

Studio Carlo Luigi Ciapetti
18° CONVEGNO SUL RISCHIO BENE NEL LEASING

Hotel Albani - Firenze – giovedì 18 ottobre 2007

Aspetti devianti delle direttive antinfortunistiche europee



Abstract

Dopo un iniziale richiamo delle principali direttive di interesse per i beni oggetto di leasing, si rammentano le necessarie documentazioni e le necessarie marcature previste da tali direttive ed il rinnovato obbligo per le società di leasing di garantire la sicurezza dei beni (nuovi od usati) da esse concesso in locazione finanziaria e/o venduto; successivamente si evidenziano alcuni rischi pratici di aggiramento formale o sostanziale degli obiettivi di sicurezza delle nuove direttive resi possibili da talune regole, inadeguate al mercato reale, in esse inserite; il fine del libero commercio internazionale, soprattutto extraeuropeo, prevale sugli obiettivi di sicurezza e tende a spostare responsabilità penali e civili non sul costruttore ma sui suoi dipendenti e collaboratori, normalmente privi di reale potere operativo; conseguentemente il mercato tende a favorire gli operatori che, contravvenendo ai dichiarati obiettivi di sicurezza, pongono in essere condotte spregiudicate, pericolose o truffaldine, grazie alla sostanziale impunità che le nuove norme di fatto garantiscono. Le nuove direttive, tecnicamente migliori del passato, celano implicitamente l'utopia di un equanime virtuosismo del mercato mondiale, che è una vera back-door, neppure tanto segreta ai malfattori, che, in assenza di una attiva e realmente attenta sorveglianza del mercato, potrebbe diminuire la sicurezza fisica degli utenti e quella economica degli operatori.



Relatore: Ing. Sauro Baietta

Ing. Sauro Baietta

- Smallbay (consulenza e certificazione);
- Certificatore per I.C.E. Istituto di Certificazione Europea (O.N. 0303);
- Partner di IBC ed EMCTEST per le prove di laboratorio di BT ed EMC;
- Partner ANCCP (O.N.) nel settore degli apparecchi da videogioco;
- Collaboratore di vari laboratori (LSF, CATAS, LABORTEC, etc.) di resistenza e reazione al fuoco;
- Già direttore dei laboratori di macchine di reazione al fuoco di Istituto Giordano (O.N. 0407);
- Già Commissario Tecnico Nazionale della Federazione Automobilistica Sportiva Italiana;

Studio Carlo Luigi Ciapetti

18° CONVEGNO SUL RISCHIO BENE NEL LEASING

Hotel Albani - Firenze – giovedì 18 ottobre 2007

Aspetti devianti delle direttive antinfortunistiche europee

Abstract

Dopo un iniziale richiamo delle principali direttive di interesse per i beni oggetto di leasing, si rammentano le necessarie documentazioni e le necessarie marcature previste da tali direttive ed il rinnovato obbligo per le società di leasing di garantire la sicurezza dei beni (nuovi od usati) da esse concesso in locazione finanziaria e/o venduto; successivamente si evidenziano alcuni rischi pratici di aggiramento formale o sostanziale degli obiettivi di sicurezza delle nuove direttive resi possibili da talune regole, inadeguate al mercato reale, in esse inserite; il fine del libero commercio internazionale, soprattutto extraeuropeo, prevale sugli obiettivi di sicurezza e tende a spostare responsabilità penali e civili non sul costruttore ma sui suoi dipendenti e collaboratori, normalmente privi di reale potere operativo; conseguentemente il mercato tende a favorire gli operatori che, contravvenendo ai dichiarati obiettivi di sicurezza, pongono in essere condotte spregiudicate, pericolose o truffaldine, grazie alla sostanziale impunità che le nuove norme di fatto garantiscono. Le nuove direttive, tecnicamente migliori del passato, celano implicitamente l'utopia di un equanime virtuosismo del mercato mondiale, che è una vera back-door, neppure tanto segreta ai malfattori, che, in assenza di una attiva e realmente attenta sorveglianza del mercato, potrebbe diminuire la sicurezza fisica degli utenti e quella economica degli operatori.

Introduzione

Come concordato con l'Amico Carlo Ciapetti, a cui va il merito di riunire ogni anno sì tante persone per trattare di argomenti della cui importanza ci si accorge solo dopo l'accadimento di qualche evento economicamente (se non anche infortunisticamente) spiacevole, quest'anno riprendiamo e sviluppiamo un tema la cui analisi è stata iniziata lo scorso anno in questa sede, ovvero sia alcuni aspetti pericolosi contraddittoriamente contenuti nelle più recenti direttive europee sulla sicurezza.

Data la smisurata vastità della materia antinfortunistica in ambito italiano ed ancor più in ambito europeo e mondiale, il tempo necessariamente limitato di cui noi tutti disponiamo suggerisce di concentrarci, come sempre abbiamo fatto in questo convegno, su elementi pragmatici degni, spero, di qualche utilità per il Vs. lavoro di operatori finanziari del leasing oltreché per una miglior informazione circa la foschia che circonda il monte Olimpo delle direttive europee.

Pertanto, trascureremo molte direttive che, seppur direttamente od indirettamente antinfortunistiche, poco hanno a che fare col rischio beni; per esempio, trascureremo le direttive sulla sicurezza e sulla prevenzione dei rischi inerenti a radioprotezione (2003/122/CE ed altre) e microbiologia (93/88/CE e 90/679/CE ed altre), alla chimica farmaceutica (R.E.A.C.H. regolamento CE 1907/2006) ed ai cosmetici (73/768/CE ed altre), ai rischi di incidente rilevanti (82/501/CE e 96/82/CE ed altre), ai dispositivi di protezione individuale (DPI 89/686/CE ed altre), ai laboratori (un numero enorme di direttive applicabili, ma nessuna esaustiva né specifica per i soli laboratori), al rumore negli aeroporti (2002/30/CE ed altre), ai prodotti da costruzione (CPD 89/106/CE ed altre), ai prodotti impiegati sulle imbarcazioni (MED 96/98/CE ed altre), ai giocattoli (88/378/CE ed altre), etc.

Premessa

Già dall'introduzione intuivamo che le direttive europee sulla sicurezza antinfortunistica sono davvero molte. Di esse, limitandoci alle più significative per i convenuti, alcune sono importantissime altre lo sono meno. Fra tutte esse, sia fra le più importanti che fra le meno importanti, alcune hanno una funzione “master”, cioè predominante per scopi ed importanza dei rischi trattati, rispetto ad altre che hanno una funzione “slave”, cioè subordinata e coordinata alle prime e, dal punto di vista pratico, una scarsa visibilità od una scarsa percettibilità.

I principali settori

Nel preparare questo convegno mi sono chiesto di quali beni si fa leasing più spesso:

- materiali ed apparecchi elettrici; (Dir. bassa tensione **2006/95/CE**)
- macchine utensili per l'industria; (Dir. macchine **98/37/CE** e **2006/42/CE**)
- impianti di produzione industriale; (Dir. macchine e “626”)
- capannoni industriali; (“626”)
- veicoli per trasporto di persone o cose; (Dir. **2001/116/CE** e molte altre sui componenti)
- natanti ed imbarcazioni; (Regolamento **CE 336/2006**, **ISM** e **dir 94/25/CE**)
- dispositivi medici; (Dir. **MDD**, **Medical Devices Directive 93/42/CE**)

A fianco di ciascuna di tali categorie è sinteticamente indicata la principale direttiva di riferimento, mentre con “626” si è adottato un sintetico riferimento all'originario atto legislativo italiano, come attualmente modificato ed integrato, che ha mandato in pensione il vecchio DPR 547/55 e recepito ed attuato una lunga serie di direttive europee sulla sicurezza dei luoghi di lavoro.

