

**Studio Carlo Luigi Ciapetti**  
**20° CONVEGNO SUL RISCHIO BENE NEL LEASING**  
*Il Leasing, al tempo della crisi*  
Hotel Albani - Firenze - 15 Ottobre 2009

**Antinfortunistica: certificazioni e contenzioso**

*Ing. Sauro Baietta, Smallbay*

*Le recenti direttive europee sono un moderno cavallo di Troia  
dei neo spartani e neo ateniesi Paesi che assediano l'Europa*

Premettiamo subito che, in tutto ciò che segue, con il termine Europa od EU (European Union) od UE (Unione Europea) si intenderà sinteticamente l'insieme dei Paesi raccolti dalla bandiera dell'Unione Europea e non necessariamente né tutti né solo i Paesi geograficamente appartenenti alla Europa geografica classica.

Verso la fine degli anni '80 e sin quasi alla fine degli anni '90, le nuove direttive europee, con la strada del nuovo approccio, imboccavano un cammino pressoché inarrestabile perdurante sino ad oggi (ed anche nel futuro) verso l'unificazione di norme tecniche nazionali in norme tecniche europee EN, con il dichiarato fine principale di favorire la libera circolazione delle merci fra i vari Paesi della EU e, secondariamente, aumentare la sicurezza dei prodotti.

Infatti, fino ad allora (e per molto tempo ancora, anche sino ad oggi) la sicurezza era stata usata come concreta barriera doganale per bloccare le importazioni di macchine, apparecchiature, dispositivi, etc., da altri Paesi con la scusa della loro non conformità a particolari norme di sicurezza nazionali vigenti nei vari Paesi e diverse dall'uno all'altro.

Prima di allora gli organismi di certificazione tedeschi fungevano concretamente da deterrente alla importazione in Paesi dominati dalla cultura industriale tedesca (Germania, Olanda, Austria e Paesi dell'Est europeo) di qualunque prodotto non fosse fabbricato da ditta tedesca e/o non fosse passato a lasciare una costosissima tassa di certificazione in un ente di controllo tedesco. Così accade anche oggi. Analogamente accadeva in Francia e nei Paesi ad essa collegati (Belgio e Paesi africani che erano stati ex colonie francesi) con gli enti di controllo francesi e leggi ed i regolamenti francesi. Il resto del mondo, se dominato dalla cultura anglosassone, faceva riferimento alle norme inglesi BSI e/o a norme e certificazioni statunitensi. Caso emblematico il Giappone, appiattito su norme USA e/o copiate dagli USA.

In Italia ed in altri Paesi del bacino mediterraneo, come anche in Sud America, le norme UNI italiane erano in gran parte mancanti per quanto riguarda la sicurezza essendo di fatto sostituite in blocco da decreti quali il longevo DPR 547/55; le norme UNI erano invece molto note ed assai modernamente sviluppate per ciò che riguardava l'unificazione dei componenti e dei materiali. Tutto ciò portava ad una regionalizzazione dei prodotti e ad un odioso protezionismo se non si pagava il pizzo di costosissime certificazioni tedesche e/o francesi che venivano rese più complesse e lunghe e costose solo per le aziende straniere.

Le macchine, gli apparecchi, i dispositivi, presentavano non poche caratteristiche tecniche diverse a seconda del paese di destinazione, pur dovendo svolgere la medesima funzione e pur discendendo dal medesimo progetto base della medesima ditta costruttrice con velleità di esportazione.

Questo, ovviamente, portava non pochi rischi alle società di leasing chiamate ad acquistare e noleggiare un prodotto apparentemente sicuro, apparentemente in regola, e che solo poi si scopriva non conforme alle leggi e/o alle regole tecniche del paese in cui veniva importato e/o utilizzato.

Tralasciamo il ripercorrere periodi di storia recente che tutti conosciamo a sufficienza, per dire chiaramente che oggi sono stati oltre modo esasperati i giusti concetti espressi dalle prime direttive europee e, sotto la spinta ampiamente ed acriticamente promossa dai media (giornali e TV), sponsorizzati dalla per loro indispensabile pubblicità di grossi gruppi industriali sovranazionali, l'Europa si è ormai inconsapevolmente piegata ad bieca ed inconscia soggezione e prostrazione dinanzi ai sacerdoti del libero commercio mondiale.

