

La nuova Direttiva Macchine è entrata in vigore da qualche giorno e da quest'anno si applica obbligatoriamente in tutta Europa. Cosa cambia per i costruttori? Sebbene non sia una rivoluzione copernicana rispetto alla precedente, sono diverse le novità di cui tener conto. Per sapere quali, abbiamo sentito due esperti del settore

di Franco Gornati

Nuove regole per i costruttori

Dal 29 dicembre scorso si applica in tutta l'Unione Europea la nuova Direttiva Macchine 2006/42/CE che sostituisce dopo oltre dieci anni la precedente direttiva 98/37/CE. Il nuovo quadro di riferimento in tema di sicurezza delle macchine ha portato diversi cambiamenti al testo precedente, anche se non tutti immediatamente evidenti. Sono state integrate le direttive comunitarie che nel tempo hanno

modificato il testo precedente e sono stati chiariti i concetti e gli aspetti interpretativi che nel passato hanno generato non pochi problemi al mondo dei costruttori. È stato così definito più chiaramente il campo di applicazione ed è stata prestata una particolare attenzione alla definizione più precisa dei prodotti. L'ambito di applicazione è decisamente ampio e va dalle macchine alle attrezzature intercambiabili, dai

componenti di sicurezza agli accessori di sollevamento, alle catene, funi e cinghie, ai dispositivi amovibili di trasmissione per includere infine le quasi-macchine. Per come è strutturata, la nuova normativa richiede che le macchine vengano concepite fin dall'inizio in funzione della sicurezza d'uso. I progettisti sono obbligati infatti a considerare quali siano le soluzioni più adeguate a garantire la sicurezza delle persone e devono essere in grado di giustificare ogni singola scelta in materia di sicurezza. La nuova Direttiva costituisce un punto di riferimento necessario per i costruttori. L'ampiezza del campo di applicazione è tale da richiedere una guida sicura e per questo motivo abbiamo chiesto a due esperti di aiutarci a capire quali sono le novità più rilevanti.

Le quasi-macchine. L'aspetto forse più immediatamente evidente è l'introduzione della definizione di quasi-macchina. Le quasi-macchine non sono in sé una novità assoluta, dato che erano già presenti nella normativa precedente anche se non esplicitate nel campo di applicazione. "Il riferimento è alle macchine non complete - spiega Emilio Borzelli del dipartimento Tecnologie di Sicurezza Ispesl e consulente del CEN per la Direttiva Macchine -, che per la precedente Direttiva potevano comunque circolare liberamente se accompagnate dalla dichiarazione che la macchina era destinata ad essere incorporata con altre macchine in modo da realizzare una macchina completa". Oggi, continua l'ingegner Borzelli "questa tipologia è identificata dalla definizione di quasi-macchina, per la quale sono stati introdotti obblighi diversi e specifici e che viene regolamentata da procedure che le sono proprie. L'elemento distintivo rimane comunque il fatto che da sola non può garantire un'applicazione ben determinata". Le quasi-macchine non devono essere marcate

i protagonisti



Emilio Borzelli lavora al dipartimento Tecnologie di Sicurezza Ispesl, consulente del CEN per la Direttiva Macchine, a proposito delle quasi-macchine: "I costruttori delle quasi-macchine non sono obbligati a soddisfare i requisiti essenziali di sicurezza della Direttiva, ma più requisiti essenziali di sicurezza essi soddisfano, minore è la responsabilità del costruttore della macchina finale e quindi maggiore è il valore aggiunto del prodotto quasi-macchina sul mercato".



Giorgio Caramori, avvocato, esperto di sicurezza macchine, spiega come la nuova direttiva abbia precisato con maggiore chiarezza le definizioni di pericolo, di zona pericolosa, di rischio, di uso previsto e di uso scorretto ragionevolmente prevedibile: "Sono particolarmente importanti dal punto di vista progettuale e costruttivo perché il fabbricante deve considerarle già in fase progettuale e impongono al costruttore di valutare con estrema attenzione anche i possibili comportamenti anomali dell'utilizzatore".

CE e seguono procedure differenziate da quelle previste per gli altri prodotti disciplinati dalla direttiva. In precedenza, i costruttori delle macchine non complete non dovevano soddisfare alcun requisito di sicurezza. L'onere era a carico di chi costruiva la macchina finale, che doveva verificare se ottemperava ai requisiti di sicurezza. "Oggi - spiega Borzelli - ai costruttori delle quasi-macchine è data invece la facoltà di soddisfare uno o più requisiti essenziali di sicurezza della direttiva". La logica risponde a un criterio di mercato "i costruttori delle quasi-macchine - continua l'ingegner Borzelli - non sono obbligati a soddisfare i requisiti essenziali di sicurezza della Direttiva, ma più requisiti essen-



Imprese & Mercato

ziali di sicurezza essi soddisfano, minore è la responsabilità del costruttore della macchina finale e quindi maggiore è il valore aggiunto del prodotto quasi-macchina sul mercato". Se la quasi-macchina soddisfa questi requisiti essenziali, il produttore deve essere in grado di presentare a richiesta delle autorità competenti quella che è stata definita 'documentazione tecnica pertinente', dove viene indicato come sono stati ottemperati i requisiti. "In più ci sono alcuni oneri - specifica Emilio Borzelli - che prima non esistevano. I costruttori devono presentare una 'dichiarazione di incorporazione', le 'istruzioni di assemblaggio' e fornire una dichiarazione nella quale si indica che, nel caso di motivata richiesta da parte dell'autorità competente, si forniranno le informazioni richieste".

