



Automezzi e revisioni del 3° millennio

Il punto della situazione



Milano, 21/05/2002

Conseguentemente ai precedenti [comunicati](#), in cui abbiamo trattato gli automezzi del Terzo Millennio e le revisioni effettuate presso il nostro Comando, vorremmo fare il punto della situazione.

1) E' noto che, nonostante un certo impulso innovativo degli ultimi anni, l'età media dei nostri automezzi pesanti è piuttosto alta, visto che supera i 22 anni con punte massime di 33.

2) E' bene ricordare che il Codice della Strada impone a tutti gli automezzi pesanti, revisioni scadenzate da tempi molto ravvicinati e che lo stesso delega il C.N.V.V.F alla revisione dei propri veicoli. *Ne consegue che il Dirigente VVF Delegato dovrebbe effettuare revisioni con cadenze appropriate ed apporre la propria firma per la certificazione, attribuendosi quindi le relative responsabilità*

Ad onor del vero, il Comando ha provato a coinvolgere la Motorizzazione Civile, ma naturalmente ha ricevuto un **“gentile e giustificato rifiuto”**, dato che questi Automezzi superano abbondantemente i 20 anni e svolgono servizio di soccorso!...

3) Per alcuni aspetti, La RdB ha ritenuto apprezzabile l'iniziativa di avvalersi di una ditta esterna per le procedure di revisione, anche se è sembrata una necessità motivata da precedenti omissioni di Responsabili della nostra Amministrazione,

A questo proposito però, la RdB ritiene che proprio durante una revisione si formalizzi concretamente un momento di verifica delle strutture e conseguente certificazione di idoneità o inidoneità di un'automezzo.

Per tale operazione dovrebbero essere considerate non solo le parti strutturali (carrozzerie e parti meccaniche), ma anche le caratteristiche tecnologiche, **relazionandole al loro particolare utilizzo.**

A titolo di esempio citiamo i **sistemi frenanti**, nella cui progettazione, le industrie costruttrici hanno recepito le normative CEE (contenute nel **DM del 5/9/1986**), che impongono ai veicoli pesanti un circuito frenante sdoppiato ausiliario, che interviene in caso di perdita d'aria e conseguente avaria all'impianto principale; ciò permette l'inserimento automatico del sistema di frenatura di soccorso, bloccando l'asse posteriore ed evitando immaginabili conseguenze.

Certamente, sono più che evidenti le differenze dei sistemi frenanti omologati nell'ultimo decennio, evolutisi in maniera preponderante a beneficio della sicurezza, prerogativa non riscontrabile sulle **AS 643/684 e le APS 150/160, tutti automezzi costruiti tra i primi anni '60 ed alla fine degli '80, sprovvisti di tale dispositivo e che superano abbondantemente le 14 tonnellate di peso.**

Di conseguenza gli esiti positivi delle revisioni dei veicoli sopracitati **autorizzeranno di fatto l'utilizzo per il servizio di soccorso, veicoli con sistemi frenanti tecnologicamente superati; macchine concepite per condizioni di utilizzo e di traffico differenti dalle attuali uniche, ancora in circolazione, con la guida a destra, quindi con limitazioni dei margini di sicurezza del personale VVF e della cittadinanza.**

La RdB VV.F.Mi ritiene che **con questi presupposti il Comando dovrebbe chiedere la messa fuori esercizio di determinati mezzi chiedendone, contestualmente, la loro sostituzione con nuovi e più moderni.**