



AUTORIPARAZIONE

**LE TARIFFE DI CONFARTIGIANATO PER INTERVENTI DI SOCCORSO STRADALE
EFFETTUATI DA OPERATORI PROFESSIONALI.
SCOPI E FINALITA'.
ANALISI DEI COSTI E PROPOSTE AL PUBBLICO.**

Sensibili allo spirito della Legge 14 novembre 1995, n. 481 sulla regolamentazione dei servizi di pubblica utilità, nel formulare le tariffe al pubblico, si è voluto garantire un equilibrato rapporto tra qualità dei servizi ed economicità con l'intento di assicurarne la fruibilità in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale.

Si è voluto un sistema tariffario basato su criteri che tutelino gli interessi degli utenti e consumatori nel rispetto della normativa comunitaria.

Premesso

- che l'attività di soccorso stradale è una attività con finalità di pubblica utilità così come conclamato dalla Commissione di Garanzia assoggettandola alla disciplina della Legge 46
- che la stessa viene esercitata ininterrottamente nell'arco delle 24 ore notturne e festive comprese per 365 giorni all'anno da un " Centro di soccorso autoveicoli", inteso come l'impresa che eserciti con strumenti, strutture ed organizzazione aziendale idonee, in maniera esclusiva o prevalente l'attività di autosoccorso in senso stretto, ovvero sia il recarsi sul luogo ove si trova in panne il veicolo per i primi interventi di rimozione e/o riparazione e/o per il trasporto in officina o in deposito con conseguente ripristino della circolazione
- che un intervento di soccorso implica la disponibilità nel centro di assistenza sempre e comunque di un carro attrezzi avente le caratteristiche previste dall'appendice IV dell'art.12 del C.d.S. predisposto per il servizio da erogare e del personale idoneo a tale servizio con caratteristiche previste dalla Legge 122 (Autoriparatore)
- che il servizio così inteso si articola nelle seguenti fasi:

* *Ricevimento chiamata di soccorso.*

* *Individuazione attrezzature idonee per l'intervento richiesto nel rispetto della sicurezza stradale.*

* *Uscita carro-attrezzi e raggiungimento luogo dell'intervento.*

* *Riparazione, eventuale recupero e/o caricamento e/o traino in deposito o altra sede.*

Infatti, ricevuta la chiamata, il responsabile del centro di soccorso individua le attrezzature idonee incaricando il personale allo svolgimento del servizio dando le istruzioni del caso.

Quest'ultimo, verificata la idoneità del mezzo nell'ambito della propria sicurezza e di quella stradale esce dalla sede operativa del centro per raggiungere il luogo della chiamata.

Qui sopraggiunto, esaminata la situazione, se in grado di intervenire con la propria capacità e con i mezzi a disposizione in quel momento, porta a termine il suo intervento o riparando sul posto il mezzo in avaria, o trasferendolo mediante caricamento o al traino presso la propria sede o in quella richiesta dall'utente o in altra idonea alla riparazione.

- che il codice della strada ed il relativo regolamento, in funzione della sicurezza stradale, ha individuato nel 50% il rapporto di trainabilità dei veicoli adibiti a tale servizio per cui, per il rispetto della norma, il soccorritore stradale deve utilizzare veicoli con potenzialità ed attrezzature adeguate.

considerato

- che i parametri di riferimento per la articolazione delle tariffe possono essere quelli contenuti nel D.M. 20 Aprile 1993 nonché quelli nel Decreto n. 401 del 4 Settembre 1998 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministero dei Lavori Pubblici che sono così suddivisi:

CAMPO DI APPLICAZIONE

Le tariffe si applicano al servizio di soccorso stradale, rimozione e/o recupero veicoli, con relativa custodia presso centri autorizzati, eseguiti con autoveicoli speciali di cui all'art. 12 CdS.

COMPONENTI COSTO DI PRODUZIONE

Il costo di produzione del servizio di soccorso stradale e rimozione veicoli è ripartibile nelle componenti di seguito elencate:

DIRITTO DI CHIAMATA-USCITA: Onere per costi di chiamata, preparazione e predisposizione.

* **COSTO PER LA DISPONIBILITA' DEI VEICOLI:** questo parametro è la sommatoria delle quote di ammortamento e interessi sul capitale utilizzato (costo unitario medio del singolo mezzo), il costo assicurativo e la tassa di possesso; inoltre si devono considerare le spese di manutenzione e riparazione dei mezzi, compresi i lubrificanti e spese di pulizia.

