

LA SICUREZZA SULLE MACCHINE: NORMATIVA, ASPETTI TECNICI E RESPONSABILITÀ

La sicurezza sulle macchine resta un argomento sempre di attualità. I continui incidenti, a volte anche mortali, mettono in prima pagina un aspetto spesso sottovalutato in azienda. Gli aspetti che devono essere affrontati sono molti e diversi. Questo articolo cerca di affrontare il problema dal punto di vista normativo e tecnico mettendo in luce, inoltre, quali possono essere le responsabilità nella mancanza di sicurezza su di una attrezzatura.

La direttiva macchine (98/37/CE)

La direttiva macchine è stata recepita in Italia dal D.P.R. 459/96. Tutte le attrezzature di lavoro che rientrano nella definizione di macchina come riportata dalla direttiva e immesse sul mercato (o messe in servizio) in Italia dopo il 21 settembre 1996 devono necessariamente essere marcate CE ai sensi della direttiva macchine.

Essa stabilisce i requisiti essenziali di sicurezza (riportati in Allegato I) a cui macchine ed impianti industriali devono rispondere per poter essere liberamente immessi nel mercato europeo e fissa le procedure per attestarne la conformità. Il fabbricante ha un ruolo centrale nella valutazione della conformità, sia nel caso in cui progetti e costruisca una nuova macchina, sia nel caso in cui modifichi una macchina in uso per migliorarla o destinarla alla produzione d'altri beni. Infatti, nella stragrande maggioranza dei casi il percorso che porta alla marcatura CE di una macchina consiste in una autocertificazione da parte del fabbricante della stessa. Solo nei casi previsti dall'Allegato IV della direttiva (che raccoglie una serie di macchine particolarmente pericolose), il fabbricante è tenuto a passare da un Organismo Esterno notificato per ottenere la marcatura CE del prodotto. Del resto, la direttiva macchine è nata dalla duplice esigenza di garantire la libera circolazione delle merci nel mercato unico europeo, e di tutelare nello stesso tempo salute e sicurezza degli operatori.

Vediamo nel dettaglio quali sono le attrezzature che rientrano nel campo di applicazione della direttiva macchine. Secondo la direttiva è da considerarsi macchina "un insieme di pezzi o di organi, di cui almeno uno mobile, collegati tra loro, anche mediante attuatori, con circuiti di comando e di potenza o altri sistemi di collegamento, connessi solidalmente per una applicazione ben determinata, segnatamente per la trasformazione, il trattamento, lo spostamento o il condizionamento di materiali". Dunque dei pezzi e organi costituenti la macchina, almeno uno deve essere mobile e

la mobilità deve essere prodotta da una fonte di energia esterna, escludendo la forza umana diretta (come si evince dalla lettura del campo di esclusione) e il tutto deve essere connesso solidamente per un'applicazione ben determinata. Secondo la direttiva, poi, è da considerarsi macchina anche "un insieme di macchine e di apparecchi che, per raggiungere un risultato determinato, sono disposti e comandati in modo da avere un funzionamento solidale". In tal senso, un tipico sistema integrato di produzione, costituito da più unità di lavorazione, è da considerarsi macchina ai sensi della direttiva e dunque deve seguire l'iter che porta alla marcatura CE ai sensi della direttiva macchine prima di essere immesso sul mercato o, nel caso di uso interno in azienda, prima di essere messo in servizio.

I due concetti sono essenzialmente differenti. Per immissione sul mercato si intende la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione Europea di una macchina, a titolo oneroso o gratuito, per la sua distribuzione o impiego. In merito al regolamento italiano (D.P.R. 459/96), all'articolo 1, comma 3, è ripreso il concetto di immissione sul mercato sopra esposto, a cui viene inoltre aggiunta la seguente precisazione "si considerano altresì immessi sul mercato la macchina o il componente di sicurezza messi a disposizione dopo aver subito modifiche costruttive non rientranti nella ordinaria o straordinaria manutenzione"; in tal caso quindi devono essere soddisfatte le prescrizioni della direttiva macchine.