Ciò che con questo si vuol dire non è una difesa del commercio equo e solidale, né una apologia dei no-global che usano bastoni e molotov artigianalmente costruiti in loco senza alcun ricorso al commercio di armi dei gruppi industriali.

Al contrario vuole essere una denuncia più razionale e meno naif di ciò che da anni sta accadendo e che finirà per travolgere l'Europa (e con essa le società di leasing) assai più dei poveri Paesi extra-europei che il commercio equo e solidale ed i no-global vorrebbero difendere.

Mi sto riferendo alla nota commistione di capitali ed interessi economici ed industriali che da tempo accomuna USA e Cina (è notissimo il detto che Cina ed USA non faranno mai alcuna guerra fra di loro perché la maggior parte dei capitali cinesi è negli USA, a capitalizzare aziende Usa altrimenti ansimanti, e gran parte delle aziende Usa ha stabilimenti in Cina). La divisione computer della IBM acquistata dalla cinese Lenovo né è l'esempio più eclatante. Quasi non vi è alcun benestante cinese che non mandi il proprio figlio a studiare negli USA, e quasi non vi è azienda cinese che non abbia una corrispondente impresa negli USA, spesso con azioni quotate in borsa e, spesso, mutuamente intrecciate nella borsa di Honk Kong.

Le lobby che in USA operano alla luce del sole, e che in Europa sono un po' meno tollerate, hanno evidentemente fatto efficaci pressioni su coloro che dovrebbero rappresentare gli interessi dei cittadini europei a Bruxelles.

Infatti, se si guarda a ciò che ha partorito l'Unione Europea dopo il 2000, si troveranno tante direttive che obbligano gli Stati sovrani europei ad adottare leggi nazionali masochistiche che, con la scusa della unificazione europea, sono moderni cavalli di Troia che i sacerdoti del libero commercio ci hanno fatto portare dentro le mura della ns. civiltà ed economia europea.

Questo discorso non è un residuo di nazionalismo d'altra epoca, ma, al contrario un'aspirazione a regole uniformi in tutto il mondo che non avvantaggino alcuni stati a sfavore di altri, traditi nei loro ideali di unificazione.

Chi accetterebbe di partecipare ad un costosissimo campionato del mondo di F.1 se alcune vetture possono correre con regole diverse e per di più sapendo di non essere controllati sulle poche regole comuni? Ricorderete tutti che recentemente la Ferrari ed altri grossi costruttori europei di automobili avevano promosso uno scisma dalla FIA, la Federazione Internazionale della Automobile quando il discutibile Max Mosley tentò di imporre un simile doppio binario ai Gran Premi di Formula 1.

Per convincersi di come le più recenti direttive europee siano dei pericolosi cavalli di troia che consentiranno truffe a norma di legge con estremo danno della economia europea basti leggere e meditare alcune delle nuove regole imposte, per esempio, dalla nuova direttiva macchine 2006/42/CE (ci limitiamo ad essa per ragioni di tempo). Tale direttiva è pressoché da tutti superficialmente presentata come un innalzamento dei livelli di sicurezza richiesti da un punto di vista tecnico.

Ma se ben si leggono le norme effettivamente scritte, ed in particolare le procedure di valutazione della conformità delle macchine, si vedrà facilmente che, dietro un apparente maggior difesa del compratore e/o dell'utilizzatore, si nasconde una enorme ed ipocrita presa in giro.

Si pensi, per esempio, alla cosiddetta dichiarazione di conformità CE che il costruttore europeo di una macchina, od il mandatario europeo di un costruttore extra europeo di una macchina deve redigere per attestare la sua conformità.

Ebbene, con la nuova direttiva il compratore e l'utilizzatore si sentiranno più protetti perché addirittura vedranno le seguenti novità:

- è obbligatoria l'apposizione del luogo in cui la dichiarazione viene sottoscritta;
- sono vietati i riferimenti alle leggi nazionali di recepimento, che impedivano di essere sicuri se ciò a cui si era conformi era al 100% la(e) direttiva(e) di interesse;
- è addirittura obbligatoria la identificazione, alias la indicazione esplicita (nome cognome) dell'incaricato, che deve risiedere nella EU, che ha la responsabilità di garantire la redazione e conservazione del fascicolo tecnico.