La definizione di macchina. Nella nuova Direttiva, il termine macchina non ha subito modificazioni sostanziali. La grossa novità è l'inclusione delle macchine commercializzate senza il motore o, più in generale, senza un 'sistema di azionamento proprio'. Questa integrazione introduce tuttavia un margine di incertezza nell'identificazione esatta di cosa co-



stituisca un sistema di azionamento, dato che la direttiva non ne fornisce una definizione. Secondo le interpretazioni più diffuse può comprendere anche il sistema di trasmissione, come conferma l'ingegner Borzelli: "È sicuramente il motore, ma può anche includere la trasmissione e, con i sistemi elettrici ed elettronici oggi disponibili, può anche comprendere il freno e parte del sistema di controllo. In ogni caso il costruttore della macchina finale si deve prendere la piena responsabilità del sistema di



trasmissione che sarà montato, nel senso che definirà nel libretto di istruzioni quali sono le caratteristiche tecniche, come deve essere montato, e così via". È evidente che in capo al costruttore rimangono delle difficoltà oggettive nel garantire le caratteristiche di prodotti non propri e non definiti, e quindi anche i livelli di rumorosità e di vibrazione, i tempi di arresto, di frenatura e l'efficacia del sistema di controllo completo della macchina nel suo complesso. "In questo caso - specifica Emilio Borzelli - la direttiva autorizza il costruttore della macchina senza sistema di azionamento a venderla come

macchina, nel qual caso la dichiarazione di conformità coprirà anche detto sistema le cui caratteristiche dovranno essere definite nel libretto di istruzioni, ma tuttavia non lo obbliga, cosicché se lo ritiene opportuno potrà anche venderla come quasi-macchina, evitando quindi di assumersi la responsabilità del sistema di azionamento e delle relative informazioni”.

La documentazione della macchina non si esaurisce nella redazione del libretto di istruzioni ma prevede anche la stesura del fascicolo tecnico, per il quale sono state introdotte alcune novità rilevanti. In particolare, come spiega l'avvocato Giorgio Caramori, “nel fascicolo tecnico è oggi obbligatorio riportare la documentazione relativa alla valutazione del rischio effettuata nella fase di progettazione della macchina, dove si dimostra la procedura seguita. Sono stati anche introdotti alcuni obblighi aggiuntivi in merito alla conservazione del fascicolo tecnico, per il quale è stato precisato che deve essere designato un responsabile della costituzione a cui l'autorità ispettiva può rivolgersi in caso di verifica”.

Le figure responsabili. Sono stati chiariti diversi aspetti legati all'individuazione delle figure responsabili con una serie di definizioni che hanno un rilievo sia giuridico che pratico. Come spiega infatti l'avvocato Giorgio Caramori “è stata definita, ad esempio, la figura del fabbricante, rilevante per l'individuazione del soggetto che deve assolvere gli obblighi di marcatura. È da notare che in questa definizione vengono equiparati il progettista e il realizzatore di una macchina o di una quasi-macchina ed è stato previsto, tra l'altro, che, in mancanza di un fabbricante individuabile come tale, assume la stessa veste chi, sia persona fisica che giuridica, immette sul mercato o mette in servizio la macchina o la quasi-macchina”. Anche per l'immissione sul mercato e la messa in servizio di una macchina sono state date definizioni precise. Spiega infatti Giorgio Caramori che “l'immissione sul mercato è oggi identificata con la prima messa a disposizione della macchina all'interno dell'UE, a scopo di distribuzione o di utilizzazione, mentre con la messa in servizio si intende il primo utilizzo di una macchina in conformità con la sua destinazione”. Tra le nuove definizioni, si evidenziano inoltre quelle di pericolo, di zona pericolosa, di rischio, di uso previsto e di uso scorretto ragionevolmente prevedibile. “Sono particolarmente importanti dal punto di vista progettuale e costruttivo - indica Caramori -,



perché il fabbricante deve considerarle già in fase progettuale. L'uso previsto è naturalmente quello conforme alle istruzioni per l'uso, mentre l'uso scorretto ragionevolmente prevedibile è quello che, oltre che difforme rispetto alle istruzioni per l'uso, deriva da un comportamento umano facilmente prevedibile, il che impone al costruttore di valutare con estrema attenzione, anche i possibili comportamenti anomali dell'utilizzatore". Infine, vanno considerate le possibili conseguenze negative di una non corretta marcatura, per le quali "occorre ricordare - conclude Giorgio Caramori - che ci possono essere responsabilità civili risarcitorie, sia come danni conseguenti a un eventuale infortunio che come danni da inadempimento contrattuale, e responsabilità penali e di ordine amministrativo, che prevedono interventi degli organismi di controllo a seguito dei quali le macchine non conformi possono anche essere ritirate dal mercato".

READERSERVICE.IT - CEN n.14 - ISPESEL n.15