La messa in servizio, invece, concerne la prima utilizzazione sul territorio dell'Unione Europea di una macchina. In merito al regolamento italiano (D.P.R. 459/96), all'articolo 1, comma 4, punto b) si considera altresì per messa in servizio "l'utilizzazione della macchina o del componente di sicurezza costruiti sulla base della legislazione precedente e già in servizio alla data di entrata in vigore del presente regolamento, qualora siano stati assoggettati a variazioni delle modalità di utilizzo non previste direttamente dal costruttore"; in tal caso quindi devono essere soddisfatte le prescrizioni della direttiva macchine.

È importante dedicare un breve spazio al fine di esplicitare in modo più dettagliato, anche se la direttiva macchine non lo fa, cosa si intenda per:

- immissione sul mercato nel caso in cui la macchina abbia subito modifiche costruttive non rientranti nella ordinaria o straordinaria manutenzione;

- messa in servizio nel caso in cui la macchina, costruita sulla base della legislazione precedente e già in servizio alla data di entrata in vigore della direttiva macchine, sia stata assoggettata a variazioni delle modalità di utilizzo non previste direttamente dal costruttore.

Nuova immissione sul mercato

Nei casi in cui la macchina abbia subito interventi che vanno oltre l'ordinaria e straordinaria manutenzione (per esempio ammodernamenti o modifiche importanti e in particolare aggiunta di equipaggiamenti, software non esistenti in origine sulla macchina, onde migliorarne le prestazioni e in grado di modificare in modo significativo la funzionalità e le condizioni di rischio originali della macchina) allora questa macchina è considerata, dalla direttiva, a tutti gli effetti una nuova macchina e pertanto soggetta all'iter di certificazione secondo la direttiva macchine e le eventuali altre direttive di prodotto applicabili.

Ovviamente modifiche che vadano oltre l'ordinaria e la straordinaria manutenzione hanno i medesimi effetti sia se apportate su di una macchina che era già marcata CE sia su di una macchina che non lo era perché progettata e costruita prima dell'entrata in vigore della direttiva macchine ossia prima del 21 settembre 1996 e pertanto conforme alla normativa previgente.

Alcuni interventi che non comportano una nuova "immissione sul mercato" sono:

- manutenzione preventiva;
- riparazione per ripristinare il funzionamento della macchina;
- revisione per evitare guasti importanti o critici;
- rinnovo per ripristinare le prestazioni originali della macchina;
- ricostruzione utilizzando materiale originale o nuovo, ma di caratteristiche equivalenti all'originale.

Nuova messa in servizio

La nuova messa in servizio, al contrario del caso precedente, si configura solo se viene modificato il cosiddetto uso previsto della macchina. Un esempio può essere l'utilizzo in atmosfera potenzialmente esplosiva o per la lavorazione di materie con pericolo di esplosione o incendio, di macchine originariamente non progettate e costruite a tale scopo. Anche la costituzione di sistemi complessi (sistemi integrati di produzione) utilizzando macchine già installate in azienda, ma non originariamente integrate fra loro, comporta di fatto la realizzazione di un nuovo macchinario e quindi una nuova messa in servizio.

Procedura di certificazione CE

A questo punto è possibile considerare il processo di certificazione definito dalla direttiva macchine. Anzitutto è doveroso specificare come la marcatura CE rappresenti una certificazione obbligatoria del prodotto in quanto deriva dall'applicazione di una direttiva comunitaria e pertanto cogente. Come ricordato all'inizio, nell'ambito della marcatura CE è poi necessario fare una distinzione tra certificazione e autocertificazione.

Sono in regime di autocertificazione tutti quei prodotti che rientrano nella definizione di macchina, ma che non sono comprese nell'elenco di macchine riportate nell'Allegato IV della Direttiva macchine.

Sono in regime di certificazione tutti quei prodotti che rientrano nella definizione di macchina e sono comprese nell'elenco di macchine riportate nell'Allegato IV della direttiva macchine. In questo caso il fabbricante prima di redigere e firmare la Dichiarazione CE di Conformità deve rivolgersi ad un Organismo Notificato secondo i passi di seguito indicati:

- se la macchina è fabbricata senza rispettare o rispettando soltanto in parte le norme armonizzate, o in mancanza di queste, è necessario sottoporre il modello della macchina all'esame per la certificazione CE (secondo le modalità riportate in Allegato VI);
- se la macchina è compresa tra quelle elencate nell'allegato IV ed è fabbricata conformemente alle norme armonizzate, il costruttore o il suo mandatario residente nell'Unione europea deve effettuare, a sua scelta, uno dei seguenti adempimenti:
 - costituire il fascicolo tecnico previsto dall'Allegato VI e trasmetterlo ad un organismo di certificazione notificato che lo conserva agli atti e ne rilascia ricevuta;
 - sottoporre il fascicolo tecnico di cui all'Allegato VI all'organismo di certificazione notificato il quale si limita a verificare che siano state correttamente utilizzate le norme armonizzate e a rilasciare un attestato di adeguatezza del fascicolo;
 - sottoporre il modello della macchina all'esame per la certificazione CE previsto dall'allegato VI.

