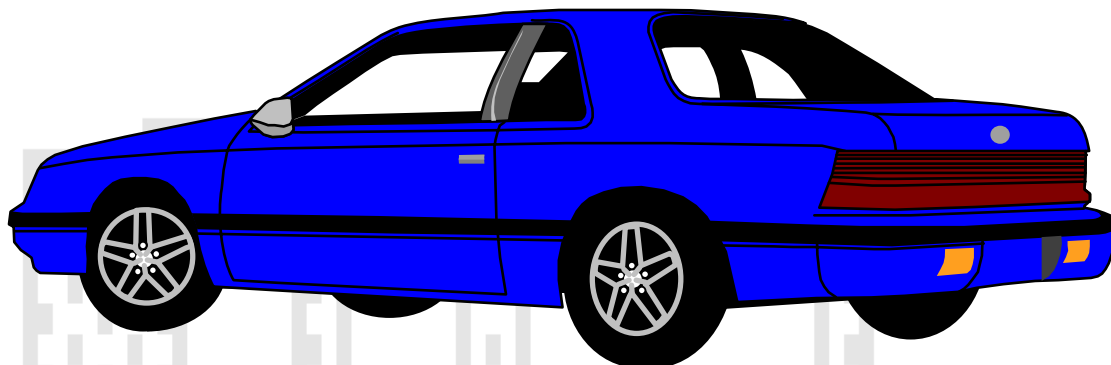




ELEMENTI DI ESTIMO

PRONTUARIO DEI TEMPI PER LE RIPARAZIONI (autoveicoli)



QUALI SONO LE VOCI CHE DETERMINANO IL COSTO ORARIO DELLA MANO D'OPERA?

Retribuzione diretta.
Retribuzione indiretta.
Oneri previdenziali ed assistenziali.
Il 40% della retribuzione diretta, della retribuzione indiretta e degli oneri previdenziali ed assistenziali.

Le spese generali: tale costo è dato dal 20% della retribuzione diretta, retribuzione indiretta ed oneri previdenziali ed assistenziali ed il 10% del totale delle voci sopra descritte come utile netto

ELENCARE ALMENO 5 VOCI CHE COMPONGONO LE SPESE GENERALI:

Rinnovo utensileria.
Consumo energia.
Riscaldamento.
Servizio sorveglianza.
Servizi collaudi e controlli tecnici.
No.

IL COSTO DELLA MANO D'OPERA È UGUALE PER TUTTE LE OFFICINE?

Il tipo di officina.
Il numero dei dipendenti.
La località, città, regione.
L'attrezzatura di officina.
No, vanno conteggiati a parte.

ELENCARE ALMENO DUE RAGIONI DELLE VARIAZIONI DEL COSTO DELLA MANO D'OPERA

I TEMPI DI VERNICIATURA DEL PRONTUARIO, CONSIDERANO ANCHE IL TEMPO PER LA PREPARAZIONE, CORREZIONE, PROVA DEL COLORE, SPOSTAMENTO VETTURA, PREPARAZIONE E PULIZIA DEGLI ATTREZZI?

QUALI SONO I TEMPI AGGIUNTIVI PER PREPARAZIONE, CORREZIONE, PROVA DEL COLORE, SPOSTAMENTO VETTURA E PULIZIA DEGLI ATTREZZI?

Per smalto mono strato ore 1,2.
per smalto doppio strato ore 1,6.

QUAL'È IL TEMPO AGGIUNTIVO PER LA FINITURA (PULIZIA E LUCIDATURA) DEL VEICOLO A SEGUITO DEL CICLO DI VERNICIATURA?

E' previsto un aumento del 10% con un massimo di tre ore da calcolarsi sul tempo assegnato di verniciatura.

I TEMPI DI PIÙ LAMIERATI ESTERNI COME VENGONO CALCOLATI: A TEMPO PIENO O RIDOTTO?

Ridotti a giudizio del tecnico.



