

- [Nuovi studi sullo stato della normazione](#)
- [Uno studio KAN descrive il fabbisogno di norme nel settore del trasporto](#)
- [I compiti di prevenzione dell'assicurazione tedesca ferrottravvieri per gli infortuni sul lavoro BG BAHNEN](#)
- [Normazione nel settore della direttiva apparecchi a pressione](#)
- [Sollecitata una rapida revisione della norma EN 12999](#)
- [Rielaborazione della Direttiva sulla sicurezza dei prodotti](#)
- [Sulla strada di una rete europea di esperti di prevenzione sul lavoro](#)
- [Mandato Eurogip prolungato di 10 anni](#)
- [Pubblicazioni](#)
- [Internet](#)
- [Eventi](#)

### **Nuovi studi sullo stato della normazione**

**Per il buon funzionamento della libera circolazione di persone e merci all'interno del mercato comunitario i trasporti sono un fattore molto importante. In base alla direttiva 96/48/CE attualmente sono in fase di studio i requisiti tecnici per una rete di comunicazione europea per treni ad alta velocità come l'ICE e il Thalys.**

Uno studio KAN che viene presentato in questa pagina ha analizzato la "Normazione nel settore del trasporto ferroviario" descrivendo in dettaglio dove c'è ancora necessità di recupero. Forse le nostre indicazioni potranno contribuire ad aumentare l'attenzione di cui è oggetto la prevenzione sul lavoro in questa specifica area di normazione. Con lo studio effettuato per iniziativa della KAN sulla "Normazione nel campo della direttiva apparecchi a pressione (97/23/CE)" inoltre è stato reso sistematicamente accessibile anche un altro settore della normazione che viene trattato in questo numero del nostro bollettino. In seguito ad una consultazione di esperti viene fornita una sintesi della vasta normazione e dei settori dove esiste ancora necessità di regolamentazione.

*Ulrich Becker, Presidente della KAN*

### **Uno studio KAN descrive il fabbisogno di norme nel settore del trasporto**

**In materia di normazione per il trasporto su rotaia c'è ancora molto da fare. Le norme in materia di trasporto ferro-filotranviario presentano molte lacune per quanto riguarda la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro.**

Come è stato constatato in uno studio<sup>1</sup> effettuato su incarico della KAN, esiste una larga scala di regolamenti per le ferrovie nei quali le norme hanno un ruolo di secondo piano rispetto ai regolamenti della Federazione internazionale delle ferrovie UIC. Nella UIC e nei comitati di normazione europea per il trasporto ferroviario CEN/TC 256 e CENELEC/TC 9X infatti, gli aspetti della prevenzione sul lavoro sono stati tenuti in considerazione in maniera molto differente.

### **Gruppo di esperti di prevenzione sul lavoro definito nel CEN/TC 256**

Grazie all'impegno da parte della Germania è stato possibile vincolare nel CEN/TC 256 un gruppo di esperti in prevenzione sul lavoro. Il gruppo ha ottenuto per es. che i seguenti requisiti di sicurezza per la manovra del materiale rotabile venissero inseriti in tre progetti di norme europee:

- protezione in caso di frenata improvvisa,
- identificazione di condotte di tubazioni surriscaldate,
- piattaforme, mancorrenti e ringhiere di sicurezza anticaduta.

Lo studio ha evidenziato in dettaglio tutta una serie di compiti di normazione per il futuro. Un requisito centrale e in gran parte innovativo per questo settore è quello di considerare fin dall'inizio la prevenzione sul lavoro come parte integrante della tecnologia del trasporto su rotaia. Questo vale in particolare modo per la combinazione di più mezzi ovvero sistemi di trasporto. Un miglioramento sostanziale sarebbe comunque già l'unificazione della complessa raccolta di norme già esistenti, da una parte eliminando doppie regolamentazioni e dall'altra trasferendo le disposizioni UIC in norme europee.

### **Le norme e regole esistenti devono venire raccolte**

In questo modo pedane e maniglie verranno trattate nelle norme DIN, nelle prescrizioni antinfortunistiche e nelle disposizioni UIC. I requisiti sulle condizioni delle vie d'accesso e sulle rampe di carico per le quali è da tenere in particolare considerazione lo stato delle superfici per quanto attiene alla sicurezza durante la salita, la discesa e gli spostamenti degli addetti, trovano riscontro nel regolamento sui posti di lavoro,

nelle prescrizioni antinfortunistiche generali (VBG 1) e per i "Veicoli su rotaia" (VBG 11) ma anche nel Regolamento sulla costruzione ed esercizio di ferrovie (EBO) e nelle norme DIN per i lavori di costruzione.

Per quanto riguarda i requisiti alla catena di trasporto esiste una serie di norme sia in Germania (DIN 30800) e a livello internazionale ed europeo norme che riguardano i container ovvero le casse mobili per il trasporto combinato intermodale (KLV) oltre alla disposizione UIC 597 per il sistema treno-semirimorchio che però non fanno praticamente nessun riferimento alla prevenzione sul lavoro. Manca infatti una norma europea che istituisca delle chiare premesse per sistemi intermodali in Europa permettendo un lavoro sicuro nei nodi di interfacciamento dei diversi sistemi di trasporto.