* **COSTO DEL PERSONALE:** per ogni addetto, considerando una maggiorazione media della paga oraria per prestazioni aggiuntive (trasferte, notturni e festivi) come da contratti di lavoro in vigore per la categoria;

* **SPESE DI STRUTTURA:** si è tenuto conto dei costi riferiti alla produzione, costi fissi di struttura, delle spese di amministrazione e gestione, compresi i canoni di affitto o i ratei di ammortamento per l'acquisto dei locali, *oneri finanziari*, oltre ai margini di profitto;

* **ONERI DIVERSI:** oneri derivanti dall'applicazione delle norme a tutela dell'ambiente, della sicurezza stradale sia di terzi che degli addetti ai lavori, al cui rispetto sono chiamati tutti i lavoratori

* **COSTO DI PERCORRENZA:** si è calcolato un costo unitario per Km tenuto conto della media delle percorrenze annuali, della quantità di carburante impiegato litro/Km, dell'usura dei pneumatici in relazione al percorso effettuato con un treno di gomme;

si ritiene

- che anche le tariffe di riferimento devono essere rapportate alla realtà sopraccennata per cui è indilazionabile una **valutazione congrua** delle operazioni necessarie per il ripristino della circolazione nel rispetto delle norme
- che le stesse devono essere articolate in maniera chiara, al che l'automobilista conosca in modo certo ed inequivocabile l'onere a lui spettante
- che la predisposizione di un tale tariffario deve coniugare l'esigenza di una congrua remunerazione per chi eroga la prestazione e nel contempo una equa retribuzione da parte di chi la riceve
- che la certezza del costo della prestazione dovrebbe tendere ad eliminare i motivi di contesa rendendo più trasparente il mercato con reciproca soddisfazione delle parti interessate (impresa ed utenti)

per cui,

al termine di un attento esame sui costi e benefici derivanti da tale servizio senza dimenticare la redditività necessaria per l'investimento sia di mezzi che di uomini chiamati ininterrottamente per 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno, dove, nell'ambito di una zona di competenza valutabile in 10 Km di raggio(20 A+R) dalla sede del centro di soccorso un intervento tipo comporta un tempo medio di impiego tra uscita ed entrata di un'ora.

dedotto

-che la tariffa finale è la sommatoria del:

1 - Diritto fisso d'uscita/chiamata.

2 - L'insieme dei componenti i costi di gestione/produzione.

3 - Importo chilometrico medio per A/R(costo tecnico al Km).

Si è ritenuto di suddividere le tipologie dei veicoli da soccorrere a gruppi in base alla massima capacità di traino dei carri-attrezzi in conformità delle disposizioni dell'Appendice IV-Art.12 Reg.CdS che alla lettera f) così recita:

“il traino del veicolo rimosso o soccorso, è ammesso con rapporto di traino non superiore a 0,5”.

E' ammessa una tolleranza del 5% del PTT nel caso in cui il veicolo, in quanto merce non divisibile, fosse caricata sul pianale del carro-soccorso.

Va tenuto presente che per l'uso delle apparecchiature per interventi su veicoli compresi nella fascia da 3,6 a 16 Ton. per la maggior parte dei casi necessita l'impiego oltre che dell'autista auto-riparatore anche di un aiutante nel rispetto delle norme sulla sicurezza del lavoro.

Nel caso di interventi di rimozione o soccorso a veicoli di massa complessiva a pieno carico superiori alle 16 Ton. necessita l'autorizzazione dell'Organo di Polizia se non sono possibili interventi per il ripristino degli organi di guida e/o di arresto. In ogni caso è d'obbligo il rispetto di una attenta ed oculata condotta di guida da parte del soccorritore che se ne assume tutta la responsabilità.

Infatti, non è considerato eccezionale il traino di veicoli in avaria solo per le dimensioni che il complesso raggiunge per cui non necessita alcuna autorizzazione dell'Ente Proprietario della Strada mentre lo diventa per la massa quando questa supera il limite prescritto dalla norma su menzionata.

TRAINO SOLLEVATO

Nel caso di **intervento con sollevamento parziale del veicolo perchè danneggiato negli organi di guida o perché impossibilitato al traino con barra** si applica alle tariffe su esposte una maggiorazione del 20% laddove la casa costruttrice lo consentisse senza compromettere l'efficienza del veicolo.

Va a questo punto ricordato che i punti di aggancio anteriori predisposti dal costruttore sui veicoli da lui prodotti, come egli stesso dichiara nella presentazione della richiesta di omologazione, non sono idonei per il traino del veicolo carico ma solo ed esclusivamente per il veicolo vuoto.

Per nulla idonei sono al sollevamento anteriore sia nel caso di veicolo scarico che carico.

Tutto ciò comporta una particolare attenzione per gli operatori che devono individuare più solidi punti per l'aggancio di funi o quant'altro necessario per il sollevamento, a meno di utilizzo di veicolo speciale a “ forza”.

A questo punto va ricordato quanto dice l'Art.10 comma 12 del CdS a proposito del traino di veicoli in avaria:

“Non costituisce trasporto eccezionale, e pertanto non è soggetto alla relativa autorizzazione, il traino di veicoli in avaria non eccedenti i limiti dimensionali e di massa stabiliti dagli art. 61 e 62,

quando tale traino sia effettuato con veicoli rispondenti alle caratteristiche costruttive e funzionali indicate nel regolamento (carri attrezzi) e sia limitato al solo itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina.(idonea).

Considerato che il mercato automobilistico oggi può offrire veicoli adibiti a soccorso stradale con PTT massima di 32 Ton., se ne deduce che, nel rispetto della norma (rapporto di trainabilità pari a 0,50) è possibile il traino di veicoli o complesso di veicoli solo a vuoto o parzialmente carichi.