QUANTI GRADI DI DIFFICOLTÀ PREVEDE IL Tre: lieve, media e grave.
PRONTUARIO ANIA E QUALI SONO?

QUALE INTERPRETAZIONE VIENE ATTRIBUITA ALLA LIEVE DIFFICOLTÀ ALLA MEDIA DIFFICOLTÀ ED ALLA GRAVE DIFFICOLTÀ, PER LA VOCE "SR" ?

Stacco e riattacco di un numero limitato di accessori per la lieve difficoltà.

Stacco e riattacco di alcuni particolari di carrozzeria, di parte elettrica, di meccanica e di selleria per la media difficoltà.

Stacco e riattacco della maggior parte dei particolari di carrozzeria, di parte elettrica, di meccanica e selleria per la grave difficoltà.

La risagomatura di lamierati lievemente deformato in zona accessibile e non sagomata, per la lieve difficoltà.

La risagomatura di lamierato non eccessivamente deformato ma in prossimità di zone scatolate o sagomate, con eventuale impiego di attrezzi specifici, per la media difficoltà.

La risagomatura di lamierato gravemente deformato anche in corrispondenza di zone scatolate ma tecnicamente riparabili, con eventuale impiego di attrezzi specifici, per la grave difficoltà.

La verniciatura a ciclo completo della superficie stuccata e preparata per l'applicazione del fondo (fino al 10% della superficie del lamierato) e la verniciatura a ciclo parziale della restante superficie, per la lieve difficoltà.

La verniciatura a ciclo completo della superficie stuccata e preparata per l'applicazione del fondo (fino al 40% della superficie del lamierato) e verniciatura a ciclo parziale della restante superficie, per la media difficoltà.

La verniciatura a ciclo completo della superficie stuccata e preparata per l'applicazione del fondo (oltre il 40% della superficie del lamierato) e verniciatura a ciclo parziale della restante superficie, per la grave difficoltà.

Il trattamento di verniciatura a ciclo parziale della intera superficie di un lamierato con smalto in buono stato.

COSA SI INTENDE PER SFUMATURA "SF"?

QUAL'È IL TEMPO PER LA MESSA IN DIMA DELLA PARTE ANTERIORE?

Ore 4,5.

QUAL'È IL TEMPO PER LA MESSA IN DIMA DELLA PARTE POSTERIORE?

Ore 3,2.

QUAL'È IL TEMPO PER LA MESSA IN DIMA TOTALE ANTERIORE E POSTERIORE?

Ore 7.

QUAL'È IL TEMPO PER L'ANCORAGGIO DI UNA SCOCCA SUL BANCO CON MORSETTIERE?

Ore 1,7.



FACCIA UN ESEMPIO DI TEMPI DI VERNICIATURA CON SMALTO MONO STRATO E CON SMALTO DOPPIO STRATO.

E' PREVISTO DAL TEMPARIO ANIA IL CONTEGGIO DEL 10% INERENTE LA FINITURA, NEL CASO SI DEBBA VERNICIARE SOLO UN PARAURTI?

IL PREZZO RELATIVO AL NOLEGGIO DELLE DIME, INDICATO SUL TEMPARIO ANIA, E' UN COSTO CONVENZIONALE O REALE?

QUALI SONO GLI SCOPI DELL'ACCERTAMENTO DEI DANNI DERIVATI DA UN VEICOLO A MOTORE, COMPIUTO NELL'AMBITO DELLA PERIZIA TECNICA?

QUALI SONO I PUNTI FONDAMENTALI NELL'EFFETTUAZIONE DI UNA RELAZIONE DI ACCERTAMENTO DI DANNI RIPORTATI DA UN VEICOLO A MOTORE, NELL'AMBITO DI UNA PERIZIA TECNICA?