Quest'ultimo punto sicuramente avrà fatto felici le associazioni dei consumatori, gli operai utilizzatori delle macchine ed i rispettivi sindacati e le "AUSL" incaricate della sorveglianza della sicurezza nelle aziende, i responsabili aziendali della "626", le società di leasing, i costruttori europei di macchine, insomma tutti quelli che sono evidentemente interessati ad avere prodotti sicuri e regole chiare ed uniformi per tutti, ed una competizione tecnico ÷ economica leale. Infatti, l'indicazione di ben due persone stabilite (residenti) nella EU da poter "bastonare" in caso di non conformità è oggettivamente una maggior garanzia.

Tuttavia la direttiva 2006/42/EU ha un aspetto perverso, diabolico, da vero e proprio cavallo di Troia per "agguerriti spartani" e/o "furbi ateniesi" che devono abbattere "le mura di Ilio" costituite dagli elevati standard di sicurezza europei.

Infatti, in altra parte della direttiva si consente che:

- il fascicolo tecnico possa non trovarsi entro il territorio della EU;
- possa non essere materialmente costituito ma sia smembrato in varie parti (ed vari luoghi) ed ancora da assemblare in un fascicolo unico;

Ora, ciascuno di Voi ben capisce che nel combinato di tali norme particolari c'è o della fantasiosa credulità infantile nella magia e nelle fiabe, oppure c'è la fredda razionalità calcolatrice di un prestigiatore che inganna la platea.

Infatti, come potrà mai adempiere il suo compito un incaricato residente nella EU che deve controllare un fascicolo tecnico che potrebbe trovarsi fisicamente smembrato in più Paesi di diversi continenti ? E quale garanzia vi sarebbe circa la sua completezza se egli non ne ha già una copia integrale completa c/o propria sede stabilita nella EU ma deve persino sperare che al momento opportuno tutti i pezzi si trovano e si riuniscano magicamente e persino combacino ?

Con il moderno avvento di computer, scanner, collegamenti internet veloci, quale reale bisogno vi era di una norma che può essere utile solo ad un lattoniere degli anni '50 che, però, deve costruire moderne macchine allineati agli avanzatissimi stadi dell'arte dominati da elettronica e meccanismi mille volte più potenti di quanto utilizzato dalla NASA decenni fa per mandare gli uomini sulla Luna ? Questa semplice domanda chiarisce la colpevole malizia con cui sono state redatte le più recenti direttive europee. Proviamo a proporre questo schema alla Guardia di Finanza per la tenuta dei libri contabili e la conservazione della fattura ! Gli evasori fiscali sicuramente sarebbero felici di tale razionale innovazione !

Pensate anche solo al tempo che volerebbe via per una notifica internazionale di richiesta di documenti. Per il tempo necessario ad una traduzione giurata di complessi argomenti tecnici scritti non in inglese ma, magari, in Tibetano. e che dire poi dei tempi per ottenere una rogatoria internazionale ? Perché non istituire, semmai, un contemporaneo deposito obbligatorio del fascicolo tecnico in via informatica presso i centri informatici di almeno cinque Paesi della UE ? In tal modo sarebbero prevenuti anche possibili aiuti da parte di funzionari compiacenti ed avere i fascicoli subito disponibili e subito trasmissibili ovunque in pochi minuti.

E che dire poi delle maliziose dimenticanze che la direttiva 2006/42/CE fa ?

Per esempio non prescrive affatto che tale incaricato della conservazione del fascicolo tecnico sia formalmente informato ed abbia accettato tale incarico e firmi anch'esso tale parte della dichiarazione di conformità.

Tutti possono facilmente immaginare che, sia un costruttore europeo senza troppi scrupoli, sia un mandatario europeo di un costruttore extra europeo pure senza troppi scrupoli, potrebbero deliberatamente adottare una o più delle seguenti azioni circa la nomina del responsabile del fascicolo tecnico:

- nominare una persona ultra ottantenne;
- indicare una persona non esistente;
- indicare una persona a sua insaputa;
- indicare una persona che poi si sposta dalla EU senza dire nulla a nessuno;
- indicare una persona che poi decede senza dire nulla a nessuno;

Già ora gran parte delle aziende dell'estremo oriente hanno compiacenti mandatarî "prestanomem und con sede a zwai passi da sedi di importanten enti certificationen !". Ci si perdoni lo stile "Sturmtruppen", necessario per descrivere la situazione reale.