La direttiva EMC sulla compatibilità elettromagnetica (per macchine ed impianti, o nelle sue varie versioni per veicoli, natanti e velivoli) e le direttive RoHS e WEEE, PED ed ATEX sono trasversali al predetto elenco, potendo comparire ed essere rilevanti od essere del tutto assenti in quanto non applicabili a beni privi dei dispositivi tecnici da esse trattate.

Nel caso della MDD tutte le altre direttive divengono facoltative o subordinate a causa della più elevata importanza del garantire la salute dei pazienti e la protezione degli operatori sanitari, piuttosto che delle altre ideali caratteristiche antinfortunistiche od ecologiche o di non disturbo delle telecomunicazioni.

Convenzioni ed acronimi

Con “**O.N.**” ed “**N.B.**” s'intende il generico “**Organismo Notificato**” o “**Notified Body**”.

Con “**626**” o “**626/94**” s'intende il D.Lgs. n.626 del 19.09.1994, “Attuazione delle direttive 89/391/CEE, 89/654/CEE, 89/655/CEE, 89/656/CEE, 90/269/CEE, 90/270/CEE, 90/394/CEE, 90/679/CEE, 93/88/CEE, 95/63/CE, 97/42/CE, 98/24/CE, 99/38/CE, 99/92/CE, 2001/45/CE, 2003/10/CE e 2003/18/CE riguardanti il **miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro**” (titolo così modificato dal D.Lgs. n°257 del 2006.07.25, in vigore dal 26.09.2006).

Con “**547**” o “**547/55**” s'intende il previgente DPR n°547 del 1955 sulla **sicurezza dei luoghi di lavoro** così come modificato, integrato ed aggiornato da tutti i numerosi e vari provvedimenti legislativi successivi.

Con "459" o "459/96" s'intende il vigente DPR n°459 del 24 luglio 1996 (di cui alla Gazzetta Ufficiale n°209 del 6 settembre 1996) che recepisce la direttiva sulla **sicurezza delle macchine** 89/392/CEE come modificata dalle direttive 91/368/CE, 93/44/CE ed 93/68/CEE (che nel loro insieme coincidono con la direttiva macchine 98/37/CE).

Con "nuova direttiva macchine" s'intende la recente direttiva 2006/42/CE sulla **sicurezza delle macchine** che entrerà in vigore entro il 29 dicembre 2009 (Art. 26.1 secondo paragrafo), mentre entro il 29 giugno 2008 (Art. 26.1 primo paragrafo) gli Stati membri dell'Europa dovranno averne pubblicato i regolamenti attuativi. Sin dal 29 giugno 2006 (Art. 28) gli Stati membri, che sono i destinatari della direttiva, sono tuttavia vincolati da questa direttiva.

Con "73/23" o "**bassa tensione**" o "**BT**" od "**LWD**" s'intende sia la recente direttiva 2006/95/CE del 2006.12.27 sul "materiale elettrico destinato ad essere adoperato entro taluni limiti di tensione" in vigore dal 2007.01.16, che la previgente direttiva 73/23/CE, nota anche come direttiva BT (Bassa Tensione) od LWD (**L**ow **V**oltage **D**irective) emanata il 19.02.1973, e modificata dalla Dir. 93/68/CEE del 22.07.1993, recepita in Italia dalla Legge n°791 del 18.10.1977, ed attuata con il D.Lgs. n°626 del 25.11.1996.

Con "**EMC**" o "**compatibilità elettromagnetica**" od "**Electro Magnetic Compatibility**" s'intende sia la direttiva 2004/108/CE in vigore dal 2007.07.18, che la previgente direttiva 89/336/CE, modificata dalle direttive 92/31/CE e 93/68/CE, recepita prima dal D.L. n°476 del 04.12.1992 poi dal D.L. n°615 del 12.11.1996. **N.B. la direttiva EMC non ha alcuna attinenza con la sicurezza.**

Con "**PED**" s'intende la "**Pressure Equipment Directive**" 97/23/CE sui recipienti in pressione, recepita ed attuata dal D.Lgs. n°93 del 25.02.2000 (GURI n.91 del 18.04.2000), seguita dal Decreto n°329 del 01.12.2004 circa la messa in servizio ed il controllo periodico negli anni;

Con "**ATEX**" s'intende la "**Atmosphere Explosive directive**" 94/9/CE e 99/92/CE, su apparecchi e ai sistemi di protezione destinati ad essere utilizzati in atmosfera esplosiva, recepita dal DPR n°126 del 23.3.1998.

Con "**RoHS**" s'intende la direttiva 2002/95/CE sulla "**riduzione di sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche**", alias "**Restriction of the use Of certain Hazardous Substances in electrical and electronic equipment**", modificata dalla decisione 2005/618/CE del 2005.08.18 (GUCE 214/65 del 2005.08.19, notifica con il numero "C(2005) 3143") e dalla decisione 2006/320/CE del 2006.04.21 (GUCE 115/38 del 2006.04.28); il D.Lgs. n°151 del 2005.07.25 (GURI n°175, S.O. N°135, del 2005.07.29) recepisce sia la RoHS che la WEEE.

Con "**WEEE**" si intende la direttiva 2002/96/CE sullo "**smaltimento rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (WEEE)**", alias "**Waste of Electrical and Electronic Equipment**", modificata dalla Dir. 2003/108/CE; il D.Lgs. n°151 del 2005.07.25 (GURI n°175, S.O. N°135, del 2005.07.29) recepisce sia la RoHS che la WEEE.

Con "**MDD**" s'intende la "**Medical Devices Directive**" 93/42/CE, recepita ed attuata dal D.Lgs. n°46 del 24.02.1997 sui dispositivi medici, come successivamente modificato ed integrato.

Con "**MED**" s'intende la direttiva "**Marine Equipment Devices**" 98/68/CE sui prodotti impiegati a bordo delle imbarcazioni.

Con "**ISM**" s'intende il codice internazionale "**International Safety Management**" recepito dal Regolamento CE 336/2006 in accordo con IMO (International Maritime Organization).

Con "**RCD**" s'intende la "**Recreational Craft Directive**" 94/25/CE sulle imbarcazioni da diporto, approvata con D.Lgs. 436/96, modificato dal D.Lgs. 205/97 e dalla Legge 413/98.

Altre direttive importanti per le società di leasing

Tutte quelle finora citate sono direttive principali che determinano **macroscopicamente** il modo di costruire, vendere ed utilizzare un prodotto, e che prevalgono per importanza su altre direttive, pur esse importanti e che pur esse determinano il modo di costruire, vendere ed utilizzare un prodotto, ma che, rispetto alle precedenti, non influenzano i rischi di infortuni cruenti. Tali direttive sono la:

Dir. **EMC** sulla compatibilità elettromagnetica;

↳ (direttive: 89/336/CEE, 92/31/CE, 93/68/CE e 2004/108/CE)

Dir. **RoHS** sulla riduzione di talune sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche;

↳ (direttive: 2002/96/CE, 2003/108/CE)

Dir. **WEEE** sullo smaltimento dei rifiuti di apparecchiature elettroniche;

↳ (direttive: 2002/95/CE, 2005/618/CE, 2006/320/CE)

Se le su elencate direttive riguardano un po' tutte le macchine di interesse quotidiano, le seguenti riguardano invece solo talune macchine o taluni impianti se incorporano uno o più dispositivi che ricadono nel dominio di applicazione di tali direttive che hanno una elevata importanza ai fini della sicurezza (gli infortuni che cercano di prevenire non solo sono cruenti ma anche di tipo catastrofico e, statisticamente, coinvolgono spesso più di una persona per infortunio):