Per la movimentazione delle merci liquide durante la quale gli operatori sono nelle immediate vicinanze del veicolo, valgono le norme internazionali per container (ISO 9669, 9670), i progetti di norme europee prEN 12561 da -1 a -8 per carri cisterna, le norme tedesche DIN da 26012 a 26034 per carri cisterna e la disposizione UIC 573 (norme per la costruzione di carri cisterna).

Spesso è possibile fare riferimento a regole già esistenti che dovrebbero però venire raccolte. Per requisiti riguardanti le caratteristiche dei veicoli su rotaia potrebbero venire utilizzate norme tedesche (per es. vagoni merci, carri cisterna, vagoni autoscaricanti) come documento di partenza per l'elaborazione di norme europee nelle quali potrebbero venire integrate le corrispondenti disposizioni UIC. Lo stesso dicasi per porte e sistemi di chiusura, giunti di accoppiamento oppure le apparecchiature di vagoni passeggeri che potrebbero essere unificati a livello internazionale.

Anche il livello di protezione nelle norme tedesche per il trasporto su rotaia di materiali sfusi (DIN 30800 da -1 a -3 ed inoltre DIN 30801 e 30802 sulle caratteristiche dei punti di interfacciamento e DIN 26572 sullo scarico di pressione) potrebbero fornire la base per progetti di norme europee. A conclusione dello studio viene anche proposto di perseguire un concetto modulare per la definizione di requisiti dei posti di lavoro su veicoli, come per esempio quello di una cabina di guida unificata per i macchinisti di treni a medio e lungo raggio oppure per il posto di comando del manovratore.

<sup>1</sup> Verrà prossimamente pubblicato come rapporto KAN n. 27 in lingua tedesca e n. 27e in lingua inglese. In lingua francese è invece disponibile un riassunto.

## **I compiti di prevenzione dell'assicurazione tedesca ferrotranvieri per gli infortuni sul lavoro BG BAHNEN**

Intervista con **Alfons Grösbrink**, vice segretario generale e responsabile del servizio di ispezione della BG BAHNEN, e **Andreas Mahr**, ispettore tecnico della BG BAHNEN e convenor del gruppo di consulenza per la prevenzione sul lavoro nel CEN/TC 256 "Ferrovie"

### **Dove vede i rischi specifici di infortunio e per la salute per quanto riguarda il lavoro di manovra nelle ferrovie?**

Le principali cause d'infortunio sono il camminare nell'area dei binari, il salire e scendere da piattaforme non idonee come il farsi trasportare su punti insicuri del veicolo ferroviario. Ci sono molti infortuni leggeri, incidenti causati da caduta o per inciampo come in tutti i settori dell'industria che però in ferrovia vengono aggravati dalla presenza di rotaie, delle traversine e del pietrisco.

La manovra di convogli e carri è un compito che comporta tutta una serie di rischi. Uno fra i compiti più rischiosi per esempio è la scomposizione di treni: i carri ferroviari vengono sganciati e spinti da un locomotore su un rilievo in modo che i vagoni rotolino per inerzia nei diversi binari di selezione. Qui i vagoni vengono frenati mediante una calzataia che un ferroviere appoggia sulla rotaia in modo che l'attrito fra ruota e rotaia freni il vagone: può succedere che la calzataia venga respinta e proiettata via con grave rischio per il personale di manovra.

Le mansioni del macchinista e dei manovratori sono oggi svolte da una nuova figura professionale: il "macchinista manovratore" che comanda il locomotore da lontano via radio. Questa tendenza ha condotto a riduzioni di personale ma dal punto di vista della prevenzione degli infortuni è stata da noi appoggiata in pieno perché evita gli incidenti causati dagli equivoci che possono nascere fra macchinista e manovratore.

Per evitare il lavoro gravoso del macchinista manovratore quando deve continuamente salire e scendere in prossimità di scambi o di incroci di binari, con la collaborazione delle aziende ferroviarie abbiamo ottenuto che venissero installati interblocchi dei binari e scambi azionati elettricamente in loco. Il macchinista manovratore rimane in piedi sul predellino del locomotore e comanda da qui gli azionamenti mediante una pulsantiera a pugno sistemata all'altezza della mano.

Non è sufficiente quindi occuparsi solo dei mezzi e del servizio di manovra. Tutti gli impianti ferroviari di smistamento devono venire costruiti secondo le prescrizioni della tutela della sicurezza e della salute sul lavoro. La distanza di sicurezza fra veicoli e oggetti fissi è qui una misura di protezione sostanziale per evitare rischi alle persone. Per i lavori in prossimità dei binari esistono nel frattempo regole ben dettagliate. Stiamo lavorando ad una nuova edizione delle norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro assieme alla Cassa di assicurazione contro gli infortuni in ferrovia che è l'ente gestore dell'Assicurazione obbligatoria contro gli infortuni della Deutsche Bahn AG e dell'ente assicurativo contro gli infortuni del settore cantieristico strade e ferrovie.

