

# Manutenzione e passaggi di competenza in un parco di veicoli e attrezzature

Durante la vita utile di un bene, la cessione di proprietà, o comunque di competenza manutentiva, rappresenta un momento di forte attenzione per la necessità di effettuare un'analisi di compliance anche rispetto alla normativa di sicurezza

## Introduzione

Nei parchi veicoli in particolare, le **strategie di rinnovo** adottate dai *fleet manager* prevedono come prassi consolidata l'utilizzo entro un intervallo di tempo che può risultare anche molto inferiore rispetto alla vita utile dei mezzi. Ciò consente di evitare un impegno eccessivo per le proprie strutture manutentive, di non affrontare costosi interventi previsti nei piani di manutenzione associati a scadenze chilometriche predefinite e soprattutto di mantenere un **valore residuo compatibile** con un mercato dell'usato ancora fiorente.

Ciò avviene soprattutto a cura delle grandi *multiutility*, che rivendono veicoli attrezzati (soprattutto compattatori a carico posteriore e vasche), o di quelle aziende di trasporto pubblico locale che, godendo di finanziamenti pubblici cospicui, preferiscono mantenere bassa l'età media del parco.

Sono solitamente realtà private, piccole aziende spesso costituite in forma di cooperativa, nell'igiene urbana, o aziende di trasporto pubblico locale che devono affrontare temporanee carenze di finanziamenti, a beneficiare di questo fenomeno, con il risultato di dover operare con

parchi estremamente eterogenei e datati.

Nei casi meno favorevoli (le realtà minori che operano in regime di subappalto) la manutenzione viene seguita **senza l'ausilio di strutture interne dedicate**: gli interventi di preventiva sono limitati al minimo indispensabile con l'ovvia conseguenza di un aumento della necessità di correttiva, che a sua volta, viene affidata a soggetti esterni specializzati nella telaistica e, più raramente, nella componente elettrica e oleodinamica tipica delle attrezzature. Per gli autobus il fenomeno è meno sentito, ma il tasso di disponibilità è inficiato, più che dall'età media, dalla mancanza di informazioni circa la vita manutentiva dei veicoli.

## L'esigenza del check-up

Esaurito (ormai da tempo) il tema dei collaudi, che nel mondo dell'igiene urbana è stato recentemente normato grazie alla pubblicazione della UNI 11483, i passaggi di proprietà successivi al primo impongono la **verifica delle condizioni dei mezzi**.

Tale vero e proprio **check-up** non sempre viene però svolto con le necessarie competenze, per l'intrin-

seca debolezza di alcune strutture aziendali, che necessitano dunque di un supporto qualificato per operare correttamente. Sempre nel settore suddetto, è stata introdotta la figura del "collaudatore esterno".

La finalità è duplice. In primis deriva dalla necessità di controllare i costi quantificando, per quanto possibile, lo stato di salute dei principali sottosistemi e conseguentemente gli interventi potenzialmente necessari in un orizzonte di alcuni anni. Non semplice. Secondariamente (ma si tratta di una necessità centrale), il controllo al passaggio di proprietà deve essere finalizzato alla verifica dei requisiti di sicurezza rispetto ai diversi dispositivi cogenti:

- Per quanto attiene la componente telaistica di autobus e truck, il decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i. ("Nuovo Codice della Strada").
- Per quanto riguarda le attrezzature, la Dir. 2006/42/CE ("Direttiva macchine") e, ovviamente, il D.lgs 81/08 considerando che le cabine di guida e le macchine attrezzate rappresentano a tutti gli effetti un ambiente di lavoro.

Fra le **norme tecniche applicabili** vanno citate in questo caso la UNI

EN 1501-1/5 per le diverse tipologie di veicolo per la raccolta rifiuti e la CEI 11-27, relativa alla sicurezza negli impianti elettrici.

Si verifica spesso, durante questo delicato passaggio, una asimmetria nelle competenze, con acquirenti che non dispongono di un responsabile tecnico esperto e operano una trattativa nella quale è l'elemento economico ad essere centrale.