SI È DETTO CHE È NECESSARIO CREARE UNA SUDDIVISIONE DEL VEICOLO CHE STIAMO OSSERVANDO; COME È OPPORTUNO SUDDIVIDERE UNA VETTURA (CIOÈ UN VEICOLO DOTATO DI SCOCCA) ?

COME È OPPORTUNO SUDDIVIDERE UN VEICOLO DOTATO DI TELAIO (AD ES. UN AUTOCARRO)?

COME È OPPORTUNO SUDDIVIDERE UN MOTOVEICOLO?

VE ore 10 + 10% per finitura + ore 1,2 per preparazione smalto mono strato sommano ore 12,2.

VE ore 10 + 15% supplemento doppio strato + 10% per finitura + ore 1,6 per preparazione smalto doppio strato sommano ore 14,25.

No.

Convenzionale.

L'accertamento dei danni riportati da un veicolo a motore nell'ambito della perizia tecnica ha, quali scopi:

a) stabilire il genere di avarie riportate, al fine di comprendere la specie, (cioè se un veicolo a motore ha riportato torsioni, disassamenti, deformazioni, di quale genere, dimensione ed entità) per stabilirne l'entità materiale ed in seguito eventualmente anche l'aspetto economico;

b) classificare il tipo di danno rilevato su un dato veicolo a motore, al fine di utilizzare tali parametri nell'effettuazione della stima sintetica.

a) Individuazione ed indicazione del punto d'urto;

b) Individuazione delle caratteristiche della forza d'urto che ha provocato i danni:

- entità ,
- orientamento rispetto all'asse longitudinale,
- posizione rispetto al baricentro,
- andamento,

c) Descrizione dei danni rilevati.

Nel caso di vettura, si considera il complessivo laterale diviso in tre parti eguali e la sagoma anteriore o posteriore divisa in due semi mezzerie dall'asse centrale.

Un veicolo dotato di telaio (o châssis) viene considerato nelle sue entità scomponibili: telaio, cabina, allestimento per la funzione operativa (cassone, cisterna, furgone frigorifero, ecc.).

Il motoveicolo viene solitamente considerato nella sua interezza di dimensioni, suddividendo parte destra e sinistra e considerando le entità telaio, gruppo motore (parte telaistica e parte meccanica) distaccate.



COME SI PUÒ DEFINIRE IL PUNTO DI APPLICAZIONE DELL'URTO?

Il punto di applicazione dell'urto è il punto di contatto iniziale tra i veicoli antagonisti, quel punto in cui ha trovato applicazione la forza d'urto e con le sue caratteristiche ha generato la globalità dei danni.

COME SI DEFINISCE L'ENTITÀ DELLA FORZA D'URTO?

Per gli scopi ai quali si rivolge l'accertamento dei danni eseguito nell'ambito della perizia tecnica, si può definire l'entità della forza d'urto secondo una scala di 4,5,6 aggettivi che possano rendere figurata la violenza dell'impatto.

L'ORIENTAMENTO DELLA FORZA D'URTO A QUALE ELEMENTO È RIFERITA?

L'orientamento della forza d'urto è riferita all'asse longitudinale del veicolo in esame.

QUALI SONO GLI ORIENTAMENTI DELLA FORZA D'URTO RISPETTO L'ASSE LONGITUDINALE DEL VEICOLO?

Gli orientamenti sono : coassiale, parallelo, ortogonale, trasversale.

QUALI SONO GLI SCOPI CHE SI PREFIGGE L'INDIVIDUAZIONE DELLA POSIZIONE DELLA LINEA DELLA FORZA D'URTO RISPETTO AL BARICENTRO?

Stabilire la posizione della forza d'urto, individuandone la posizione rispetto al baricentro, determina con precisione l'esatto orientamento della forza d'urto stessa.

Permette inoltre di comprendere, secondo la posizione rispetto al baricentro, se ci si trova in presenza di applicazione di una sollecitazione composta (momento o torsione) applicata alla struttura (scocca, telaio, châssis).