### **Quali sono i compiti di prevenzione che svolge la BG BAHNEN?**

La BG BAHNEN porta avanti da oltre 12 anni progetti orientati alle necessità del settore in materia di prevenzione e tutela della salute contro i rischi sul lavoro. L'autogestione ha recentemente confermato che questa è la via che va assolutamente perseguita. Baricentro del lavoro sono stati progetti per il personale di servizio viaggiante di ferrovie e autolinee. Pensi che i conducenti smettono di lavorare in media dopo soli

20 anni di servizio per prematura inidoneità al servizio viaggiante a causa della notevole gravosità del loro lavoro! L'inizio è stata la "progettazione del posto di lavoro del conducente": abbiamo ristudiato la configurazione sia dei posti di guida di tram e metropolitana di superficie che quelli dei bus di linea. Ambedue le soluzioni sono state sviluppate in collaborazione con aziende trasportatrici, costruttori, sindacati e ricercatori e tradotte poi nella pratica.

Altri progetti poi riguardavano

- La compilazione dei programmi di servizio: un approccio innovativo è stato quello del programma di servizio individuale, quel programma cioè che permette al singolo conducente di scegliere di comune accordo le sue ore di servizio secondo le proprie esigenze personali.
- Un progetto per la formazione: formazione assistita dalla tecnologia di conducenti di tram effettuata su simulatori di guida e di traffico con l'impiego di programmi informatici (CBT). Obiettivo dell'azienda trasportatrice è quello di effettuare il numero minimo possibile di ore di guida sul veicolo scuola in libera circolazione per non disturbare il normale servizio.
- Un programma di apprendimento CBT "Prevenzione dello stress durante il servizio di guida": I conducenti vengono confrontati con situazioni difficili mirate ad aumentare talmente la loro competenza operativa che lo stress non viene più percepito.

Oltre a ciò noi siamo continuamente attivi nella consulenza di aziende ferroviarie quando si tratta di pianificare nuovi impianti ferroviari e di approvvigionare nuovi veicoli su rotaia per il trasporto di merci e sempre più spesso anche per il trasporto di persone a corto raggio.

Noi trattiamo, quindi, problemi di gestione che si verificano presso le aziende associate e sviluppiamo proposte di soluzioni con l'assistenza di esperti ricercatori. Successivamente l'implementazione nelle aziende viene da noi assistita mettendo a disposizione delle aziende stesse degli esperti consulenti. Un aspetto sostanziale per tutti i progetti di prevenzione è che i risultati ottenuti sono sempre rappresentativi per tutto il settore.

### **Quali sono le carenze della normazione e cosa può fare la BG BAHNEN per individuarle ed eliminarle?**

Già da oltre 10 anni è stato formato presso il CEN il Comitato tecnico "Ferrovie" che si occupa della redazione di norme sui mezzi di lavoro ferroviari. A quel tempo si era del parere che la prevenzione sul lavoro non avesse direttamente niente a che fare con la normazione che era considerata solo una questione puramente tecnica. Per molto tempo ci siamo attivati per integrare in questa normazione le prescrizioni in materia di prevenzione e per questo abbiamo pregato la KAN di fornirci assistenza. Nel frattempo in seguito alla nostra insistenza è stata istituita nella Commissione Tecnica 256 un "Gruppo di consulenza prevenzione sul lavoro" di estrazione europea che può influire sul contenuto delle norme che sono attualmente in preparazione. Il gruppo di consulenza non può però prendere iniziative e fare richieste di normazione essendo queste attività riservate agli Istituti nazionali di normazione.

Per decenni, la "bibbia" dei ferrovieri non sono state delle norme ma le disposizioni della Unione internazionale delle ferrovie UIC. Nell'ambiente degli operatori del settore si mette nel frattempo in dubbio se una disposizione della UIC, che è praticamente la raccomandazione di una associazione, possa essere ritenuta come una regola generalmente riconosciuta. Una norma ha chiaramente una valenza superiore. In un "Memorandum of understanding" fra CEN e UIC era stato concordato che nelle norme in materia di ferrovie possa venire fatto riferimento addirittura a livello normativo alle disposizioni della UIC, però a medio termine, come si può dedurre da alcune decisioni prese dal CEN, le disposizioni dell'UIC verranno man mano sostituite da norme e questa è un'ulteriore opportunità per integrarvi sempre di più delle regole per la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro anche nel settore delle ferrovie.

Il baricentro delle nostre attività lo vediamo prima di tutto nella configurazione e allestimento dei veicoli. Tipico per le attività dei trasporti è che esistono posti di lavoro la cui configurazione non è influenzabile a livello nazionale. Io posso implementare regolamenti nazionali per l'organizzazione del lavoro oppure degli impianti di binari, ma i veicoli vengono impiegati oltre i confini nazionali. Un ispettore tecnico tedesco non ha praticamente possibilità di escludere dal traffico un carro merci dove manca o è troppo piccolo il predellino per il manovratore. Qui la normazione europea ha il compito di creare uno standard armonizzato a tutti i veicoli esistenti.

### **Quale contributo può fornire concretamente la normazione in fatto di prevenzione di infortuni sul lavoro e di rischi per la salute?**

Un grosso problema è rappresentato dal fatto che il manovratore spesso viaggia appoggiando i piedi su superfici inadatte e insicure. Per questo motivo in passato si è sempre richiesta la presenza sui vagoni merci di una pedana di maggiori dimensioni (predellino di manovra) e di un mancorrente sistemato ergonomicamente al quale il macchinista manovratore si può assicurare quando deve azionare con due mani il telecomando radio. Per questo abbiamo partecipato ai relativi lavori di normazione e adesso esiste almeno una norma tedesca per pedane e maniglie, la DIN 1588. E facciamo attenzione che sui nuovi veicoli ci siano pedane e maniglie che corrispondano a questa nuova norma. Con questo rendiamo meno gravoso il lavoro del macchinista manovratore perché egli può stare in piedi con maggiore sicurezza e tenersi meglio alle apposite maniglie. Evitiamo così inoltre il rischio di infortunio: se egli non ha una maniglia adatta e sicura per tenersi, in caso di frenata brusca può cadere dal predellino e nel peggiore dei casi può venire travolto dal carro in movimento.