Dir. **PED** sui recipienti in pressione

↳ (direttiva: 97/23/CE)

Dir. **ATEX** sulle atmosfere esplosive

↳ (direttive: 94/9/CE e 99/92/CE)

Tutte le direttive citate (LWD, macchine, 626, veicoli, ISM e MED, MDD, EMC, RoHS, WEEE, PED, ATEX) prevedono la maggior parte dei seguenti 5 steps comuni:

- la redazione, la conservazione e l'aggiornamento di un documento di valutazione dei rischi;
- la acquisizione di dichiarazioni di conformità dei fornitori comprovanti la sicurezza;
- la esecuzione di opportune prove sperimentali;
- la redazione di un manuale d'uso o di procedure o di schede informative;
- la costituzione di un fascicolo tecnico comprovante la sicurezza;
- una dichiarazione di conformità del costruttore alla direttiva od al regolamento;
- una marcatura del prodotto (o l'apposizioni di informazioni e richiami alla direttiva);
- talora l'intervento di un organismo notificato o di un'autorità che certifichi la conformità;

Pertanto, la conoscenza dei punti essenziali di tali direttive sono importanti per chi opera nel settore del leasing perché una situazione di mancato rispetto delle norme cogenti relative ad un prodotto di cui si è proprietari e venditori o noleggiatori, potrebbe determinare il rischio di:

- ↳ una legittima sospensione del pagamento dei canoni;
- ↳ una eventuale richiesta di danni da mancato utilizzo di uno strumento di produzione;
- ↳ una sanzione e prescrizioni da parte dell'autorità pubblica preposta ai controlli;
- ↳ una denuncia penale d'ufficio da parte dell'autorità pubblica preposta ai controlli;

Aspetti devianti di alcune direttive: tipologia

Finora, però, non abbiamo parlato di alcun aspetto deviante né per la sicurezza, né per il mercato, connessi alle varie direttive sin qui citate. Tali aspetti sono principalmente di due tipi:

- incongruenti interazioni giuridiche fra le leggi nazionali che recepiscono le direttive europee e le prassi esistenti nei singoli paesi in tema di sicurezza;
- disposizioni particolari ("discutibili") contenute nelle direttive europee a sé stanti;

Il comma 2 dell'Art.6 della 626/94 e la sentenza del 2005.09.08 della CGCE

Il chiarissimo Prof. Alessandro Traversi, proprio ad convegno straordinario dello Studio Ciapetti tenutosi il 2 maggio 1995 presso la sede dell'associazione degli industriali di Firenze, precorreva di un decennio la posteriore sentenza del 2005.09.08 della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, evidenziando nella Sua relazione che anche le società di leasing sono più ampiamente assoggettate dal comma 2 dell'Art.6 della 626/94 al divieto di concedere in locazione finanziaria macchine, attrezzature di lavoro e impianti non rispondenti alle norme di sicurezza vigenti.

Il citato comma 2 dell'Art.6 della 626/94 stabilisce infatti che *"sono vietati la vendita, il noleggio, la concessione in uso e la locazione finanziaria di macchine, attrezzature di lavoro e di impianti non rispondenti alla legislazione vigente"*.

Esse, quindi, non possono più limitarsi, come consentito dall'Art. 7 del DPR 547 (*"chiunque concede in locazione finanziaria beni assoggettati a qualsiasi forma di omologazione obbligatoria è tenuto a che detti beni siano accompagnati dalle previste certificazioni o dagli altri documenti richiesti dalla legge"*) integrato dalla Legge n°178 del 2 maggio 1983 (GURI n.131 del 14/05/1983) *"ai fini del comma precedente il contratto di locazione finanziaria avente ad oggetto i beni ivi indicati non costituisce vendita, noleggio o concessione in uso"*, ad una mera quanto incosciente raccolta cartacea di fotocopie di varie autocertificazioni, talvolta non datate o non comprensibilmente firmate, spesso prive dei giusti riferimenti.

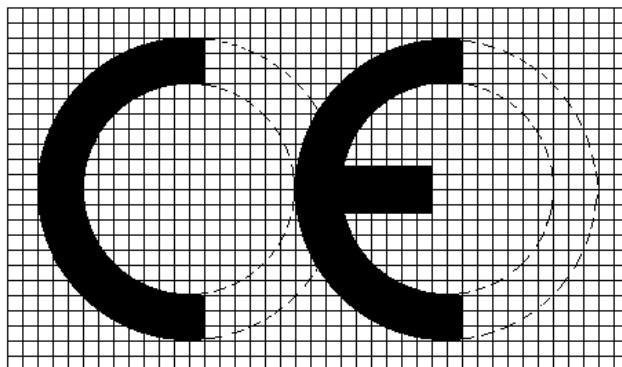
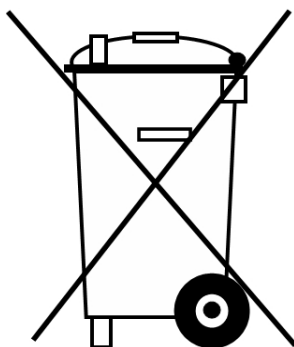
Infatti, la sentenza del 2005.09.08 della Corte di Giustizia delle Comunità Europee, relativa al caso di un gravissimo infortunio provocato da una macchina importata in un paese della UE (Finlandia) e prodotta e certificata in un altro paese della UE (Francia), specifica che gli obblighi (e quindi le relative sanzioni civili e penali) che in tema di sicurezza uno stato della UE può legittimamente imporre ad un importatore o ad un rivenditore (e, quindi, anche ad una società di leasing) sono non solo quelli del verificare la esistenza di tutte le documentazioni necessarie ma anche di *verificare la esistenza di tutte le marcature obbligatorie*; il che non vuol dire la sola marcatura CE (viene fatto rilevare che sulla macchina in questione mancava anche la obbligatoria marcatura della indicazione della massima velocità di rotazione), *seppur ciò non debba essere inteso come obbligo per l'importatore di verificare la macchina*; una normativa nazionale può quindi legittimamente imporre di *"verificare, prima della consegna della macchina all'utente, che essa sia munita di marcatura «CE» e di dichiarazione «CE» di conformità, accompagnata da una traduzione nella o nelle lingue dello Stato membro di importazione, nonché di istruzioni per l'uso, accompagnate da una traduzione nella o nelle lingue del detto Stato"*.

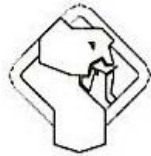
Tale sentenza sembra essere una via di mezzo fra la vecchia norma nazionale italiana della Legge n°178 del 2 maggio 1983 e l'ampia richiesta del comma 2 dell'Art.6 della 626/94.

L'insieme delle sue disposizioni e delle considerazioni esposte nell'iter logico che ha portato a tale sentenza della CGCE, definisce quanto è necessario e sufficiente verificare da parte delle società di leasing per tutelarsi circa la sicurezza della macchine prodotte nella UE (ciò non basta per le macchine prodotte al di fuori della UE, cosa preliminarmente dichiarata proprio in quell'occasione dalla stessa Corte di Giustizia delle Comunità Europee).