Una forza d'urto potrà essere, rispetto al baricentro:

QUALI SONO LE POSIZIONI DELLA DIRETTRICE DELLA FORZA D'URTO RISPETTO AL BARICENTRO?

- centrata, quando la direttrice della forza d'urto passa per il baricentro;

- decentrata, quando la direttrice della forza d'urto non attraversa mai l'area (o il terzo centrale) ove si trova il baricentro;

- tangenziale rispetto al baricentro, quando la direttrice della forza d'urto passa per il terzo centrale senza mai attraversare il baricentro.

Solo per l'ipotesi considerata distinguiamo i danni rilevati sul veicolo oggetto di accertamento in danni diretti e danni indiretti.

NEL CASO DI URTO SEMPLICE TRA DUE VEICOLI ANTAGONISTI, DISTINGUIAMO I DANNI IN QUALI MODI?

I danni diretti sono quelli derivati dal contatto tra i due veicoli;

I danni indiretti sono quelli avvenuti per conseguenza dell'urto iniziale (ad esempio piegamento del tetto per cedimento del montante, oppure deformazione della porta causa urto applicato in testa al parafrangente, ecc.).



SI È DETTO DELLA DIFFERENZA OPPOSTA TRA RIGONFIAMENTO ED INTROFLESSIONE DI UN LAMIERATO, IN QUALI CONDIZIONI SOLITAMENTE SI VERIFICANO LE DUE DEFORMAZIONI?

QUALE DIFFERENZA INTERCORRE TRA "DISASSAMENTO" DI UNA STRUTTURA E "TORSIONE" DELLA STESSA?

NELLA PRATICA TECNICO-PERITALE, COME È CORRETTO DEFINIRE IL RISULTATO (CIOÈ LA DIFFERENZA) TRA VALORE ANTE SINISTRO E VALORE DEL RELITTO SINISTRATO?

QUAL'È IL CONCETTO DI VALORE ANTE SINISTRO DI UN VEICOLO?

QUALI SONO I PRINCIPALI PARAMETRI CHE UN PERITO ASSICURATIVO DEVE CONSIDERARE PER EFFETTUARE CORRETTAMENTE UNA VALUTAZIONE ANTE SINISTRO DI UN VEICOLO DANNEGGIATO, MAGARI DOPO AVER CONSULTATO UNA GENERICA FONTE INFORMATIVA (RIVISTA DEL SETTORE, VOLUMETTO EUROTAX, ECC.)?

INDICATIVAMENTE, FATTE LE OPPORTUNE PREMESSE E RISERVE, QUAL'È IL VALORE DI VENDITA SUL MERCATO DELL'AUTODEMOLIZIONE DI UN RICAMBIO USATO?

Il rigonfiamento (ad esempio di un parafango anteriore si verifica solitamente nel caso di urto applicato in testa al lamierato), cioè in maniera coassiale rispetto l'asse longitudinale del lamierato stesso (da non confondersi con l'asse longitudinale del veicolo);

L'entropressione, solitamente si può verificare anch'essa per urto applicato in testa al lamierato in maniera coassiale al lamierato stesso, ma anche se l'orientamento della forza d'urto è trasversale rispetto al lamierato.

La differenza consiste nel fatto che il disassamento è lo spostamento laterale di un complessivo del veicolo, rispetto il proprio asse longitudinale, mentre la torsione è la rotazione di parti strutturali rispetto l'asse medesimo.

La differenza tra i valori su indicati è correttamente detta "danno emergente".

Il valore ante sinistro di un veicolo è quel valore che il perito assicurativo attribuisce a quel mezzo specifico e solo a quel mezzo, quale prezzo di vendita presumibile su una certa piazza di mercato, riferita al momento storico del sinistro.

I parametri sono le condizioni intrinseche di quel veicolo che stiamo sottoponendo a giudizio di stima:

- stato d'uso estetico del veicolo,
- condizioni della vernice e dei lamierati,
- stato d'uso della parte meccanica, dei pneumatici, della selleria e degli interni.