Anche i risultati dei nostri progetti sui posti di lavoro sono entrati a far parte della normazione tedesca con la DIN 5566. Le parti da 1 a 3 della norma contengono infatti requisiti dei posti di lavoro per conducenti di veicoli su rotaia e un progetto di norma DIN 5566-4 per locomotori di manovra è in fase di elaborazione. Questa normazione è stata da noi sostanzialmente promossa e sviluppata fino alla realizzazione.

A livello europeo il gruppo di consulenza "Prevenzione sul lavoro" nel Comitato tecnico 256 si è occupato intensamente di macchine per la costruzione dei binari ferroviari che rappresentano una particolarità: La parte operativa è sottoposta alla Direttiva macchine, il resto della macchina invece, come veicolo su rotaie, non più; qui dovranno essere invece implementate speciali misure di prevenzione infortuni derivate direttamente dalle ferrovie. Questo gruppo di consulenti ha studiato anche per esempio progetti di norme per la protezione antincendio e per le porte di veicoli su rotaia azionate meccanicamente ed inoltre norme di prodotto per carri cisterna. Il gruppo ha avuto contatti anche con il

CENELEC/TC 9X per quanto attiene alla norma sui comandi a distanza via radio per locomotori nel quale ha avuto l'opportunità di introdurre parametri in materia di prevenzione sul lavoro.

Le nostre attività dimostrano che la BG BAHNEN riconosce alla normazione una elevata valenza ai sensi della prevenzione sul lavoro in ferrovia. Le norme vengono spesso citate come riferimento per avere criteri confrontabili nei capitolati delle gare d'appalto per l'approvvigionamento di mezzi e attrezzature di lavoro. Sarebbe pertanto molto utile se la prevenzione sul lavoro potesse essere tenuta in considerazione come parte integrante di tutte le norme di prodotto senza che l'utente o l'esercente del servizio debba formulare di volta in volta i relativi requisiti.

**Signor Grösbrink e signor Mahr, Vi ringraziamo per questo colloquio**

## **Normazione nel settore della direttiva apparecchi a pressione**

**Su iniziativa della KAN è stato redatto uno studio avente oggetto la normazione nel campo della direttiva degli apparecchi a pressione (97/23/CE) che analizza l'attuale situazione della normazione sulla base dei documenti rilevanti e di un'inchiesta dei gruppi interessati<sup>1</sup>.**

Base giuridica delle norme di prodotto europea nel campo degli apparecchi a pressione è la Direttiva 97/23/CE basata sull'articolo 95 del trattato CE che può essere applicata già dal 29 novembre 1999 e che al trascorrere del termine di transizione entrerà pienamente in vigore a partire dal 29 maggio 2002.

## **Strutture nel settore della normazione degli apparecchi a pressione**

A livello europeo esistono 19 Comitati tecnici nel CEN e 9 nel ECISS (Comitato europeo per la normazione Ferro e Acciaio) che elaborano norme nell'area della Direttiva apparecchi a pressione.

Le norme in quest'area vengono elaborate secondo la seguente struttura:

- norme di prodotto armonizzate: esse descrivono tutti gli aspetti di un prodotto / di una tipologia di prodotto (ca. 100 norme)
- norme armonizzate di supporto: esse descrivono determinati metodi di lavoro e di controllo (ca. 200 norme)
- norme armonizzate di supporto sui materiali: esse descrivono i parametri e le caratteristiche di materiali per la costruzione di apparecchi a pressione (ca. 250 norme).

Il solo adempimento di una norma armonizzata di supporto non basta a far presumere la conformità con la direttiva. Il costruttore deve fare oltre a ciò riferimento ad una norma di prodotto armonizzata oppure all'allegato I della direttiva apparecchi a pressione.

Nell'area non armonizzata è prevista l'emissione di norme di supporto di base e di norme trasversali che descrivono per esempio come devono essere eseguite prove sui materiali (ca. 250 norme).

## **Obiettivi dello studio**

Per mezzo di un'indagine effettuata in Germania presso gruppi interessati nel lavoro di normazione (Comitati di normazione DIN, costruttori, utenti, autorità, enti assicurativi, commissioni tecniche dell'HVBG, associazioni, enti di collaudo e di controllo tecnico) doveva essere

- descritto lo stato attuale della normazione
- valutata la conformità con la "posizione comune tedesca" (GDS)
- esaminato il trasferimento delle norme nazionali nella normazione europea
- stimato il fabbisogno di nuove norme rispetto al programma attuale di normazione.

## **Risultati dello studio**

Da parte della Germania non è stata attivata nessuna iniziativa riguardante la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro aziendale. Ciò corrisponde alla posizione comune tedesca (GDS). Alcune delle norme europee tuttavia, in seguito alla ricerca di un consenso comune a livello europeo, contengono singole regole per la prevenzione sul lavoro nell'ambito aziendale.