La procedura di certificazione definita dalla direttiva macchine considera aspetti di tipo tecnico, documentale e organizzativo.

La procedura di certificazione può essere suddivisa nelle seguenti sei fasi:

1. esaminare la macchina, fin dalla fase di

progettazione, per valutare i rischi effettivamente presenti e identificare i relativi requisiti essenziali di sicurezza ad essa applicabili. Ciascun requisito dovrà essere soddisfatto e se ne dovrà dare evidenza nel documento di valutazione dei rischi;

2. applicare il cosiddetto "principio di integrazione della sicurezza", come definito dalle norme UNI EN ISO 12100-1/2, che prevede nell'ordine:
 - o l'eliminazione dei rischi già in fase progettuale;
 - o l'adozione di ripari o dispositivi di sicurezza;
 - o l'evidenziazione (nelle istruzioni per l'uso e sulla macchina) dei rischi residui non eliminabili;
3. raccogliere e gestire in un "Fascicolo Tecnico", da conservare per almeno 10 anni in azienda, tutte le informazioni relative alle scelte e alle soluzioni di sicurezza adottate sulla macchina e in particolare: gli schemi elettrici, idraulici, pneumatici, l'elenco delle norme applicate, i risultati delle prove eseguite, le note di calcolo, la descrizione delle misure adottate, le istruzioni per l'uso;
4. redigere e consegnare al cliente le istruzioni per l'uso secondo le disposizioni specifiche contenute nella direttiva macchine (requisito 1.7.4 dell'allegato I della direttiva);
5. compilare per ciascuna macchina la dichiarazione CE di conformità (anche per le macchine comprese nell'Allegato IV);
6. apporre la targa di identificazione (essa deve contenere almeno le seguenti informazioni: marcatura CE, nome e indirizzo del costruttore, anno di costruzione, identificazione della macchina, matricola o numero di serie, come richiesto dal requisito 1.7.3 dell'allegato I della direttiva).

Come si vede, si tratta di aspetti sia tecnici che di tipo documentale. Rispetto a quest'ultimo aspetto si può notare come parte della documentazione debba essere consegnata al cliente necessariamente insieme alla macchina. La mancanza di tale documentazione (nello specifico, la dichiarazione CE di conformità e il manuale di uso e manutenzione) determina la non conformità della macchina alla stessa direttiva. Inoltre la documentazione che segue la macchina deve essere tradotta nella lingua del Paese dell'utilizzatore/cliente. Più precisamente, riguardo al manuale di uso e manutenzione, il cliente deve ricevere il manuale originale e la copia tradotta nella lingua del paese del cliente. Al fine di permettere un più semplice utilizzo dell'attrezzatura, gli stessi obblighi di traduzione valgono per:

- targhette identificative dei comandi presenti sulla

macchina;

- targhe e scritte (riportanti misure di sicurezza, attenzioni, obblighi, dati di targa, ecc..) presenti sulla macchina;
- software di gestione.

Le figure previste dalla direttiva macchine

In generale gli obblighi della direttiva macchine ricadono sulle figure indicate sotto:

- il costruttore o il fabbricante di una macchina: questo è il caso più classico;
- chi realizza una nuova macchina integrando macchine: vale a dire chi realizza sistemi integrati di produzione (linee di macchine) a partire da macchine già esistenti;
- chi modifica, trasforma, amplia o adegua una macchina: questo è il caso più difficilmente individuabile in quanto ci si deve riferire a tutti quegli interventi che, come sopra ricordato, vanno oltre la ordinaria e straordinaria manutenzione;
- chi appone il proprio marchio su macchine costruite da altri.