L'altro parametro è dato dalla situazione della piazza di mercato sulla quale stiamo operando, riferita al periodo in cui si vuole far risalire il giudizio di stima:

- appetibilità commerciale di quel veicolo (marca, modello, versione), riferita al particolare segmento in cui si fa risalire l'espressione della valutazione.

Il valore che è corretto considerare quale prezzo di vendita dal mercato dell'autodemolizione, di quelle parti di ricambio di interesse, è di circa il 50 % (cinquanta per cento) come limite massimo, del suo valore a nuovo, ovviamente se il particolare è in buone condizioni.



QUALE VALORE PUÒ CONSIDERARE IL PERITO ASSICURATIVO PER LA VALUTAZIONE DI UN RICAMBIO USATO, FACENTE PARTE DI UN RELITTO?

QUALI SONO I MATERIALI DI RICAMBIO, OGGETTO DI INTERESSE E DI COMPRAVENDITA, FACENTI PARTE DI UNA AUTOVETTURA A CONDIZIONI DI RELITTO?

QUALI SONO INVECE I MATERIALI DI RICAMBIO IL CUI INTERESSE COMMERCIALE È TRASCURABILE O NULLO?

Per le medesime parti di interesse, provenienti da veicoli destinati alla demolizione, il valore che è corretto valutare da parte del perito assicurativo è di circa il 30 % (trenta per cento) del suo valore a nuovo.

La differenza del 20 % (venti per cento) si ritiene quale giusto margine per l'impresa di autodemolizione.

I materiali di ricambio soggetto di interesse sono:

- particolari mobili di carrozzeria (porte, portelli, cofani, paraurti, eccetera) il cui costo a nuovo è superiore almeno a £. 100.000.

- componenti di fanaleria,

- e seppur in misura minore anche alternatore, motorino di avviamento, pompa acqua, radiatore, qualora la provenienza (in fatto di usura tecnica) sia accertata e comunque sia garante che si tratti di organi ancora in buono stato.

Il motore merita un'ampia trattazione particolare, in quanto il suo valore è direttamente proporzionato al logorio in termini di chilometraggio percorso, possibilità di collocazione (ad esempio per vettura alimentata a benzina o diesel, oppure motore per motociclo di ampia o scarsa diffusione commerciale).

In ogni caso il valore varia da zona geografica ad altra zona e si può ritenere che, senza particolari condizioni di garanzie, il valore non superi il 25 % del valore a nuovo.

Per fattori tecnici, è sconsigliabile la fornitura di ricambi che hanno una funzione attiva sulla sicurezza di marcia del veicolo : scatole sterzo, ammortizzatori, teste a snodo, semialberi di trazione, ecc. oppure per i componenti di fanaleria che possono presentare parabole riflettenti opacizzate ed ingiallite, oppure cristalli che presentano rigature.

Per fattori economici, l'interesse è scarso o nullo per quelle parti il cui costo a nuovo è di basso livello.



ATTUALMENTE, FIGURANDOCI UN'AZIENDA DI AUTODEMOLIZIONE, SAPPIAMO CHE LO SMALTIMENTO FINALE DI UN RELITTO, COMPORTA LA SEPARAZIONE DEI RICAMBI DI VARIA NATURA; QUAL'È IL CRITERIO PER ATTRIBUIRE IL VALORE (ATTIVO O PASSIVO) DI UN RELITTO?

QUALI SONO I CASI TIPICI IN CUI È RICHIESTO ESPRIMERE UNA VALUTAZIONE SINTETICA?

QUAL'È IL CONCETTO PRINCIPALE DI STIMA ANALITICA, CIOÈ, QUANDO SI DICE CHE UNA STIMA È DETTA "ANALITICA"?