Verifiche necessarie e sufficienti (per società di leasing)

- verificare l'esistenza di dichiarazione di conformità CE (*non del tipo "due righe non datate e con uno scarabocchio qualunque", ma*) completa di tutte le obbligatorie informazioni previste per il tipo di macchina in esame, comprese identificazione e qualifica del firmatario, sua firma e data e, ove necessario (macchine All. IV, EMC All. III, ATEX, PED), le certificazioni ottenute e, in alcuni casi, anche le norme applicate (EMC All. III); essa deve essere tradotta nella(e) lingua(e) dello Stato della UE cui appartiene il compratore;
- istruzioni per l'uso tradotte nella(e) lingua(e) dello Stato della UE cui appartiene l'utilizzatore;
- esistenza di marcatura CE sulla macchina (seguita, ma solo per talune direttive, dal numero identificativo dell'O.N. che ha rilasciato la relativa certificazione eventualmente obbligatoria);
- esistenza sulla macchina di tutte le altre marcature (simboli e targhe) obbligatorie; esempio (non esaustivo): il "recycle crossed bin" della WEEE, il simbolo Ex della ATEX, la lunga targhetta di informazioni tecniche delle presse; nella PED la max. pressione di esercizio e le temperature max. e min. come "limiti essenziali" per la sicurezza; l'indicazione dell'O.N. che ha rilasciato l'eventuale certificazione obbligatoria (macchine di All. IV, dispositivi medici di classe superiore alla I, prodotti che ricadono sotto ATEX e/o PED); l'indicazione dell'obbligo di usare le cinture di sicurezza in taluni veicoli;





SANGIACOMO
PRESSE

OFFICINE S.GIACOMO srl

Via A. Meucci 14

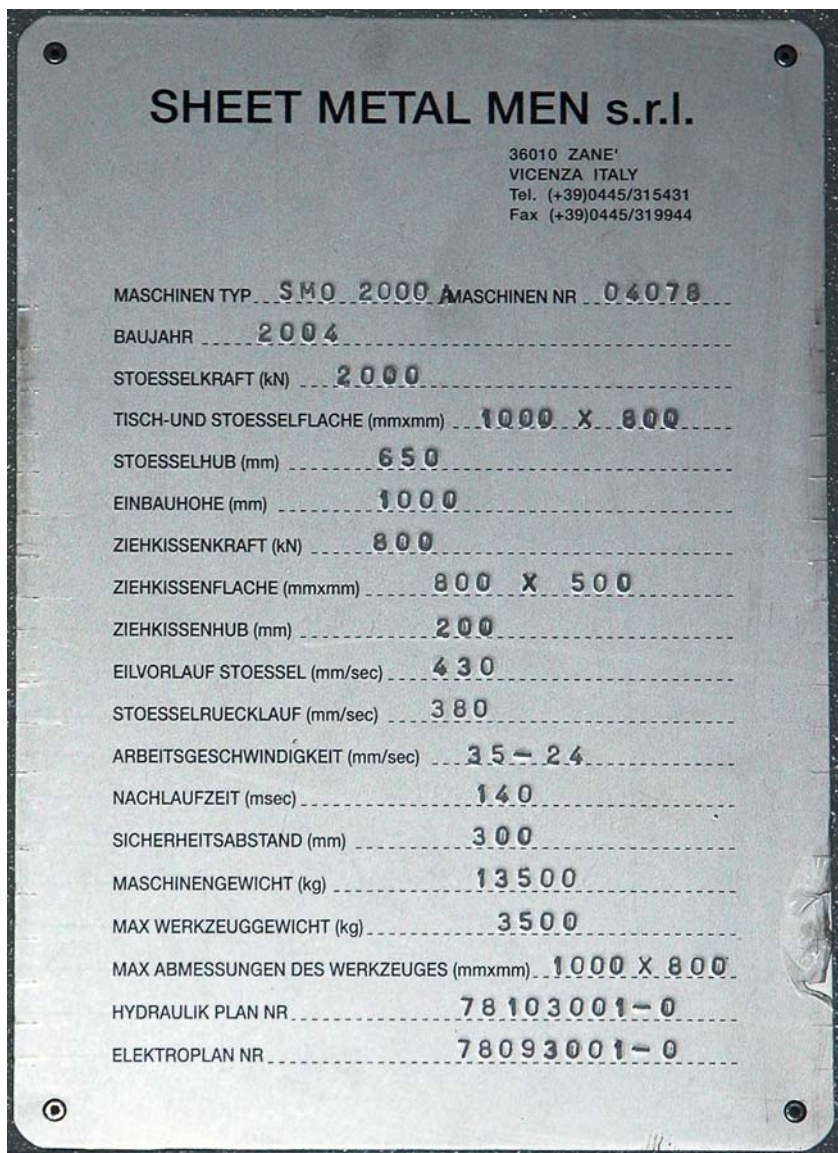
31029 VITTORIO V.TO (TV) ITALIA

Tel. ++39 (0)438 500019

Fax ++39 (0)438 501623



PRESSA MODELLO		T200DM-SBV
MATRICOLA	N°	
ANNO DI COSTR.		2006
FORZA NOMINALE	kN	2000
CORSA NOMINALE	mm	8
POSIZIONE D'ARRESTO		PMS
CORSA REGOLABILE	mm	19÷230
REGOLAZIONE MAZZA	mm	100
TEMPO DI ARRESTO	ms	193
DISTANZA DI SICUREZZA (1.6m/s)	mm	309
CICLI AL MINUTO	N°	25÷60
SUPERF. MAX STAMPO	mm	1250x790
ALT. STAMPO CHIUSO MAX	mm	625.5
ALT. STAMPO CHIUSO MIN	mm	420
MASSA STAMPO SUP.	kg	850
GIRI AL 1° DEL VOLANO	N°	209÷502
INSERZIONI MAX AL 1°	N°	20
POTENZA TOT. INSTALL.	kW	21
TENSIONE DI ALIMENTAZ.	V	400
TENSIONE CIRCUITI AUSIL.	V	24
PRESS.DI ESERCIZIO ARIA	Bar	5.5÷6
MASSA	kg	24000



Ditta italiana che esporta una pressa in Germania: tutta la targhetta con le indicazioni obbligatorie per le presse è tradotta in tedesco.

Le unità di misura sono espresse con cura.

Compare l'obbligatoria identificazione dell'Organismo Notificato (ICE) che sta rilasciando la conformità ai sensi dell'Allegato IV della direttiva macchine



Il fascicolo tecnico

Dal punto di vista pratico si devono riconfermare, anche per esperienza diretta, le preoccupazioni già espresse in questa stessa sede nel convegno dello scorso anno, ovverosia che appare del tutto ingiustificato, ai fini di una maggior sicurezza antinfortunistica dei prodotti ed economica del mercato, che si sia introdotta nelle nuove direttive europee la possibilità, per i prodotti non soggetti ad alcuna obbligatoria certificazione da parte di un O.N., di poter assemblare il fascicolo tecnico anche in un tempo successivo alla vendita e di poterlo conservare al di fuori della UE.

Senza addentrarci in tecnicismi, mi si permetta, per ragioni di miglior comprensibilità per un uditorio più uso ad esaminare bilanci che schemi tecnici, di paragonare il fascicolo tecnico di una macchina ai libri contabili di una azienda: è evidente che, se posso assemblare e completare tali libri contabili in un tempo indefinitamente posteriore alla vendita dei beni, e se posso conservarli ovunque, anche fuori dalla UE, risulterà assai facile "fare del nero" e sistemare "opportunamente" alcune carte solo in caso di richiesta di una autorità nazionale, specie, contando sui lunghi tempi a cui una richiesta ufficiale internazionale, di prassi, sottosta (lontananza e reperibilità del soggetto, necessità di traduzioni nella sua lingua della richiesta e, viceversa, di tutte le sue risposte).