Molte parti delle raccolte di norme della Germania riguardanti le caratteristiche degli apparecchi a pressione sono state riprese dalla normazione europea. In parte ne derivano delle oggettive lacune rispetto alla raccolta di regole nazionali. Per esempio nella serie di Norme EN 13445 "Recipienti a pressione non riscaldati a combustibile" si tiene conto solo dell'acciaio come materiale da costruzione.

Secondo il parere degli esperti esistono i seguenti compiti primari per il futuro lavoro di normazione:

- Ultimazione delle necessarie norme armonizzate soprattutto in materia di recipienti a pressione (prEN 13445 "Recipienti a pressione non riscaldati a combustibile"), tubazioni (prEN 13480 "Tubazioni metalliche industriali) e caldaie a vapore (prEN 12952 "Caldaie a tubi

d'acqua e relativi componenti d'impianto"; prEN 12953 "Caldaie acqua grande capacità").

- Dopo aver raccolto sufficienti esperienze effettuate con queste norme esse dovranno venire rielaborate. Fin d'ora si possono individuare dei problemi che non possono venire eliminati a causa della mancanza di tempo e di esperienza al riguardo. Inoltre in futuro le singole parti delle norme dovranno essere meglio armonizzate fra loro per assicurare un concetto complessivo più coerente e per assicurarne l'utilità nella pratica e di conseguenza la buona accettazione presso l'utenza.
- Si dovrà iniziare fin d'ora a lavorare nei gruppi di normazione per l'ampliamento dei campi di applicazione delle serie di norme di cui sopra su argomenti che hanno rilevato delle lacune oggettive come per es. altri materiali oltre l'acciaio e le regole per la durata nel tempo. L'elaborazione di norme completamente nuove non viene ritenuta necessaria salvo che nel settore delle tubazioni in materiale sintetico.

<sup>1</sup> Lo studio sarà prossimamente disponibile come relazione KAN 26 presso la segreteria della KAN.

## **Sollecitata una rapida revisione della norma EN 12999**

**La norma europea EN 12999 "Gru – gru da carico" contiene requisiti di sicurezza per la progettazione, il calcolo di verifica e il collaudo di gru idrauliche da carico. Dopo aver superato la votazione finale con tre astenuti (Germania, Portogallo, Svizzera), la Norma è stata approvata presso il CEN in data 8 marzo 2001.**

L'astensione dell'Istituto di normazione della Germania (DIN) si è basata su un voto unanime della prevenzione sul lavoro. Già nel 2000 le parti rappresentanti della tutela della sicurezza e della salute sul lavoro avevano espresso i loro dubbi proprio in merito alla sicurezza perché la norma secondo il loro parere in alcuni punti contrastava con i requisiti della Direttiva macchine. In particolare si trattava fra l'altro della possibilità che il gruista ha di bypassare il limitatore della coppia di carico con il rischio di cedimento di un elemento portante della gru o addirittura del suo ribaltamento.

## **Ammonimento nei confronti della procedura per clausola di salvaguardia**

La EN 12999 è stata ratificata dal CEN ma siccome il suo riferimento non è stato ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale CE non è stato attivato contro la norma un procedimento formale per clausola di salvaguardia (per la procedura in merito alla clausola di salvaguardia vedi il KANBRIEF 3/01). In base a queste obiezioni avanzate dalla Commissione tecnica "Attrezzature di sollevamento" degli enti assicurativi contro gli infortuni, il governo federale della Germania ha emesso contro la norma un avviso di clausola di salvaguardia presentandola alla Commissione permanente della Direttiva macchine presso la Commissione Europea. Come reazione, nel maggio del 2001 si sono accordati a livello nazionale per una modifica della norma con la mediazione del rapportatore del CEN per le macchine, sia rappresentanti della prevenzione sul lavoro che i costruttori.

A livello europeo nel mese di agosto è stata indetta una riunione del gruppo di lavoro CEN competente durante la quale gli esperti si sono accordati su una modifica (amendment) della EN 12999 che ha tenuto conto delle obiezioni della Germania. Per creare le necessarie premesse ad una decisione nell'ambito di una consultazione accelerata (procedura UAP), la seduta plenaria del CEN / TC 147 ha deciso all'inizio di ottobre 2001 di introdurre la modifica come nuovo progetto nel programma di lavoro. Informazioni più esaurienti sulla UAP ed altre procedure sono contenute nelle pagine internet del CEN alla voce BOSS<sup>1</sup>.

## **La posizione della Germania confermata nella Commissione permanente**

Nella riunione della Commissione permanente avvenuta il 9 ottobre 2001 la Germania si è espressa per una pubblicazione del riferimento della EN 12999 nella Gazzetta Ufficiale corredandola di una nota d'avviso. Ciò significa che la norma ottiene la presunzione di conformità per la maggior parte del suo contenuto, ma che ne vengono esclusi i punti contestati. Così l'effetto di un'obiezione formale e cioè la mancata presunzione di conformità può essere limitata alle parti contestate della norma. Dal punto di vista della prevenzione sul lavoro per le restanti parti della norma ci si può attendere un miglioramento del livello di protezione. Tale posizione è stata sostanzialmente condivisa dagli altri stati membri e dalla Commissione EU perché gli esperti del settore prima della riunione si erano accordati su una modifica della EN 12999 e anche il CEN aveva intrapreso i primi passi in tale senso. Una decisione ufficiale però non è stata ancora presa ed è da sperare che il CEN si impegni a pubblicare il più presto possibile l'amendment in modo che la nota critica possa essere ritirata.