Un terzo soggetto coinvolto può essere, e si tratta di una buona prassi, l'officina che si occupa di favorire la transazione nell'ambito del normale "ritiro dell'usato" tipico del settore automotive.

In tal caso, evidentemente, il parere emesso può apparire interessato (la classica e abusata figura retorica del "venditore di auto usate"), in quanto beneficiario sia del valore aggiunto associato alla transazione commerciale sia della possibilità di svolgere in seguito una più o meno lucrosa attività di riparazione.

Ancora una volta, la presenza di un professionista esterno, iscritto a un Ordine professionale e di riconosciuta caratura nel settore, consente di definire giudizi imparziali a tutela di entrambe le parti:

- L'acquirente, interessato al ritorno dell'investimento verso un bene di produzione che non pregiudichi la continuità del lavoro e la salute e sicurezza dei propri dipendenti, aspetti che al di là della componente etica e morale rappresentano voci di costo di primaria importanza.
- Il venditore, che non è tutelato a prescindere dalla formula "visto e piaciuto" soprattutto nel caso che un veicolo o un'attrezzatura presentino difformità rispetto a quanto documentato, vuoi per l'evoluzione normativa, vuoi per interventi manutentivi (modifiche) non sempre sotto controllo.

### Cosa guardare

Nel settore autobus la standardizzazione ormai consolidata da 20 anni consente una certa omogeneità dei parchi, almeno nei componenti te-laistici fondamentali, anche grazie alla concentrazione avvenuta di produttori di veicoli e principali componenti di rotazione (cambi e motori per quelli a propulsione termica). Diversamente, nell'igiene urbana e nei servizi affini, la normativa di settore è nata in un contesto europeo

complesso, che rischia di far emergere aspetti critici sia su elementi minori sia su quelli realmente importanti rispetto allo specifico ambiente di lavoro.

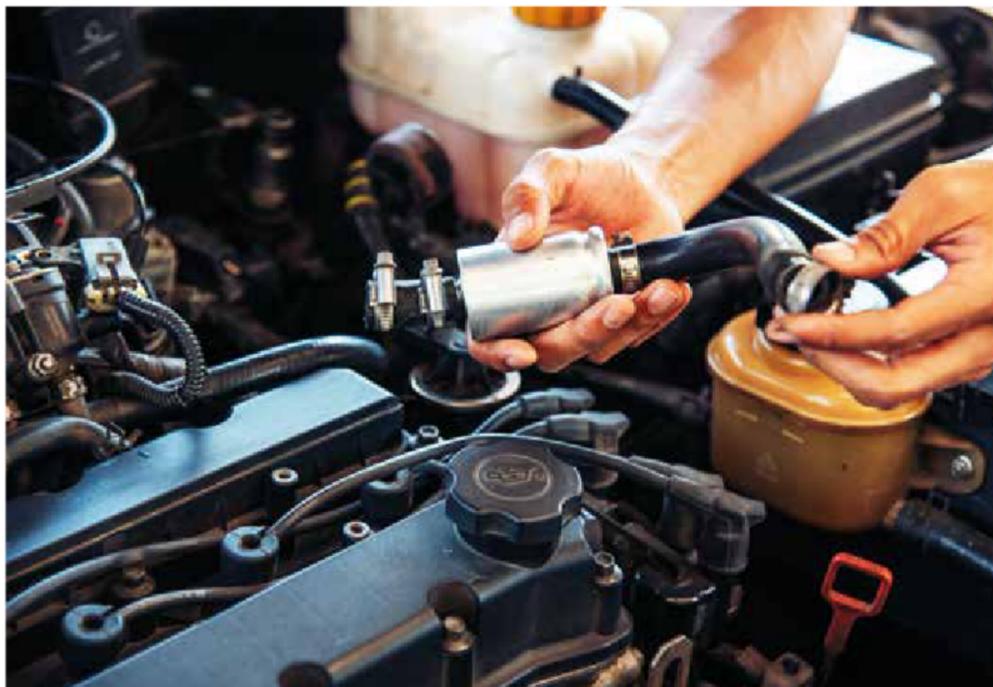
Va inoltre considerata l'intrinseca varietà delle soluzioni presenti sul mercato, tipico fenomeno delle "personalizzazioni" richieste dalle maggiori stazioni appaltanti. Il numero dei produttori, soprattutto nel mercato italiano è particolarmente elevato con riflessi sull'artigianalità dei prodotti, non sempre documentati (e documentabili) come nel settore automotive.