Una tale libertà concessa dalla nuova direttiva macchine è del tutto ingiustificata in un ottica di sicurezza non solo antinfortunistica, ma anche finanziaria degli operatori economici, che potrebbero in buona fede importare o locare un bene che in un secondo tempo risulterà inutilizzabile a causa di deficienze tecniche od omologative o di sicurezza, con le conseguenze economiche già prospettate all'inizio di questa relazione: (1°) una legittima sospensione dei pagamenti dei canoni; (2°) una eventuale richiesta di danni da mancato utilizzo di uno strumento di produzione; (3°) una sanzione e prescrizioni da parte dell'autorità pubblica preposta ai controlli; (4°) una denuncia penale d'ufficio da parte dell'autorità pubblica preposta ai controlli.

I costi elevati, l'esito incerto ed i lunghi tempi di rivalsa avverso un fornitore straniero truffaldino, eventualmente rappresentato in Europa da una piccola s.r.l. retta da ultraottantenni nullatenenti sarebbero sì lunghi da scoraggiare materialmente qualunque tentativo di recupero delle perdite.

Come già detto lo scorso anno, la quasi totalità delle aziende non farà mai il fascicolo tecnico e lo costituirà solo in caso di infortunio e/o solo dopo richiesta delle autorità competenti perché già ora che la attuale direttiva prevede che debba esistere materialmente (seppur eventualmente diviso) entro l'azienda costruttrice, viene normalmente tralasciato. Nella nuova direttiva si dice invece che il fascicolo tecnico potrebbe non essere disponibile né trovarsi nella EU...

Tale concessione è disposta dall'All. VII, Art. 2, Par. II: "*Tale fascicolo tecnico non deve necessariamente trovarsi nel territorio della Comunità, né essere sempre materialmente disponibile. Il fascicolo tecnico deve tuttavia poter essere riunito e reso disponibile in tempi compatibili con la sua importanza da parte della persona nominata nella dichiarazione CE di conformità.*".

Tale concessione è in logica contraddizione con il Considerando (24): "*È indispensabile che il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, PRIMA di redigere la dichiarazione «CE» di conformità, costituisca un fascicolo tecnico della costruzione.*"

Dato che la nuova direttiva verte assai più di prima sull'esame del fascicolo tecnico per attestare la conformità di una macchina, è evidente che se un costruttore vuole ben operare debba costituirlo in fase di progettazione e, comunque, ben prima della vendita (e non certo dopo); né si capisce quale sia la necessità di smembrarlo e disperderlo anche al di fuori dell'azienda dopo averlo costituito, specie vista l'odierna possibilità di archiviare informaticamente qualunque tipo di documento di qualsiasi dimensione (testo, calcoli e fogli di calcolo, manoscritti, disegni, fotografie, filmati, cataloghi dei fornitori, etc.).

Il deposito digitale dei fascicoli tecnici c/o Ministeri

Un semplice obbligo di trasmissione in formato digitale al competente ministero di ciascun paese della UE, magari mediante posta elettronica certificata (costo € 5,00 / anno qualunque sia il numero e la quantità di dati trasmessa), del fascicolo tecnico di qualunque macchina, magari seguito dalla semplicissima pubblicazione sul sito web di tale ministero dell'elenco delle macchine per le quali il costruttore ha depositato tale fascicolo (senza entrare nel merito della sua validità), completato con alcune fotografie digitali a colori di adeguate dimensioni ed una breve scheda tecnica, sarebbe una norma che produrrebbe sicurezza antinfortunistica per i lavoratori e per le aziende datrici di lavoro, per i consumatori in generale, e per le società finanziarie in particolare, oltretutto per gli Stati stessi, riducendo le perdite economiche conseguenti ad infortuni e truffe. Non che così infortuni e truffe siano impossibili, ma si renderebbe ben più difficile una costruzione spregiudicata della macchina e/o una truffaldina commercializzazione di beni.

Tale procedura (per quanto riguarda il solo deposito digitale del fascicolo tramite una connessione sicura via internet) è già operativa con il Ministero della Salute italiano, ma risente ancora della impossibilità di consultazione di elenchi completati da schede sintetiche e da fotografie. Manca inoltre del tutto la possibilità di verificare se un dispositivo medico sia stato regolarmente notificato presso un altro Stato della UE da cui lo si importa, salvo aspettare tempi biblici per domande e risposte cartacee nella lingua dell'altro Stato. Ciò consente tuttavia una qualche forma di controllo in Italia per i leasing fatti su costosi dispositivi medici in quanto soggetti (essi e/o gli importatori) ad obbligo di registrazione presso il Ministero della Salute italiano.

Deresponsabilizzazione dei manager aziendali

Lo scorso anno abbiamo evidenziato come la nuova direttiva macchine, coll'Art. 1.A.2 dell'All. II (Contenuto della dichiarazione CE di conformità di una macchina) non ostante obblighi ad indicare "*nome e indirizzo della persona autorizzata a costituire il fascicolo tecnico, che deve essere stabilita nella Comunità*", sarebbe assai più tutelante per i compratori se facesse indicare il Legale Rappresentante della azienda costruttrice in solido al suo direttore tecnico, come i soli responsabili della conformità della macchina nonché della esistenza ed adeguatezza di un fascicolo tecnico, anche nel caso di macchine costruite anni prima (Vi sarebbe così anche un passaggio di consegne fra vecchi e nuovi responsabili con automatico innalzamento degli standard di sicurezza).

La nuova direttiva macchine consente invece, a differenza della precedente, che sia nominata una persona non concretamente perseguibile né sul piano civile né su quello penale od una di basso livello quale un neoassunto ad hoc, magari extracomunitario di fatto residente al di fuori della UE pur avendo un domicilio legale nella UE.

Come già esposto lo scorso anno, la persona indicata in tale dichiarazione per la costituzione del fascicolo tecnico potrebbe dimettersi o morire in una epoca successiva a quella della redazione della dichiarazione di conformità e, quindi, non essere più disponibile per riunire il fascicolo tecnico, con conseguenze facilmente immaginabili in caso di vertenze a seguito d'interruzione di pagamenti per denunce (fondate o pretestuose) circa la sicurezza della macchina.

Tralasciamo il fatto inaudito che di tale persona si debba fornire anche l'indirizzo (esponendolo così personalmente ad azioni legali e persino a ritorsioni illegali di persone danneggiate da illeciti dell'azienda) mentre il Legale Rappresentante, od il Suo mandatario o chi da essi nominato per firmare la dichiarazione di conformità debbano solo essere identificati ma non fornire il proprio indirizzo. Della doverosa tutela della privacy sembra essersi totalmente dimenticato chi ha scritto ed approvato la nuova direttiva macchine e sembra voler coprire i mandanti di un illecito.

Notiamo inoltre che l'Articolo 2.f) del corpo della direttiva (e non di uno dei suoi allegati tecnici) definisce come fabbricante non più la sola azienda costruttrice ma anche la “*persona fisica o giuridica che **progetta e/o realizza una macchina o una quasi-macchina** oggetto della presente direttiva, ed è responsabile della conformità della macchina o della quasi-macchina con la presente direttiva ai fini dell'immissione sul mercato con il proprio nome o con il proprio marchio ovvero per uso personale*”.

Appare dunque evidente l'intento di sollevare dalle proprie responsabilità legali il management della azienda e di ridistribuirle su altre figure prive di reale potere decisionale. Il legislatore europeo che ha scritto l'Allegato II (Contenuto della dichiarazione CE di conformità di una macchina) e l'Allegato VII (Fascicolo tecnico) sembra, infatti, voler far finta di ignorare la reale organizzazione delle aziende di tutta Europa, oltretutto che i direttori degli uffici tecnici (interni od esterni) e di produzione vengono di fatto entrambi obbligati, per ragioni di costo, ad evitare sia l'impiego di soluzioni tecniche più costose che gli acquisti di materiali di maggior qualità ed affidabilità.