## **È possibile rendere più trasparenti le osservazioni critiche delle autorità nazionali?**

Questo esempio mostra come attraverso un tale avviso di clausola di salvaguardia e il lavoro costruttivo dei partecipanti sia stato possibile sviluppare una soluzione in tempi relativamente brevi. Indipendentemente da ciò a livello di politica di normazione è necessario pensare come le obiezioni di autorità o gruppi nazionali che rappresentano l'interesse pubblico possano essere evidenziati meglio a livello europeo (e sempre più internazionale). Siccome nelle consultazioni di progetti di norme europee, di regola, al comitato di normazione europeo viene fornito un parere nazionale comune, non è sempre riconoscibile se questo è contemporaneamente la posizione dell'autorità nazionale. Una possibilità per la creazione di una maggiore trasparenza sarebbe quella di evidenziare nei commenti le differenti posizioni in fase di consultazione nazionale (per esempio durante la fase di inchiesta pubblica oppure durante il voto finale). Opportuni approcci sono già contenuti in una relazione sulla normazione della Commissione Europea del 26 settembre 2001<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> <http://www.cenorm.be/booss/pp000.htm>

<sup>2</sup> N. 27 in KOM(2001)527 definitivo: [http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards\\_policy/document/comm\\_report/com\(2001\)527\\_it.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/standards_policy/document/comm_report/com(2001)527_it.pdf)

## Rielaborazione della Direttiva sulla sicurezza dei prodotti

**La Direttiva (92/59/CEE) avente oggetto la sicurezza generale dei prodotti è in vigore in Europa dal 1992. L'implementazione in Germania ha avuto luogo mediante diverse leggi fra le quali la legge sulla Sicurezza dei prodotti e la legge sulla Sicurezza degli apparecchi. La Direttiva vale solo per prodotti che vengono utilizzati dal privato consumatore. Le loro disposizioni hanno solo efficacia, se per il prodotto cui si riferiscono non esistono regolamentazioni specifiche contenute in direttive comunitarie come per esempio la Direttiva macchine.**

Un esame della direttiva esistente per quanto riguarda la sua applicabilità giuridica e pratica ha dato come risultato che in futuro ci saranno ancora da chiudere delle lacune nel campo della protezione del consumatore e che dovranno venire rinforzate le facoltà di intervento degli enti di sorveglianza del mercato e definite più chiaramente le prescrizioni della direttiva stessa. Nel 2000 erano iniziati infatti i lavori per la sua rielaborazione. Il 27 settembre 2001 il Consiglio EU ha approvato formalmente la direttiva sicurezza prodotto modificata. Successivamente il 4 ottobre 2001 il Parlamento europeo ha approvato a sua volta in seconda lettura la direttiva rielaborata. La direttiva verrà pubblicata e quindi entrerà in vigore probabilmente ancora nel 2001\*.

Dal punto di vista della KAN, della nuova direttiva sono di particolare interesse le seguenti regole:

- Le prescrizioni della Direttiva sicurezza prodotto valgono ad integrazione di direttive specifiche comuni (come per es. la Direttiva macchine) se non sono previste disposizioni specifiche che abbiano lo stesso obiettivo. Questo vale però solo per una parte dei prodotti della direttiva speciale e cioè quella che è destinata al consumatore finale ma non per esempio per i mezzi di lavoro destinati esclusivamente all'impiego industriale. Ciò può essere causa di problemi di delimitazione per gli operatori giuridici e per le autorità di sorveglianza.
- Gli obblighi di cui alla direttiva valgono non solo per i produttori ma anche per i rivenditori.
- Il ruolo e il funzionamento degli organi di monitoraggio del mercato vengono definiti con maggiore precisione. Il diritto delle autorità di intervenire e attivare misure viene ampliato. In futuro le autorità possono ordinare, fra le altre misure, il richiamo di prodotti dal cliente oppure la loro distruzione.
- Prestazioni di servizi, al contrario di quanto previsto da progetti precedenti, non sono di pertinenza della direttiva bensì sono considerati esclusivamente "prodotti relativi a servizi prestati" e cioè prodotti che possono venire usufruiti dai consumatori nel quadro di una prestazione di servizi. Per una maggiore chiarezza di questa differenza la Commissione EU è stata incaricata di redigere una guida. Un esempio per maggiore comprensione: l'asciugacapelli nella mano del parrucchiere non ricade nel campo di applicazione della nuova direttiva poiché solo il parrucchiere ha il potere di disposizione sull'apparecchio. Se però l'apparecchio viene lasciato dal parrucchiere nelle mani del cliente perché questo si asciughi i capelli da solo, esso ricade nel campo di applicazione della direttiva.
- Con l'introduzione di una valutazione di conformità vengono utilizzati degli elementi, come già finora conosciuti dalle direttive del mercato comunitario, anche per la direttiva sulla sicurezza generale dei prodotti. Per la valutazione della conformità dovranno poter venire utilizzate norme armonizzate. La Direttiva sicurezza prodotto non contiene comunque requisiti essenziali di sicurezza mancando con questo la base per la preparazione di mandati di normazione ovvero il metro di riferimento per la clausola di salvaguardia contro norme o prodotti carenti. La direttiva indica però una nuova proposta di soluzione: una comitato regolatore che aiuta la commissione nel lavoro di redazione di mandati dettagliati e nel riconoscimento di norme armonizzate. Nei mandati vengono infatti definiti i requisiti essenziali in materia di sicurezza per determinati prodotti.