Ma quali sono questi obblighi? Essenzialmente si tratta di progettare la macchina in modo da rispettare i requisiti essenziali di sicurezza applicabili riportati nell'allegato I della direttiva, di predisporre il fascicolo tecnico della macchina, di redigere il manuale di uso e manutenzione e, in ultimo, di redigere e firmare la dichiarazione CE di conformità come prevista dall'allegato II, punto A della direttiva macchine.

Nel caso in cui, invece, il fabbricante della macchina sia extraeuropeo esso deve nominare un suo mandatario nell'ambito della comunità europea. Tale mandatario funge da riferimento nell'Unione Europea, al fine di poter commercializzare le proprie macchine nell'ambito della comunità europea. Il mandatario spesso coincide con l'importatore del prodotto ma teoricamente potrebbe essere qualunque altra figura all'interno della comunità europea. Nello specifico il mandatario è tenuto a firmare la dichiarazione CE di conformità all'interno della quale devono esserci chiari riferimenti al fabbricante della macchina.

In merito agli obblighi del fabbricante è doveroso citare altri due casi che si possono presentare:

- il fabbricante immette sul mercato una macchina che non rientra nella definizione prevista dalla direttiva macchine in quanto non è in grado di svolgere un'applicazione ben determinata. Questi è il caso di una macchina che, per poter essere utilizzata, deve necessariamente essere integrata con altre macchine al fine di definire un sistema integrato di produzione come definito



dalla direttiva e che sia marcato CE da chi effettua questa integrazione. In questo caso il fabbricante redige e firma la Dichiarazione del Fabbricante (come riportato dall'allegato II, punto B della direttiva), non deve apparire la marcatura CE (almeno ai sensi della direttiva macchine, mentre potrebbe dover apparire la marcatura CE ai sensi di altre direttive di prodotto) e deve menzionare il divieto di messa in servizio prima che la macchina in cui sarà incorporata sia stata dichiarata conforme alle disposizioni della direttiva macchine. In merito alla dichiarazione del fabbricante numerose novità sono state introdotte dalla nuova direttiva macchine (2006/42/CE) che tratteremo al termine dell'articolo.

- Chiunque venda, noleggi o conceda in uso o in locazione finanziaria macchine già immesse sul mercato o già in servizio alla data del 21 settembre 1996 e prive di marcatura CE, deve attestare, sotto la propria responsabilità, che le stesse sono conformi, al momento della consegna a chi acquisti, riceva in uso, noleggio o locazione finanziaria, alla legislazione previgente alla data di entrata in vigore della direttiva macchine (in Italia rappresentata ormai dal D.Lgs. 81/2008). Sono ovviamente fatte salve le modifiche costruttive, che configurerebbero una nuova "messa in servizio" e quindi l'assoggettamento della macchina in questione alla procedura di certificazione della direttiva macchine, già discusse nei passaggi precedenti dell'articolo.

La sicurezza integrata nella progettazione

Affinché una macchina possa considerarsi conforme alla direttiva macchine e venga di conseguenza garantita la libera circolazione all'interno della Comunità Europea, è necessario che essa rispetti i Requisiti Essenziali di Sicurezza (R.E.S.) dell'Allegato I ad essa applicabili sia della direttiva macchine che delle altre direttive ad essa applicabili (per esempio direttiva 2006/95/CE per quanto riguarda la parte elettrica, direttiva 2004/108/CE per quanto riguarda la compatibilità elettromagnetica).

La direttiva macchine è una direttiva "nuovo approccio", dunque i R.E.S. dell'Allegato I non contengono le soluzioni tecniche che devono essere adottate dal fabbricante, bensì solo i requisiti che devono essere perseguiti. Poiché l'utilizzo delle norme armonizzate (UNI EN, UNI EN ISO, CEI EN trasposizione in lingua italiana delle norme armonizzate emesse dal CEN e dal CENELEC) è volontario, il fabbricante, per dimostrare di avere adeguatamente ottemperato ad ogni singolo R.E.S. applicabile, può seguire due strade:

1. utilizzare le soluzioni che preferisce;

2. applicare le norme armonizzate;

Nel primo caso il fabbricante dovrà indicare, nel documento di analisi dei rischi, le misure di sicurezza e le soluzioni adottate dimostrando che queste gli consentono di rispondere al requisito e di ottenere un livello di sicurezza uguale o maggiore a quello che avrebbe ottenuto se avesse applicato le norme armonizzate. Dunque il fabbricante è sempre tenuto alla conoscenza delle norme armonizzate.