Come conciliare la realtà di un mercato che mira al risparmio con le prescrizioni della direttiva macchine circa l'obbligo di adeguarsi al progresso tecnico ?

(*) Considerando (14) I requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute dovrebbero essere rispettati al fine di **garantire che la macchina sia sicura**; questi requisiti dovrebbero essere applicati con discernimento, **tenendo conto dello stato dell'arte al momento della costruzione** e dei requisiti tecnici ed economici.

All. I, Principi generali, 3 I requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute elencati nel presente allegato sono **inderogabili**. Tuttavia, tenuto conto dello stato della tecnica, gli obiettivi da essi prefissi possono non essere raggiunti. In tal caso la macchina deve, **per quanto possibile**, essere progettata e costruita per tendere verso questi obiettivi.

All. I, Art. 1.5.8. Rumore La macchina deve essere progettata e costruita in modo tale che i rischi dovuti all'emissione di rumore aereo siano **ridotti al livello minimo, tenuto conto del progresso tecnico e della possibilità di disporre di mezzi atti** a limitare il rumore, in particolare alla fonte.

All. I, Art. 1.5.9. Vibrazioni La macchina deve essere progettata e costruita in modo tale che i rischi dovuti alle vibrazioni trasmesse dalla macchina siano **ridotti al livello minimo, tenuto conto del progresso tecnico e della disponibilità di mezzi atti** a ridurre le vibrazioni, in particolare alla fonte.

Si noti che, pur citando per ben quattro volte lo “stato dell'arte”, la nuova direttiva macchine nulla dice su cosa debba intendersi per “stato dell'arte”, né quale sia il confine fra legalità ed illegalità fra “stato dell'arte” e non meglio precisati “requisiti tecnici ed economici”.

Solo la nuova direttiva EMC, che non c'entra **direttamente** con la sicurezza né con la direttiva macchine (su ciò torneremo poi), esplicita, al suo Considerando (13), che “**Le norme armonizzate rispecchiano lo stato dell'arte** generalmente riconosciuto per quanto riguarda la compatibilità elettromagnetica nella Unione Europea”.

Eppure è proprio su queste definizioni che si gioca la sicurezza concreta dei prodotti e l'essere un costruttore fuori dal mercato a causa di costi anche solo marginalmente più alti di quelli di concorrenti spregiudicati, che costruiscono non a regola d'arte in assenza di reali controlli di mercato, contando sulla aumentata impunità garantita nei fatti dalla nuova direttiva macchine, specie se produttori extra UE.

NOTA (*) i “**Considerando**” sono una serie di criteri numerati che compaiono nella parte iniziale delle direttive (la cosiddetta parte giuridica delle direttive): essi danno l'orientamento logico della direttiva descrivendone genesi e fini del contenuto e servono come espliciti criteri interpretativi.

Aspetti devianti fra direttiva macchine ed EMC evidenziati da Keith Armstrong

Alla conferenza sulla EMC tenutasi il 13 ottobre del 2005 a Newbury (UK), nonché in una successiva memoria del 2005.05.03, l'ing. Keith Armstrong, della Cherry Clough Consultants, ben evidenziava, forse per primo, un altro importante problema generale di cui i redattori delle direttive europee e delle norme armonizzate non sembrano essersi ancora avveduti.

Cercheremo di riassumere qui i punti fondamentali di tali importanti osservazioni, ricorrendo anche, per questioni di tempo, alla riproduzione nella lingua originale inglese dei chiari e bei disegni esplicativi utilizzati dall'autore citato.

La direttiva EMC non è una direttiva che riguarda la sicurezza ma (Art. 4.1 comma a) soprattutto la non interferenza (attiva, nel senso di emissioni di radio disturbi, e passiva, nel senso di immunità ai radiodisturbi) delle apparecchiature e delle macchine **nei riguardi delle telecomunicazioni**.

Art.4. Requisiti di protezione

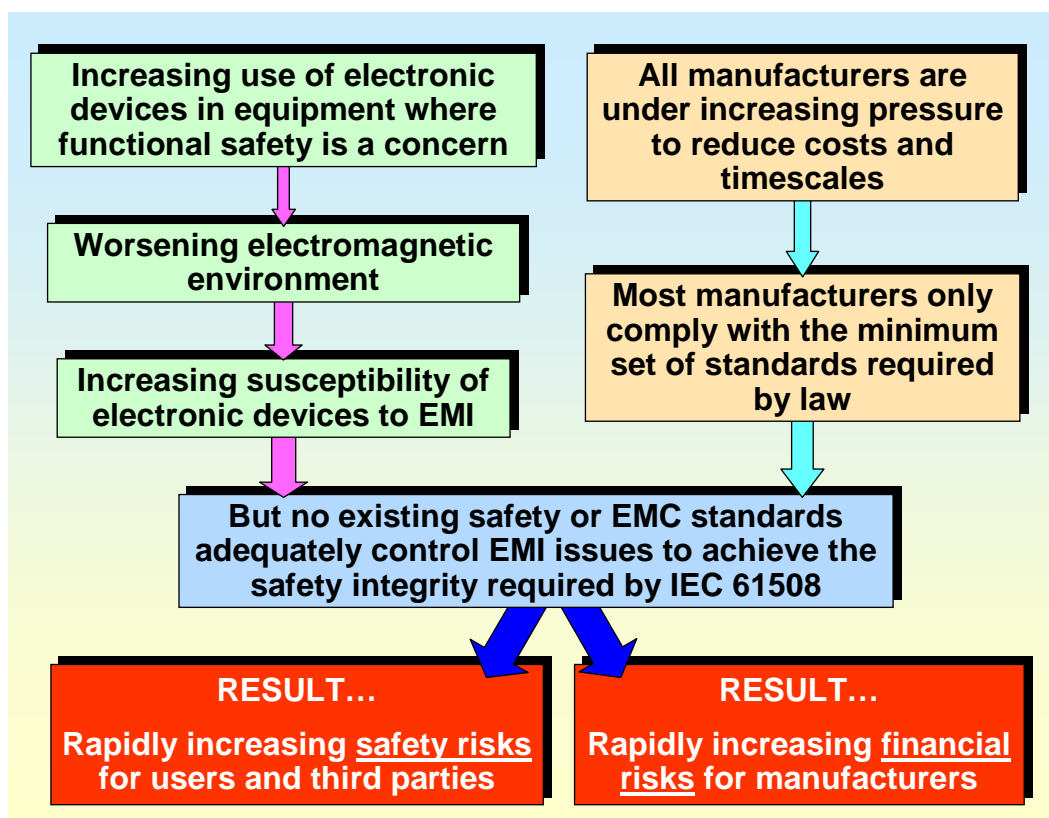
1. Gli apparecchi debbono essere costruiti in modo tale che:

- a) i disturbi elettromagnetici da essi generati siano limitati ad un livello che permetta agli **apparecchi radio e di telecomunicazioni** ed agli altri apparecchi di funzionare in modo conforme alla loro destinazione;
- b) essi abbiano un adeguato livello di immunità intrinseca contro i disturbi elettromagnetici che permetta loro di funzionare in modo conforme alla loro destinazione.

2. I principali requisiti di protezione sono indicati nell'allegato 3.

Inoltre, l'interferenza elettromagnetica EMI non è ben gestita dalla direttiva EMC ai fini delle interazioni coi dispositivi elettronici di sicurezza sempre più diffusi.