La KAN effettuerà una stima del numero di prodotti che sono rilevanti non solo dal punto di vista del consumatore finale ma anche da quello della tutela della prevenzione sul lavoro e che non sono toccati da una specifica direttiva del mercato interno e che pertanto cadono nel campo di applicazione della direttiva sicurezza prodotto. Su questa base potrebbe venire analizzato quale di questi mezzi di lavoro possiedono un potenziale di rischio significativo e quanto grande è il fabbisogno di norme europee con definizioni della sicurezza per questa tipologia di prodotti.

\* [Nota aggiuntiva: La direttiva è stata emessa nel 3 dicembre 2001 con il numero 2001/95/CE]

## Sulla strada di una rete europea di esperti di prevenzione sul lavoro

**Dall'11 al 12 ottobre u.s. ha avuto luogo a Dresda la Conferenza Europea "Normazione, collaudo e certificazione - un contributo alla prevenzione sul lavoro". Organizzatori della conferenza sono stati due istituzioni francesi di prevenzione sul lavoro – l'Eurogip e l'INRS – ed inoltre la Confederazione degli enti assicurativi contro gli infortuni sul lavoro nell'industria (HVBG) e la KAN da parte tedesca.**

Alla conferenza hanno partecipato 150 ospiti provenienti da 20 paesi europei, fra i partecipanti alti rappresentanti della Commissione Europea, della normazione europea e della prevenzione sul lavoro in Europa. La Commissione Europea ha appoggiato la partecipazione di rappresentanti di stati candidati all'ammissione nel mercato comunitario nell'ambito del programma Phare.

L'obiettivo sostanziale della conferenza, quello di iniziare una rete europea di esperti in materia di prevenzione sul lavoro che operano nel campo della normazione, del collaudo e della certificazione è stato raggiunto. Già oggi, poche settimane dopo la conclusione della conferenza, numerosi esperti di prevenzione sul lavoro di tutta Europa hanno dichiarato la loro attiva partecipazione alla rete. Adesso gli organizzatori inviteranno ad aderire alla rete ulteriori istituzioni ed esperti di prevenzione sul lavoro. Parallelamente vengono create le premesse tecniche per permettere l'operatività della rete di esperti. Allo scopo è prevista la realizzazione di una piattaforma di comunicazione

supportata da internet che permetterà una facile presa di contatto e dialogo diretto fra gli esperti stessi.

I testi dei discorsi e i riassunti dei workshop tenuti nel corso della conferenza sono disponibili in testo integrale sulla home-page della KAN [www.kan.de]. Nel prossimo numero di **KANBRIEF** seguirà una dettagliata relazione sui lavori.

## **Mandato Eurogip prolungato di 10 anni**

**Eurogip è stato fondato nel 1991 come gruppo di interesse pubblico della Cassa malati nazionale francese<sup>1</sup> e l'Istituto nazionale per la sicurezza sul lavoro<sup>2</sup> con l'obiettivo di coordinare e ampliare a livello europeo le attività in materia di tutela della sicurezza e della salute sul lavoro della previdenza sociale francese [vedi KANBRIEF 4/00]. Le fondamenta per il lavoro dell'Eurogip sono così assicurate per altri 10 anni.**

Anche dopo il rinnovo del mandato, le attività di Eurogip saranno raggruppate in cinque aree: normazione europea, coordinazione degli enti notificati per la certificazione di macchine e dispositivi di protezione individuali, informazione/comunicazione, ricerche e relazioni con l'estero. Dopo che nel passato l'Eurogip si era occupato solo di prevenzione sul lavoro, si aggiungono adesso anche l'indennizzo e la scaletta tariffaria per quanto attiene agli infortuni sul lavoro e alle malattie professionali. Anche i preparativi per l'adesione di nuovi membri nella EU e l'internazionalizzazione della normazione rappresentano nuovi compiti e per questo motivo il raggio d'azione di Eurogip è stato ampliato oltre il contesto europeo. L'apertura nei confronti degli stati dell'Europa centrale e orientale candidati a diventare membri dell'EU diventa un compito ufficiale di Eurogip.

Ulteriori informazioni sono disponibili sotto [www.eurogip.fr](http://www.eurogip.fr)

<sup>1</sup> Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

<sup>2</sup> Institut national de recherche et de sécurité (INRS)

## **Pubblicazioni**

### **Apparecchi a pressione:**

Il rapporto KAN n. 26 "Normazione nel campo della direttiva apparecchi a pressione" [2001] riporta i risultati di uno studio basato da un lato sull'analisi di documenti [norme, progetti di norme, documenti CEN ecc.] e dall'altro su sondaggi di esperti. Sono stati interrogati segretari DIN ed esperti da parte dei costruttori, di organizzazioni di ispezione tecnico, enti notificati, laboratori di controllo di aziende, enti di assicurazione contro gli infortuni, utenti e autorità. La relazione verrà pubblicata nel gennaio del 2002.