Il valore del relitto di un veicolo è dato dalla differenza del valore attivo dato dal recupero dei ricambi oggetto di successiva compra vendita sul mercato dei ricambi usati e del valore del materiale ferroso da demolizione riciclabile nei processi delle fonderie diversamente non recuperabile.

Il valore passivo di un relitto che sarà da detrarre dal predetto valore attivo, è ricavato dall'insieme dei costi dati dal tempo di mano d'opera necessario alla separazione dei singoli componenti di diversa natura (parti metalliche di varia costituzione: lamierati, parti in acciaio, in lega, in ghisa, particolari in plastica, cristalli, pneumatici, strumentazioni, accumulatori, ecc.. Tali operazioni di separazione dei materiali sono necessarie per effettuare lo smaltimento differenziato dei rifiuti, il conferimento a discariche di rifiuti di tali componenti, comporta un costo che si aggiungerà all'insieme dei costi passivi.

Pertanto la differenza tra il valore attivo del relitto e l'insieme dei costi passivi, ne determina il "VALORE DEL RELITTO che può essere anche negativo.

I tipici casi in cui si esprime una valutazione sintetica, sono l'espressione del valore ante sinistro ed il valore del relitto di un veicolo.

Tali valori si esprimono in maniera sintetica, anche se a monte vi è una ponderazione di fattori tecnico economici.

Talvolta si esprime anche una valutazione sintetica dei danni riportati da un veicolo, anche se tale metodo comporta oscillazioni (anche apprezzabili) rispetto ad una stima razionale.

Il metodo di stima è detto analitico quando gli elementi richiesti dal quesito estimativo, vengono ricavati attraverso indagini, calcoli, accertamenti che ne analizzano la composizione.



ESPRIMA IL CANDIDATO, UN METODO LOGICO DI ESECUZIONE DI UNA VALUTAZIONE TECNICO-ECONOMICA, FATTA CON CRITERI DI STIMA ANALITICA.

L'ACCOSTAMENTO CON IL COSTO DELLE RIPARAZIONI, NEL CASO SI CONFRONTI SE UNA RIPARAZIONE È CONVENIENTE RISPETTO ALLA DEMOLIZIONE DI UN VEICOLO, CON QUALE VALORE È CORRETTO FARE IL RAFFRONTO?

PERCHÉ È IMPORTANTE ACCERTARE E INDICARE CHE TIPO DI FORZE D'URTO HANNO INTERESSATO IL MEZZO?

- Identificazione di veicolo a motore oggetto di stima;
- controllo identità (telaio);
- verifica allestimenti e/o dotazioni particolari;
- identificazione data di prima immatricolazione o di messa su strada;
- rilievo del colore della carrozzeria e del tipo di vernice;
- rilievo dello stato d'uso della carrozzeria esterna ed interna;
- rilievo percorrenza chilometrica, usura pneumatici e stato della parte meccanica;
- indicazione del valore commerciale del veicolo oggetto di stima;
- indicazione del valore del relitto;
- elencazione dei particolari da sostituire e loro costo;
- elencazione particolari da riparare;
- elencazione delle lavorazioni da eseguire;
- elencazione tempi di lavorazione e di intervento;
- indicazione dei costi orari di mano d'opera e criteri di attribuzione;
- indicazione tempi e/o costi eventuali di noleggio DIME e/o altre attrezzature particolari;
- indicazione costi materiali d'uso e consumo di carrozzeria, verniciatura, parte meccanica, elettrica, ecc.
- stesura sommatoria finale, al netto di ricarichi fiscali e altri costi non inerenti a fattori tecnico riparativi (trasporti, soccorsi, ecc.);
- conclusioni e chiarimenti eventuali.

Il confronto con il costo delle riparazioni, si compie solo ed esclusivamente con il valore ante sinistro; mai con il danno emergente.

Perché in alcuni casi è possibile riconoscere deformazioni non inerenti al sinistro in questione e si facilita l'individuazione dell'eventuale nesso eziologico.