L'aumento continuo dei **dispositivi elettronici ovunque presenti** e delle **funzioni di sicurezza affidate all'elettronica in ogni ambito** (dispositivi medici, veicoli, velivoli, imbarcazioni, armi, macchine utensili ed elettrodomestici, antifurti, etc.) aumenta enormemente i rischi connessi ad una scorretta e non pienamente efficace gestione della EMI per tutto il ciclo di vita di un apparecchio.



La direttiva macchine 98/37/CE ed le sue norme armonizzate *tentano* di gestire la EMC per funzioni di sicurezza ma lo fanno solo in termini molto generali ed evitano di essere espliciti circa quanto è realmente necessario.

Una delle norme più importanti per la direttiva macchine è la EN 60204-1 sull'equipaggiamento elettrico delle macchine. Essa tenta di gestire la EMC per funzioni di sicurezza – ma non la comprende – e, alla fine si riferisce semplicemente alla direttiva EMC per quanto riguarda l'immunità che, però, nel testo stesso della direttiva EMC è scritto che non può riguardare funzioni di sicurezza.

La fondamentale norma EN 954 sui dispositivi di controllo delle macchine non tratta in alcun modo di elettronica. Essa non dà alcun requisito EMC per i dispositivi di controllo elettromeccanici che tratta, non ostante il fatto che essi non siano immuni a tutti i disturbi elettromagnetici, ed abbiano particolari problemi con sbalzi ed interruzioni di corrente, scariche elettriche, sovracorrenti e picchi di tensione.

Il risultato di tale contraddittoria gestione della sicurezza in EMC è mostrato nella figura sottostante:

Conflicting EMC guidance from machinery safety experts

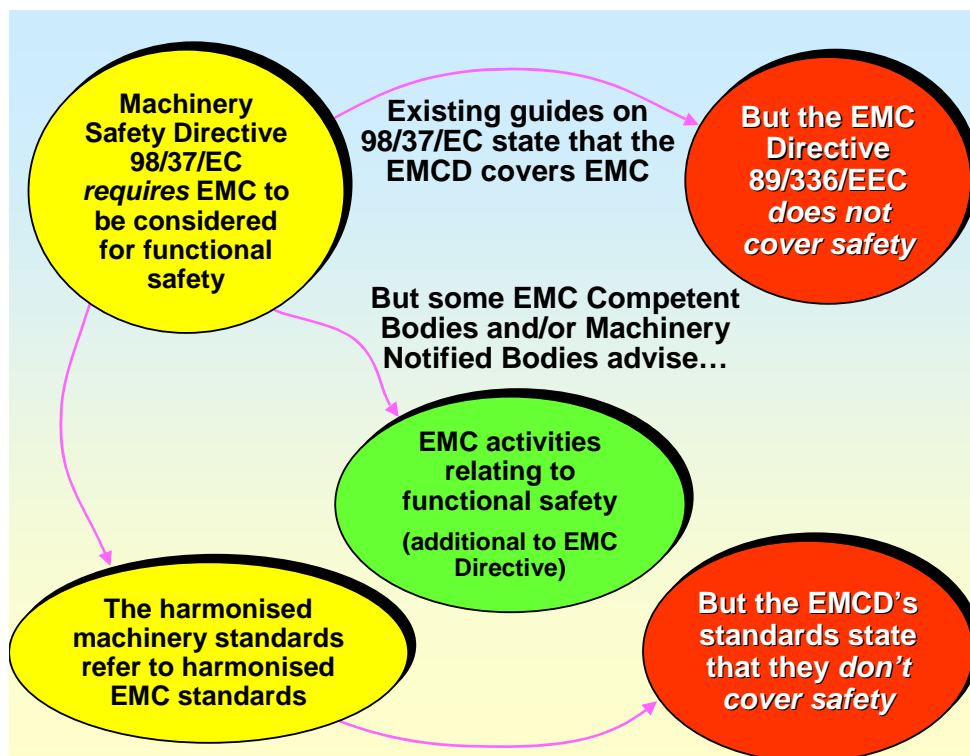


FIGURE 2

Ci sono molte altre direttive europee sulla sicurezza, come la PED, la ATEX, la DPI, la MDD, che dipendono dal corretto funzionamento dei dispositivi elettronici di sicurezza impiegati, ma che della EMC ed in particolare di EMI non parlano affatto, o ne parlano molto poco ma, comunque, senza esplicitare nulla di concretamente utile. La gente crede invece che tutti i rischi dovuti alla EMI siano correttamente tenuti sotto controllo anche per tali direttive dalla sola EMC che, per esplicita dichiarazione non tratta la sicurezza.

Aspetti devianti fra la direttiva 92/61/CE e la sicurezza passiva

A volte le società di leasing operano anche sul leasing di veicoli, spesso non strettamente per uso professionale. Parliamo qui di microcars, ovverosia di veicoli a quattro ruote classificati come quadricicli leggeri ed amministrativamente assimilati ai cosiddetti "motorini" o "motocicli".

Diciamo subito che essi non creano attivamente pericoli né ai propri conducenti né agli altri giacché sono ben più sicuri (sia per i propri conducenti che per gli altri) di un motociclo: una vettura che tocca accidentalmente la parte posteriore di una microcar e di un motociclo provoca una ammaccatura alla microcar, mentre fa cadere il motociclista; grazie alle superfici più estese e raccordate, rispetto ai tubi ed alle parti spigolose di un motociclo, una microcar che urta un pedone o la fiancata di una vettura fa meno danni sia al pedone che alla fiancata della vettura.

Tali vetturette si diffondono ogni giorno di più non già a causa dell'aumento della popolazione anziana o di coloro a cui è stata ritirata la patente, né per ostentazione di denaro da parte dei genitori dei quattordicenni, bensì perché, rispetto ai motocicli ed ai tricicli (quali l'APE ora di moda), garantiscono una ben più elevata sicurezza dei figli.

Ebbene, dov'è l'aspetto deviante di tale direttiva 92/61/CE ?

Coll'imporre un peso massimo di meno di 400 kg anche le dimensioni risultano necessariamente limitate, così come le dotazioni di accessori, airbags, barre antisfondamento, cellule dell'abitacolo resistenti e strutture a deformazione controllata anteriormente e posteriormente; in caso di urto, la massa ed il volume (grazie al maggior spazio per deformarsi) contribuiscono di per sé stessi a gran parte della sicurezza. A parità di velocità un veicolo grande e pesante risentirà assai poco dell'urto con un piccolo e/o leggero che, invece, risentirà moltissimo dell'urto con un veicolo più pesante.

Se aggiungiamo che il veicolo più grande e pesante è normalmente dotato di una maggior velocità (che incide la quadrato sulla quantità di moto e sull'energia in gioco nell'urto) ben si capisce che, se è pur sempre meglio essere dentro ad una microcar piuttosto che in sella ad un motociclo, il limite sul peso max. è un controsenso da qualsiasi punto di vista tecnico e scientifico, e, come vedremo subito, anche industriale.

Infatti, a partire da 7.550 euro e senza superare i 10.000 euro di spesa si può comprare una vera autovettura, un'utilitaria ("citycar") quali una qualunque delle 36 (oggi sarebbero 37 per la "new entry" di una versione di Ford Fiesta) elencate nella tabella di Quattroruote in coda a questo articolo. Esse sono tutte vetture non solo più pesanti e più voluminose di qualsiasi microcar, ma anche ben accessoriate, che superano i severi crash test NCAP, dotate di più airbags, cinture di sicurezza spesso con pretensionatori, strutture a deformazione controllata, condizionatore d'aria (che contribuisce al comfort e, quindi, alla sicurezza di guida), ABS, etc.