Indirizzo per ordinare: Segreteria KAN vedi sulla home-page "Presentazione" e "Dove si trovano gli uffici della KAN", (la relazione è gratuita)

### **Responsabilità da prodotto difettoso:**

La pubblicazione "Nome giuridiche sulla responsabilità da prodotto difettoso in Europa" [1994, ORGALIME; tedesco ed inglese] nella collana "Aiuti decisionali 2000" del Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. [VDMA=Associazione dei costruttori tedeschi di macchine e impianti] espone le definizioni e le norme della Direttiva CE sulla responsabilità del produttore e offre un panorama sul diverso trattamento del diritto in materia di responsabilità da prodotto difettoso nei paesi della EU e dell'EFTA:

Indirizzo per ordinare: VDMA Verlag GmbH, Postfach 71 08 64, D-60498 Frankfurt/Main (Euro 31,70) Fax: 0049 (0)69 6603-1611, Internet: [www.vdma.org/](http://www.vdma.org/) (digitare nella maschera di ricerca la parola "Produkthaftung").

### **Fondamenti della prevenzione sul lavoro:**

La pubblicazione "Handbuch Arbeitsschutz: Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz" (Manuale di prevenzione sul lavoro: sicurezza e tutela della salute sul posto di lavoro) [2001, curatori Pieper/Vorath; in tedesco] che si rivolge in particolare ai membri dei consigli aziendali e di commissioni interne, fornisce delle informazioni sulle fondamenta e sulle condizioni quadro della prevenzione sul lavoro, sui diritti e doveri dei prestatori d'opera e dei rappresentanti dei loro interessi, sulle questioni della gestione della prevenzione e sulla valutazione del rischio.

Indirizzo per ordinare: Bund-Verlag, Postfach 90 01 68, D-60441 Frankfurt /Main [98 DM], fax: 0049-(0)69-7950-1010, e-mail: [service@bund-verlag.de](mailto:service@bund-verlag.de)

## INTERNET

[www.baua.de/prax/ags/ags.htm](http://www.baua.de/prax/ags/ags.htm)

La Commissione sostanze pericolose (AGS) la cui direzione è allocata presso la Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA, Istituto federale per la prevenzione e la medicina del lavoro) svolge lavoro di consulenza del Ministero federale del lavoro e dell'ordinamento sociale [BMA] per tutte le questioni e problematiche riguardanti le sostanze pericolose ed emette le relative norme tecniche. Sulle pagine web dell'AGS possono venire scaricate gratuitamente i testi integrali delle regole tecniche, nuove e aggiornate, sulle sostanze pericolose [TRGS] [TRGS 500, 519 e 710 anche in inglese].

[www.hvbg.de/d/bia/pub/rep/rep.htm](http://www.hvbg.de/d/bia/pub/rep/rep.htm)

Contiene relazioni dettagliate su argomenti attuali di ricerca nel campo della prevenzione sul lavoro che sono pubblicati sotto forma di BIA-report e di rapporti di altri enti assicurativi contro gli infortuni. Nella home-page del Istituto per la sicurezza sul lavoro degli enti assicurativi (BIA, Berufsgenossenschaftliches Institut für Arbeitssicherheit) sono disponibili nel frattempo 35 rapporti che sono scaricabili integralmente o per capitoli. Ulteriori relazioni possono essere trovate ed ordinate gratuitamente mediante una banca dati contenente migliaia di pubblicazioni.

[www.thueringen.de/Arbeitsschutz](http://www.thueringen.de/Arbeitsschutz)

La home-page dell'Amministrazione della prevenzione sul lavoro dello Stato libero di Turingia (RFG) fornisce un buon panorama sulle diverse fonti di informazione in materia di prevenzione sul lavoro. Inoltre si trovano fra l'altro consigli per la pratica aziendale, contributi su diversi argomenti e informazioni sulle manifestazioni.

## Eventi

| Data/luogo                 | Argomento                                                                                  | Informazioni                                                                                                                                                                        |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 21.01-22.01.2002 Dresda    | Seminario<br>"Ricerca efficace di norme - Banche dati e Internet" (in lingua tedesca)      | Berufsgenossenschaftliches Institut Arbeit und Gesundheit (BGAG)<br>Tel. 0049-(0)351-571-1918<br><a href="http://www.hvbg.de/d/bgag/seminar/htm">www.hvbg.de/d/bgag/seminar/htm</a> |
| 04.06.-05.06.2002 Dortmund | Frühjahrstagung 2002<br>Convegno "Recycling - Tutto sotto controllo?" (in lingua tedesca)  | Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA)<br>Tel.: 0049-(0)231-9071-346<br><a href="http://www.baua.de/news">www.baua.de/news</a>                                   |
| 05.06.-07.06.2002 Berlino  | ICOLIM 2002<br>6ª Conferenza Internazionale "Il lavoro sotto tensione" (in lingua tedesca) | VDE Tagungs- und Seminarorganisation<br>Tel.: 0049-(0)69 6308-275<br><a href="http://www.vde.com/VDE/de/veranstaltungen">www.vde.com/VDE/de/veranstaltungen</a>                     |