Nel secondo caso l'adozione di una norma armonizzata dà la presunzione di conformità al R.E.S. specifico nel caso di applicazione di una norma di tipo A (norme generali per tutte le macchine) o B (norme comuni a più tipi di macchine) e a tutti i R.E.S. applicabili alla tipologia di macchina specifica nel caso di applicazione di una norma armonizzata di tipo C.

Vediamo a questo punto cosa deve fare il fabbricante per fare la valutazione dei rischi sul macchinario come parte del fascicolo tecnico, in modo da verificare la conformità a tutti i R.E.S. applicabili della direttiva. Per effettuare la valutazione dei rischi il Fabbricante potrebbe utilizzare operativamente la metodologia che preferisce; è consigliabile, tuttavia, seguire le indicazioni della norma armonizzata in merito ai principi generali per la valutazione dei rischi, la UNI EN ISO 14121-1; l'applicazione di questa norma guida, infatti, il Fabbricante nella stesura di una chiara, utile e completa valutazione dei rischi durante tutte le fasi del ciclo di vita di una macchina. La valutazione dei rischi secondo la UNI EN ISO 14121-1 consiste in una serie di tappe logiche che consentono di esaminare in modo sistematico i pericoli associati alla macchina; la valutazione dei rischi è seguita, ogni qualvolta risulti necessario, dalla riduzione del rischio. Questo processo di riduzione del rischio associato alla macchina è ben spiegato dalla norma UNI EN ISO 12100-1 dove si evidenzia come questo processo consista in tre fasi. Nella prima fase il progettista riduce il rischio adottando misure di protezione integrate nella progettazione. Nella seconda fase il rischio è ridotto adottando protezioni e sistemi di protezione complementari. Nella terza fase il rischio è potenzialmente ridotto fornendo all'utilizzatore le informazioni per l'uso tra cui spicca il manuale di uso e manutenzione della macchina; l'effettiva riduzione del rischio associato alla macchina si potrà verificare solo se l'utilizzatore adatterà una corretta organizzazione del lavoro e tutte le precauzioni, i dispositivi di protezione individuale e le procedure di utilizzo in sicurezza della macchina che il fabbricante ha indicato nelle informazioni per l'uso che fornisce all'utilizzatore, tra cui la più rilevante è il manuale di uso e manutenzione (altre informazioni sono la

segnalatica sulla macchina, segnali di avvertimento, ecc).

Il D.Lgs. 81/2008 e la sicurezza della macchine

Il D.Lgs. 81/2008 rappresenta, in Italia, un testo unico in materia di sicurezza negli ambienti di lavoro e come tale, nel Titolo III del decreto, riporta obblighi anche in merito alla sicurezza sulle attrezzature di lavoro. Questo decreto ha abrogato diverse precedenti leggi e decreti tra cui, in merito alle macchine, principalmente il D.P.R. 547/55 e il D.Lgs. 626/94.

Nel Titolo III del decreto si possono evidenziare diversi punti in comune con la direttiva macchine, in particolar modo rispetto ai concetti di fabbricante, libera circolazione dei prodotti e clausola di salvaguardia. In particolare, nell'art. 70 si fa notare come le attrezzature di lavoro messe a disposizione dei lavoratori debbano essere conformi alle specifiche disposizioni legislative e regolamentari di recepimento delle direttive comunitarie di prodotto; in altre parole devono essere marcate CE rispetto alle direttive loro applicabili. Sempre nell'art. 70 si fa però anche notare come le attrezzature di lavoro messe a disposizione dei lavoratori prima della emanazione delle disposizioni legislative e regolamentari di recepimento delle direttive applicabili, debbano comunque essere conformi ai requisiti generali previsti dall'allegato V del decreto. Questo vuol dire che anche il possedere in azienda o utilizzare macchine previgenti l'entrata in vigore della direttiva macchine (dunque immesse sul mercato o messe in servizio prima del 21 settembre 1996), non esenta l'utilizzatore dal garantire che tali attrezzature siano comunque attrezzature sicure almeno rispetto alle disposizioni dell'allegato V del decreto.

