte registrata sul Documento Matricolare Unificato (a cura Capo Officina della FLA o FLS o, in assenza, da Capo meccanico nominato dal Cte dell'EDR su proposta del Capo servizio TRAMAT o dell'officina esterna che ha effettuato le lavorazioni).



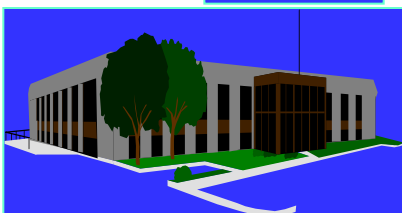
(3) Rifornimento

Il flusso dei rifornimenti per i ricambi e le attrezzature di officina (come specificato in Allegato D) ha, di norma, un andamento dall'indietro all'avanti ed è attivato con la richiesta di rifornimento formulata tramite il SIGE.

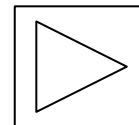
Le richieste di rifornimento della ricambistica per le esigenze del fuori area saranno inoltrate dalla Sala Operativa del Sostegno Logistico direttamente ai competenti Poli di rifornimento costituiti dal MACRA e dai CERIMANT/SERIMANT orientati ai Teatri Operativi.

Gli EDR potranno acquistare direttamente dal libero commercio la ricambistica per i veicoli non inseriti nei contratti di assistenza omnicomprendensiva evitando, comunque, la creazione di scorte.

MACRA



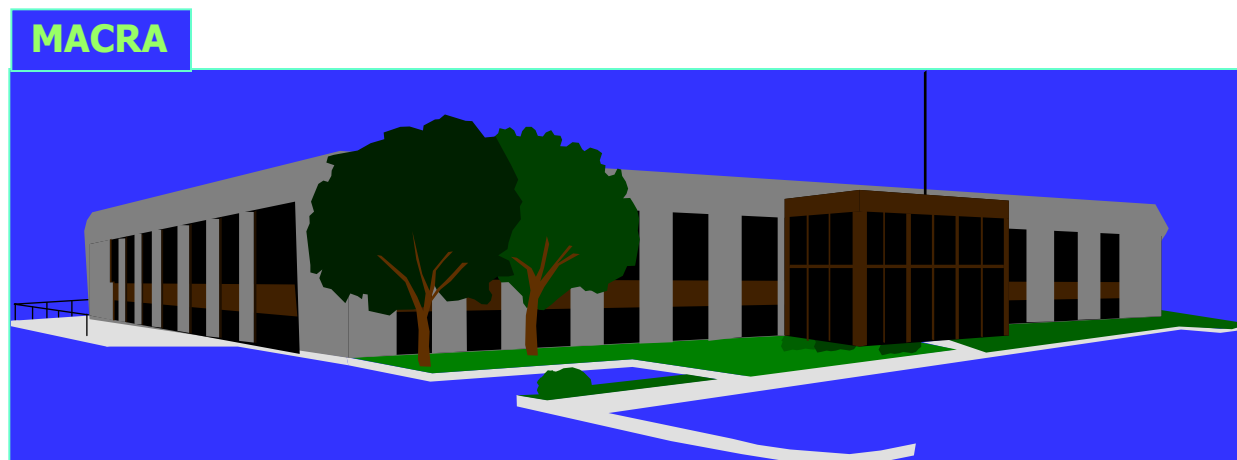
CERIMANT



(4) Gestione dei complessivi e sottocomplessivi

Gli EDR dovranno provvedere a sgomberare i complessivi e i sottocomplessivi inefficienti dei veicoli ruotati tattici e tattico-logistici, presso il MACRA, quale Polo nazionale di rifornimento. I materiali resi efficienti verranno immessi nel ciclo logistico a disposizione degli EDR che ne faranno richiesta. La cessione dei complessivi/sottocomplessivi sarà disposta su autorizzazione del dell'Ispettorato Logistico – Dipartimento Trasporti e Materiali.

Su indicazione di ISPEL TRAMAT, il MACRA costituirà una scorta funzionale di complessivi e sottocomplessivi per le esigenze del “fuori area”.



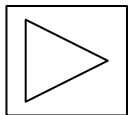
(5) Gestione dei potenziali

L'IMPIEGO DEI MEZZI DEVE ESSERE PIANIFICATO per realizzare un'equa distribuzione del carico di lavoro tra mezzi dello stesso tipo e della stessa età

La responsabilità è del Comandante del Reparto che si avvarrà :



Scheda annuale d'impiego dei veicoli ruotati (allegato "E")



Sistema SIGE



tramite la funzione "Gestione Parchi"
alla voce "Gestione Complessivi"



Per l'inserimento dei chilometri percorsi da ogni veicolo in carico al Reparto

Per percorrenze inferiori al 30% il Comando Logistico, su proposta dei Comandi di vertice d'Area, autorizzerà **perequazioni** per ottimizzare il carico di lavoro.

(6) Limiti di convenienza economica Dismissione dal servizio



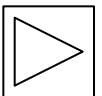
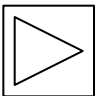
COMLOG stabilisce i limiti entro i quali possono essere effettuate operazioni di mantenimento (circolare “spesa limite consentita per l’esecuzione delle riparazioni dei materiali dell’area TRAMAT”)



SEGREDIFESA regola la dismissione dal servizio (compendio n. 414/Coord. del 26/10/1987)

Le proposte di non conveniente riparazione (NCR) dovranno:

- **essere redatte** a cura degli Ufficiali dell’Arma tramat degli EDR ai quali i veicoli sono amministrativamente in carico (Allegato “F”);
- **vistate** dal Capo Ufficio/Capo sezione Logistica;
- **inoltrate** direttamente ai Comandi Regione di propria giurisdizione per l’emissione del Nulla Osta (Mod. R4) necessario per l’avvio della dichiarazione di Fuori Uso per vetustà ed usura (Allegato “G”).



**Le procedure per la dichiarazione fuori uso
per “cause tecniche” o per “anormale usura”
sono regolate da apposita normativa**



**(da Art.367 a Art.369 del RAU, dal “Regolamento per
l’Amministrazione e Contabilità degli Organismi dell’EI, MM e AM”
e dal “Regolamento per l’Amministrazione del Patrimonio e
Contabilità dello Stato)**

Qualora l’Organo Centrale abbia già adottato un’apposita determinazione di
dismissione/radiazione del materiale essa dovrà essere espressamente citata nel verbale di
Fuori Uso (Allegato “H”).

