

Convegno
"La nuova Direttiva Macchine 2006/42/CE, l'emanando Testo Unico in
materia di Sicurezza del Lavoro, le implicazioni per gli allestimenti installati
sugli autoveicoli"
Intervento Sig. Mario Ferrari, Presidente Sezione Gru e PLE dell'ANFIA

Come a Voi tutti noto, le gru per autocarro, a differenza degli altri allestimenti sui veicoli industriali di cui ci ha riferito prima Ivan Bellotto, sono state, fin dai tempi del loro esordio sul mercato, sottoposte, in quanto apparecchi di sollevamento, all'omologazione e alle verifiche da parte di Enpi prima e ISPEL poi.

E' per questo motivo che il nostro settore, quello delle gru per autocarro è arrivato meno impreparato degli altri al recepimento della Direttiva Macchine, anzi avendo attivamente partecipato alla stesura delle norme attraverso una delegazione italiana facente capo ad Anfia, ha addirittura Condiviso le norme stesse con i relativi cambiamenti, limitando gli inevitabili sconvolgimenti.

Ora, a distanza di oltre 10 anni e alla luce degli aggiornamenti intervenuti alla Direttiva, volendo trarre significative conclusioni, note a tutti gli addetti ai lavori, possiamo dire che, a fronte di una esperienza positiva si cela anche il rovescio della medaglia, con alcune problematiche.

La responsabilizzazione assoluta del progettista e del costruttore e delle sue scelte, attraverso la sottoscrizione della Dichiarazione di Conformità ha notevolmente semplificato e direi anzi eliminato quel processo essenzialmente burocratico della realizzazione prima e gestione poi della fiche di omologazione di serie.

Questa liberalizzazione sta funzionando egregiamente, con immutato livello di affidabilità presso le Aziende serie e strutturate che hanno tutto da guadagnare dal rispetto delle regole che assicurano la sicurezza.

Non altrettanto si può dire, purtroppo, per quanto riguarda alcuni costruttori e allestitori minori, comunque numericamente importanti, che continuano ad immettere sul mercato prodotti marcatamente non conformi o parzialmente conformi alla Direttiva Macchine con la complicità involontaria di allestitori, nel migliore dei casi, non in grado di valutare la rispondenza ai Requisiti minimi di sicurezza.

Tutto questo può avvenire, purtroppo, come accennato in apertura Convegno, grazie alla cronica mancanza di controlli da parte degli Enti deputati, siano essi Ispesl attraverso le prime verifiche o le ASL attraverso le verifiche periodiche.

Da tempo attendiamo notizie relativamente alla liberalizzazione di questo servizio, liberalizzazione che potrebbe consentire di utilizzare nuove risorse dal privato per le verifiche periodiche con un conseguente ma regolare svolgimento del servizio, obbligatorio per legge, ed una conseguente più puntuale manutenzione delle macchine.

Naturalmente ne conseguirebbe che l'organo pubblico, deputato al controllo di mercato, potrebbe svolgere una più attenta sorveglianza al rispetto dei requisiti di Conformità.

Mi auguro che buone notizie in proposito ci arrivino dall'intervento dell'Ing. Alvino che chiuderà il Convegno.

Infine, cogliendo l'occasione presentata da questo Convegno e della sua visibilità presso gli organi deputati, desidero esternare alcune preoccupazioni, barra domande che spero ricevano una risposta atta a tranquillizzare il mondo rappresentato dal pubblico di costruttori, carrozzieri, allestitori qui presenti.

- 1) Il settore GRU e PLE è assolutamente privo di statistiche relative agli apparecchi immessi annualmente sul mercato.
Indagini approssimative indicano che nel 2007 sono state immesse sul mercato italiano n. 8.500-9.000 gru e n. 1.400-1.500 PLE.

./...

Pur nella consapevolezza che non di tutti gli apparecchi venga denunciata l'immissione in servizio, sarebbe molto utile ricevere, attraverso Anfia i dati in possesso di ISPEL relativi alle suddette denunce.

Incrociando i dati si potrebbero meglio valutare eventuali anomalie preparandosi a meglio gestire il sistema.

- 2) Sono ormai parecchi anni che i costruttori italiani di apparecchi di sollevamento persone e cose collaborano con estrema soddisfazione attraverso ANFIA con ISPEL.
Vorremmo delle assicurazioni che questa collaborazione verrà portata avanti anche in futuro attraverso preparati tecnici pronti a subentrare nel pressante attuale turnover in atto nell'Ente.
Quale sarà il futuro dell'ISPEL e chi saranno i futuri interlocutori?
- 3) In Italia non esiste ancora un coordinamento tra gli istituti notificati e tra questi e l'ISPEL.
Come e quando si può ovviare alla disfunzione che spesso produce problematiche anche importanti ai costruttori.
- 4) Cosa è possibile fare per far funzionare meglio il coordinamento Stato-Regioni in materia di sicurezza.

Per finire, desidero confermare l'impegno e la disponibilità dell'Anfia, attraverso le sue sezioni, per coordinare l'attività dei propri associati.

Verona, 6 marzo 2008