Ma non finisce qui. Infatti, l'articolo 71, in merito agli obblighi del datore di lavoro, riporta come al fine di ridurre al minimo i rischi connessi all'uso delle attrezzature di lavoro e per impedire che delle attrezzature possano essere utilizzate per operazioni e secondo condizioni per le quali non sono adatte, il datore di lavoro deve adottare adeguate misure tecniche ed organizzative, tra le quali quelle dell'Allegato VI del decreto. Le prescrizioni riportate in Allegato VI sono applicabili tanto alle attrezzature marcate CE quanto alle attrezzature messe a disposizione dei lavoratori antecedentemente all'emanazione di norme legislative e regolamentari di recepimento delle direttive comunitarie di prodotto.

In definitiva, l'utilizzatore di una attrezzatura di lavoro precedente al 21 settembre 1996 deve comunque verificare i requisiti presenti negli allegati V e VI mentre l'utilizzatore di una attrezzatura di

lavoro marcata CE ai sensi della direttiva macchine deve comunque verificare i requisiti dell'allegato VI in quanto rientra negli obblighi previsti per il datore di lavoro.

Il non rispetto degli obblighi previsti sia per il fabbricante che per il datore di lavoro, comporta delle sanzioni come riportate al termine del Titolo III del decreto. Nella specifico, il D.Lgs 81/2008 riprende il concetto di clausola di salvaguardia proprio delle direttive comunitarie di prodotto, secondo il quale le autorità di sorveglianza del mercato intervengono direttamente sul fabbricante, eventualmente informando la comunità europea nei casi più gravi o nel caso di prodotto distribuito in più Stati della comunità, affinché rimedi alla situazione di pericolo individuata sulla macchina apportando modifiche alla stessa o, nei casi peggiori, vietando l'ulteriore vendita e/o ritirando dal mercato il prodotto. Nel caso del datore di lavoro si attiva, invece, un fronte penale, non solo a seguito di infortuni verificatisi su attrezzature previgenti la direttiva macchine e palesemente non sicure, ma anche a seguito di infortuni verificatisi su macchine marcate CE. Infatti, partendo dal presupposto del decreto secondo il quale è tra gli obblighi del datore di lavoro mettere a disposizione dei propri lavoratori attrezzature di lavoro sicure, nel momento in cui si dovesse verificare un incidente su di una macchina pur marcata CE, il datore di lavoro potrebbe non essere immune da colpe se l'incidente deriva da una palese mancanza di sicurezza che lo stesso datore di lavoro non poteva non vedere. In questo senso, pur avendo a che fare con macchine marcate CE, il datore di lavoro è sempre tenuto a verificare la effettiva sicurezza della macchina e le sue colpe per un eventuale futuro incidente sulla stessa, cresceranno quanto più saranno palesi le non conformità sulla macchina.

La nuova direttiva macchine (2006/42/CE)

La necessità di una nuova Direttiva Macchine prende origine dai forti cambiamenti che si sono riscontrati nell'ambito sia tecnologico che commerciale. Infatti negli ultimi anni si è notevolmente incrementato l'utilizzo di dispositivi automatizzati per svolgere semplici azioni o per gestire i dispositivi di sicurezza di una macchina. Inoltre aumenta in Europa il numero di macchinari fabbricati in paesi extraeuropei, andando così ad immettere sul mercato europeo macchine che nel paese di costruzione non sono tenute a rispettare le direttive invece vigenti nella Comunità. Si è resa quindi necessaria l'adozione di una nuova Direttiva che ponga obblighi inequivocabili ed incontestabili. Partendo dunque dall'esperienza maturata in merito alla precedente direttiva macchine (98/37/CE) si è provveduto ad eliminare, oltre ad alcune

incongruenze, la possibilità di interpretare in maniera non corretta le disposizioni derivanti dalla Direttiva stessa.

La Direttiva 2006/42/CE è entrata in vigore il 29 Giugno 2006 ponendo così la prima scadenza programmatica al 29 Giugno 2008, data entro la quale gli Stati membri erano chiamati ad adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla Nuova Direttiva. Allo stato attuale, tuttavia, l'Italia non ha ancora recepito la direttiva. Una seconda scadenza che tutti gli stati membri sono tenuti a rispettare è quella del 29 Dicembre 2009. Oltre questa data gli Stati membri e i fabbricanti sono tenuti ad applicare le disposizioni presenti nella nuova Direttiva; ciò significa che a partire da questa data non sarà più possibile immettere sul mercato e mettere in servizio macchine conformi alla Direttiva 98/37/CE.