Per esempio, la direzione di una grossa azienda del nord potrebbe designare nella dichiarazione di conformità un funzionario di uno stabilimento del sud a sua insaputa e, contemporaneamente, fargli trovare in busta paga ogni mese una voce di €100,00 a titolo di "compenso straordinario per controllo documenti" (od altra voce di simile significato); il poveretto, per nulla informato della cosa, felice dell'aumento concessogli e che da tanto chiedeva, vivrebbe felice di ciò senza sapere nulla di quanto posto sul suo capo. Almeno fino al momento di un grave problema su una macchina. Quale PM e quale Giudice dubiterebbe che il poveretto non sapesse del suo importante incarico se da anni si trovava in busta paga una tale voce che nessuno dei suoi colleghi ha mai avuto ? Con ferrea logica milanese si direbbe che "non poteva non sapere".

Già ora è difficilissimo far allestire un fascicolo tecnico decente ed avere una analisi dei rischi approfondita con le macchine di Allegato IV (quelle obbligate a subire i controlli ed ottenere l'approvazione di organismi notificati): come si può credere che un costruttore extra europeo, che sa benissimo di godere di una concreta impunità (grazie alla conveniente ubicazione della Sua sede legale e della irrilevanza dei prestanome mandatarî in EU), assembli un fascicolo tecnico e faccia una seria analisi dei rischi ? Solo il piccolo e medio costruttore sito nella EU sa di essere concretamente perseguibile e, quindi, solo su di lui graveranno i maggiori costi della sicurezza imposti dalla direttiva 2006/42/CE e la minor produttività e minor comodità d'uso dovuta ai molti dispositivi e funzioni di sicurezza presenti nelle macchine da lui prodotte.

Il piccolo e medio costruttore sito nella EU venderà meno macchine e, come sta già accadendo, chiuderà bottega o si adeguerà all'amaro criterio del "così fan tutte".

E che dire che esiste una procedura per cui i costruttori di pericolose macchine di Allegato IV possono bypassare il vigente obbligatorio controllo degli organismi notificati che da solo ha provocato nel passato un allineamento verso l'alto degli standard di sicurezza di tutte le macchine ?

In questo gioco al massacro della EU che le nuove direttive stanno silenziosamente provocando le mura di Ilio sono le norme tecniche ed amministrative europee che da anni hanno sì rallentato il flusso delle merci ma hanno anche difeso la sicurezza dei cittadini dell'Europa e l'esistenza di un diritto reale e non solo formale.

In questa similitudine all'episodio omerico citato, gli spartani sono i Paesi in cui il costo del lavoro, il rispetto delle norme di sicurezza dei lavoratori, il rispetto dell'ambiente nella produzione industriale, il divieto di utilizzo di bambini nella produzione industriale sono assenti o ridottissimi: gli spartani erano infatti famosi per addestrare sin da bambini i propri guerrieri a sopravvivere nutrendosi solo di una rivoltante ed amara minestra nera; i furbi ateniesi sono i Paesi più ricchi, ma extra europei, che sfruttano la deplorable ingenuità o la colpevole malizia da lolite dei sacerdoti del libero commercio mondiale che a Bruxelles promuovono tali direttive cavallo di Troia; giornali e TV sono gli inconsci complici di questa disinformazione.

Questi sono solo semplici esempi dei molti altri che potremmo evidenziare ma, per ragioni di tempo, ci fermiamo qui lasciando al seminario applicativo del 2010 del XXI Convegno sul "Rischio Bene nel Leasing" i necessari approfondimenti.

Spero ora che nessuno cominci a sospettare circa che la strana presenza di ben due nomi di cavalli (uno rosso, il sauro, ed uno pezzato, il baio) nel nome e cognome del presente relatore di questo prestigioso convegno dell'Amico Carlo Ciapetti !

>>><<<