Pertanto va tenuto presente che in caso di interventi su complessi di veicoli con il loro carico, una volta provveduto alla loro messa in sicurezza, è opportuno suddividere i due veicoli per poi trainarli singolarmente con attrezzature adeguate per non incorrere nelle sanzioni previste dalla legge.

Nel caso di autotreno carico, per quanto concerne il rimorchio non esiste limitazioni di sorta potendosi agganciare regolarmente all'autogru stante la funzionalità dell'impianto frenante.

La difficoltà emerge per il traino della motrice che a pieno carico può raggiungere una massa complessiva di 25 Ton. circa e per veicoli isolati anche una massa di 32 Ton.

Ci troviamo di fronte all'impossibilità del traino nel rispetto della norma per due ragioni:

- non esiste carro attrezzi non eccezionale con capacità di traino come previsto dal codice perché la massa massima consentita per un veicolo isolato è di 32 Ton. per cui la massa massima trainabile è di 16 Ton. (rapporto di traino di veicoli in avaria è di 0,50)
- il gancio di traino omologato solo per il traino di veicoli a vuoto

A questo punto le soluzioni possono essere:

- lo scarico della merce prima del traino
- un dispositivo collegato al veicolo trainante in grado di far funzionare i freni del veicolo trainato pur con avarie al motore
- il traino del veicolo singolo mediante sollevamento anteriore con attrezzatura idonea (forca o paniere) in modo da scaricare sul veicolo traente una parte del peso del veicolo trainato, così da far rientrare nella norma il rapporto di trainabilità.

Riteniamo che, per non venire meno alla sicurezza stradale, debba essere ricercata la seconda o meglio ancora la terza soluzione.

La tariffa applicabile per tale tipo di soluzione è comunque quella relativa al traino sollevato.

E' indubbio che non è possibile indicare la tariffa per una operazione non consentita rimanendo a carico del soccorritore ogni responsabilità per operazioni non nella legge.

Il costo per tali operazioni non devono comunque superare le tariffe sopra menzionate relative ad interventi nella norma.

RECUPERO DEL VEICOLO FUORI STRADA O RIBALTATO.

Contrariamente a quanto espresso fino ad oggi, riteniamo non sia possibile esprimere a priori una valutazione sugli interventi di recupero di veicoli fuori strada o ribaltati, specialmente quelli considerati pesanti.

Non si possono condensare in una unica voce le complesse operazioni richieste per riportare sulla sede stradale in assetto di marcia un veicolo o un complesso di veicoli con l'eventuale loro carico.

Inoltre queste operazioni richiedono alcune volte più mezzi e di conseguenza più uomini con particolari attrezzature.

Maggior attenzione va posta ai punti d'aggancio considerato che i veicoli sono costruiti con materiali sempre più sofisticati e complessi e le operazioni di recupero abbisognano sì di mezzi più potenti ma anche capacità di manovra praticate da mani più professionali ed esperte.

Il veicolo è oggi un insieme di tecnologia sempre più sofisticata con particolari di valore accessibili ad operatori esperti.

E' pertanto il supervisore che spesso coincide con il soccorritore, in qualità di responsabile delle operazioni, che decide sia il mezzo o i mezzi necessari per l'intervento richiesto e solo a lavoro ultimato, in base alle tariffe vigenti e agli usi locali, esprimere una valutazione dei costi sostenuti.

E questi comunque non devono lievitare a piacimento della ditta intervenuta che per ragioni proprie o speculative sceglie la soluzione più vantaggiosa per sé magari meno conveniente per l'automobilista o per l'Ente proprietario della strada e non la più logica.

La scelta di una o più gru per il sollevamento così come le attrezzature per il trasferimento del veicolo danneggiato presso il deposito deve essere fatta con cognizioni di causa.

Nel tariffario si è poi data una valutazione di massima circa il recupero dei singoli veicoli fino a 16 Ton. di ptt. dedotta da una disamina delle operazioni necessarie per riportarli in assetto di marcia.

Infatti le operazioni per un intervento di recupero di un veicolo da 12 a 16 Ton. rovesciato sulla carreggiata o nel fosso adiacente la strada o in altre luoghi fuori sede mediante l'utilizzo di una autogrù con potenziale adeguato di sollevamento, si possono così elencare:

- 1) Preparazione autogrù atta al recupero del veicolo con relative attrezzature per l'imbracatura e sollevamento;
- 2) Trasferimento autogrù nel luogo del sinistro;
- 3) Impiego minimo di un operatore/imbracatore in ausilio al gruista;
- 4) Posizionamento autogrù per il recupero;
- 5) Utilizzo di corde, catene, supporti o altri particolari attrezzi;
- 6) Agganciamento veicolo con successivo sollevamento e posizionamento sulla carreggiata;
- 7) Sganciamento e riordino attrezzature;
- 8) Preparazione veicolo per il successivo traino con barra o sollevato mediante sblocco freni e albero trasmissione;
- 9) Eventuali controlli dell'efficienza del veicolo per un suo autonomo funzionamento;
- 10) Rientro in sede con preparazione autogrù per successivo impiego (controlli e manutenzione).