Le microcars, invece, poiché non sono costruite in grosse serie come le utilitarie, costano quasi il doppio (da 9.000 a 14.000 euro) e sono quasi del tutto prive di tali caratteristiche di sicurezza. Inoltre, al raggiungimento della maggior età del conducente, esse non verranno quasi mai usate come normali vetture per andare al lavoro od a scuola né per altri normali usi generali, a causa delle limitatissime prestazioni e del numero max. di posti disponibili.

Basterebbe un provvedimento legislativo che limitasse efficacemente solo la potenza e la velocità delle vetture (cosa assai semplice a farsi anche tramite opportuni sigilli elettronici e meccanici) per i minorenni per produrre immediatamente un enorme aumento della loro sicurezza ed un enorme risparmio per le famiglie di questi minorenni, che, al raggiungimento della loro maggior età, potrebbero riconvertirle in normali vetture per andare al lavoro, a scuola o per la famiglia.

Un impressionante crash test del 2003 fra una Renault Twingo ed una microcar (ADAC).



Non ostante le impressionanti immagini, una microcar è sempre più sicura dei motocicli.

L'irrazionalità non finisce con l'assurda imposizione di un peso max. ma continua anche in altre disposizioni amministrative (frutto più di legislazioni nazionali che della direttiva in sé).



Un minorenne non può portare passeggeri di nessun tipo sul secondo sedile di cui sono dotate tutte le microcars (sopra due esempi di microcars).

Ebbene, chiunque, genitore con patente od istruttore qualificato, si sedesse in una microcar a fianco di un conducente minorenne per insegnargli a guidare compirebbe un reato con rilevanti sanzioni amministrative (grosse multe) e, a seconda del momento storico e del colore ideologico dello "autofobo" ministro dei trasporti di turno, persino il ritiro del patentino al minorenne ed il sequestro od addirittura la confisca della preziosa vetturessa (per rimpinguare le casse comunali) se non anche, una denuncia penale in nome del codice della strada.

Più sotto 36 modelli di vetture che si potrebbero comprare al posto di una microcar risparmiando dai 3.000 ai 6.000 euro circa a seconda del modello e, allo stesso tempo, avendo un prodotto più sicuro e con un più lungo ciclo di vita, con meno obsolescenza tecnica ed economica .

marca modello allestimento	costo €	carrozzeria	potenza
FIAT 600 1.1	7.601	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)
DACIA Logan 1.4 4p.	8.141	berlina 2/4 porte	55 kW (75 CV)
CHEVROLET Matiz 800 S Smile	8.151	berlina 3/5 porte	38 kW (52 CV)
FIAT 600 1.1 Active	8.551	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)
RENAULT Twingo 1.2	8.651	berlina 3/5 porte	43 kW (58 CV)
DAIHATSU Cuore 1.0 12V Sho	8.681	berlina 3/5 porte	51 kW (69 CV)
RENAULT Twingo 1.2 Generation	8.801	berlina 3/5 porte	43 kW (58 CV)
TATA Indica 1.4 5p. GLE Euro 4	8.821	berlina 3/5 porte	62 kW (85 CV)
CHEVROLET Matiz 800 SE Planet	8.871	berlina 3/5 porte	38 kW (52 CV)
HYUNDAI Atos Prime 1.1 12V Like	8.891	monovolume	46 kW (63 CV)
FIAT Panda 1.1 Actual	8.931	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)

CITROEN C1 1.0 3p. C1TY	8.951	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
TOYOTA Aygo 1.0 VVT-i 3p.	9.001	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
DAIHATSU Cuore 1.0 12V Hiro	9.041	berlina 3/5 porte	51 kW (69 CV)
DACIA Logan MCV 1.4 5 posti	9.101	station wagon	55 kW (75 CV)
FORD Ka 1.3	9.151	berlina 3/5 porte	51 kW (69 CV)
SEAT Ibiza 1.2/60CV 3p. Free	9.151	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)
CITROEN C1 1.0 5p. C1TY	9.251	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
PEUGEOT 107 1.0 3p. Desir	9.251	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
TOYOTA Aygo 1.0 VVT-i 5p.	9.351	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
KIA Pîcanto 1.0 12V Urban	9.451	berlina 3/5 porte	44 kW (61 CV)
RENAULT Clio 1.2 3p. Storia Pack	9.451	berlina 3/5 porte	43 kW (58 CV)
DACIA Logan 1.4 4p. Lauréate	9.481	berlina 2/4 porte	55 kW (75 CV)
HYUNDAI Atos Prime 1.1 12V Style	9.491	monovolume	46 kW (63 CV)
SMART fortwo 1000 coupé pure	9.501	berlina 3/5 porte	45 kW (61 CV)
SMART fortwo coupé pure	9.501	berlina 3/5 porte	37 kW (50 CV)
TATA Indica 1.4 5p. GLX Euro 4	9.541	berlina 3/5 porte	62 kW (85 CV)
PEUGEOT 107 1.0 5p. Desir	9.551	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
RENAULT Twingo 1.2 Confort	9.601	berlina 3/5 porte	43 kW (58 CV)
FIAT 600 1.1 50th Anniversary	9.651	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)
FORD Ka 1.3 Collection	9.701	berlina 3/5 porte	51 kW (69 CV)
SEAT Ibiza 1.2/60CV 5p. Free	9.701	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)
TOYOTA Aygo 1.0 VVT-i 3p. Now	9.751	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
FIAT Panda 1.1 Active	9.941	berlina 3/5 porte	40 kW (54 CV)
CITROEN C1 1.0 3p. AMIC1	9.951	berlina 3/5 porte	50 kW (68 CV)
DACIA Logan 1.6 4p. Lauréate	9.981	berlina 2/4 porte	64 kW (87 CV)

Conclusioni

Tutto ciò, assieme alle considerazioni sulla nuova direttiva macchine che sembra fatta apposta per favorire i più scaltri produttori situati al di fuori della UE, assieme a quanto evidenziato da Keith Armstrong sulla EMC, e dallo scrivente sulla direttiva per le microcar, fa capire che è un’illusione credere acriticamente che le direttive europee e le legislazioni nazionali che recepiscono ed attuano tali direttive curino sempre adeguatamente la sicurezza sia fisica che economica dei cittadini.

Talora, infatti, aprono varchi alla disonestà, al pericolo, all’irrazionalità, senza ottenere in cambio alcun vantaggio per la società civile, la quale, nella mentalità comune e sui mass media pensa invece che le direttive europee siano sempre assolutamente positive.

Basterebbero invece pochi e semplici miglioramenti senza controindicazioni (se fatti con cognizione di causa) di taluni articoli all’interno di tali direttive per aumentarne molto la loro efficacia antinfortunistica per le persone e le imprese e finanziaria del mercato.



Copy screen dalla fine del film “ THE MATRIX ”

Il sistema delle direttive europee presenta rischi di fallimento.

Ing. Sauro Baietta

- Smallbay (consulenza e certificazione);
- Certificatore per I.C.E. Istituto di Certificazione Europea (O.N. 0303);
- Partner di IBC ed EMCTEST per le prove di laboratorio di BT ed EMC;
- Partner ANCCP (O.N.) nel settore degli apparecchi da videogioco;
- Collaboratore di vari laboratori (LSF, CATAS, LABORTEC, etc.) di resistenza e reazione al fuoco;
- Già direttore dei laboratori di macchine di reazione al fuoco di Istituto Giordano (O.N. 0407);
- Già Commissario Tecnico Nazionale della Federazione Automobilistica Sportiva Italiana;