Il collaudatore, esterno o interno che sia, deve sapersi districare fra numerose misure fondamentali da rilevare, modi di funzionamento, prescrizioni e interblocchi, focalizzando l'analisi su quegli elementi che davvero possono pregiudicare la salute dei lavoratori e la funzionalità delle attrezzature durante la vita residua delle stesse.

Un eventuale supporto formativo per l'acquisizione delle competenze a operare queste analisi può essere così strutturato:

- **Analisi della documentazione disponibile**, con verifica che il vendi-





tore disponga della dichiarazione di conformità, del manuale uso e manutenzione e della relazione tecnica prodotta quale stralcio fascicolo tecnico. L'assenza della stessa non costituisce in sé pregiudizio per la sicurezza (il veicolo si dovrebbe in questo caso presumere conforme rispetto al momento della prima immissione in servizio) ma va segnalata all'acquirente per un'assunzione di responsabilità.

- **Dimensioni:** i controlli da operare sono quelli relativi alle misure indicate dalla normativa tecnica (ad esempio l'altezza della sponda di carico nei compattatori a carico posteriore nei diversi cicli di funzionamento) che se non rispettato possono portare ad infortuni quali il cesoiamento di un arto. Non sono requisiti sempre rispettati dopo anni di lavoro, ed è dunque importante effettuare tali misurazioni per confinare l'ambito operativo dell'attrezzatura caratterizzati da sicurezza intrinseca.
- **Funzionamento dei comandi relativi al movimento delle parti meccaniche** e presenza del tasto con funzione di "rescue" che deve avere priorità elettrica su tutti compreso quello di emergenza,

per consentire l'estrazione di un eventuale infortunato.

- **Accessi pericolosi:** gli eventuali sportelli laterali che danno accesso ad aree nelle quali sia possibile il cesoiamento di un arto, così come numerosi altri contatti devono essere di tipo performance level C (antimanomissione), corredati da un sensore a riscontro magnetico.
- **Dispositivi di scarico:** sempre nei veicoli di igiene urbana quando la portella posteriore è sollevata idraulicamente (come avviene nella quasi generalità dei casi) è importante che la valvola paracadute risulti applicata direttamente sui cilindri, o al più collegata gli stessi mediante tubazione rigida: unitamente al dispositivo di blocco meccanico tale condizione rappresenta un requisito di sicurezza indispensabile.
- **Impianti elettrici:** soprattutto quando i corrugati sono adiacenti ad aree che lavorano ad alta temperatura (elettroventola, motore di trazione Diesel, sistema di post trattamento dei gas di scarico) l'assenza di normativa specifica per questi componenti rischia di vanificare la corretta scelta dei conduttori che li attraversano. Proble-

mi all'isolamento, alla crimpatura e al serraggio dei conduttori sono in realtà la causa prima e statisticamente di gran lunga rilevante nell'incendio di veicoli, fenomeno che tristemente caratterizza la cronaca recente.

### Conclusioni

Il check-up al passaggio di proprietà o di responsabilità manutentiva (in settori in cui la normativa è più articolata, come quello ferroviario), rappresenta una garanzia per l'acquirente che può venire a disporre di prescrizioni utili a tutelare la propria attività economica e la sicurezza del lavoro.

Va detto che tali prescrizioni comportano di solito l'attuazione di interventi semplici e sostenibili, quali la sostituzione di componenti usurati o riparazioni all'impianto elettrico, che dovrebbero essere possibilmente eseguiti da officine specializzate in attrezzature oleodinamiche, con competenze più tipiche della costruzione che dell'auto-riparazione. □

*Alessandro Sasso  
Presidente Man.Tra  
Coord. Sez. Liguria - A.I.MAN.*