Una delle innovazioni della nuova direttiva è la presenza di sanzioni in quello che sarà il recepimento italiano, come previsto dalla stessa direttiva europea. Infatti, la precedente 98/37/CE non prevedeva sanzioni per il mancato rispetto dei R.E.S. rimandando, di fatto, agli aspetti sanzionatori previsti, almeno in Italia, precedentemente dal D.Lgs. 626/94 e attualmente dal D.Lgs. 81/2008. Invece il recepimento italiano della Direttiva 2006/42/CE, oltre a mantenere inalterato il procedimento relativo alla clausola di salvaguardia attualmente presente, introdurrà anche delle sanzioni.

Sotto l'aspetto dei contenuti la nuova direttiva modifica leggermente la definizione di macchina la quale viene ampliata ed resa maggiormente complessa e completa rispetto a quella presente nella vecchia Direttiva; inoltre viene maggiormente dettagliato il campo di esclusione della direttiva. Ulteriori modifiche riguardano una nuova organizzazione dei requisiti essenziali di sicurezza, nuovi processi di certificazione per le macchine che rientrano in allegato IV e un definitivo chiarimento in merito alle macchine che non rientrano nella definizione di macchina in quanto non sono in grado di svolgere un'applicazione ben determinata e che pertanto sono fornite dal fabbricante con la dichiarazione del fabbricante (allegato II, punto B).

Quasi-macchine

La direttiva identifica queste macchine come "quasi-macchine" e dispone tutta una serie di obblighi per il fabbricante non richiesti dalla precedente 98/37/CE. Infatti, la quasi-macchina deve essere obbligatoriamente accompagnata da istruzioni per l'assemblaggio (che spieghino all'utilizzatore come poterla incorporare in sicurezza nel sistema

finale) e da una dichiarazione di incorporazione (la dichiarazione del fabbricante). Le istruzioni per l'assemblaggio e la dichiarazione di incorporazione accompagnano la quasi-macchina fino all'incorporazione e andranno a far parte del fascicolo tecnico della macchina finale. Inoltre, sempre in merito alle quasi-macchine, il fabbricante deve preparare la pertinente documentazione, illustrata all'allegato VII parte B, la quale deve contenere un fascicolo di costruzione composto: da un disegno complessivo della quasi-macchina e dagli schemi dei circuiti di comando, dai disegni dettagliati e completi che consentano la verifica della conformità della quasi-macchina ai R.E.S., dalla documentazione relativa alla valutazione dei rischi, inclusi un elenco dei R.E.S. applicati e soddisfatti, le misure di protezione attuate per ridurre i rischi, un elenco dei rischi residui, le norme applicate, qualsiasi relazione tecnica che fornisca i risultati delle prove svolte dal fabbricante o dal suo mandatario, un esemplare delle istruzioni di assemblaggio della quasi-macchina. In definitiva, quello che è il fascicolo tecnico per le macchine, dovrà diventare il fascicolo di costruzione per le quasi-macchine.

Conclusioni

La sicurezza delle macchine è, dunque, un argomento che interessa tanto i fabbricanti quanto gli utilizzatori finali. I fabbricanti di macchine sono tenuti al rispetto delle disposizioni europee raccolte dai recepimenti nazionali (si veda il D.P.R. 459/96) oltre che al rispetto delle disposizioni nazionali, come quelle contenute, in Italia, dal D.Lgs. 81/2008. Gli utilizzatori finali sono tenuti prettamente al rispetto delle disposizioni nazionali senza però uscire dalla catena di responsabilità già prevista dal testo della direttiva macchine: qualora una non conformità non sia stata risolta dal fabbricante, dal distributore, dal venditore o da chiunque rientri nella catena che permetta la circolazione del prodotto sul territorio europeo, questa responsabilità ricade comunque sull'utilizzatore finale il quale ha da parte sua, come armi di difesa, la possibilità di informare il fabbricante o le stesse autorità di controllo del mercato in merito alle non conformità evidenti individuate. Il mancato utilizzo di queste sue armi di difesa lo pone direttamente sul piano delle responsabilità in caso di eventuale incidente sulla macchina.

*Granchi Massimo, Christian Trinastich
mtm consulting s.r.l. - Soci AIAS*