

Il ruolo centrale della prevenzione in un momento particolare

L'attuale pandemia sta colpendo tutti gli ambiti della società, lavoratori e non. Scuole e negozi sono stati chiusi, milioni di persone stanno lavorando da casa o a orario ridotto, molte aziende hanno limitato o interrotto del tutto produzione e servizi.

Chi lavora in questo momento particolare ha bisogno di una protezione particolare. Al momento di riavviare le attività aziendali, la sicurezza e la tutela della salute degli occupati rivestiranno pertanto la massima priorità. Con lo standard di prevenzione sul lavoro SARS-CoV-2 elaborato dal Ministero federale per gli affari sociali e il lavoro con il coinvolgimento di BDA, DGB, DGUV e Länder, viene definito un quadro vincolante valevole in tutta la Germania e si adottano adeguate misure di protezione che verranno adattate in funzione del settore specifico. La rapida messa a punto di uno standard di prevenzione sul lavoro dimostra come, nell'ambito della Strategia comune tedesca per la prevenzione sul lavoro (GDA), tutte le parti coinvolte uniscano le forze per agevolare l'attuazione da parte degli attori aziendali.

Un elevato livello di sicurezza e salute nel mondo del lavoro è anche nell'interesse della KAN. Lavoriamo insieme per creare i presupposti necessari affinché gli occupati possano fare ritorno alle loro postazioni di lavoro e l'economia possa progressivamente tornare a livelli precisi.



Peer-Oliver Villwock

Commissione per la prevenzione sul lavoro e la normazione

Ministero federale per il lavoro e gli affari sociali

INDICE

SPECIALE

2 Un anno di monopattini elettrici sulle strade tedesche – un primo bilancio

3 Più sicurezza stradale grazie alla guida automatizzata – non senza regole ben definite

TEMI

4 Quando l'igiene è tutto – nuova norma per la pulizia degli ospedali

5 Conoscenze di base: passo dopo passo verso la normazione europea

7 Dispositivi di protezione intelligenti per pompieri: cosa è necessario e opportuno?

IN BREVE

DIN SPEC: da quattro a uno

Tim Sausen va a rinforzare la segreteria KAN

Notizie flash dall'UE

9 **EVENTI**

Nuova mobilità

Auto a guida autonoma che si fanno carico del lavoro del conducente, monopattini elettrici parcheggiati ad ogni angolo e pronti per essere utilizzati al volo: quel che fino a poco tempo fa sembrava ancora di là da venire si sta trasformando sempre più in realtà. Date insieme a noi un'occhiata alle questioni che ciò solleva per la sicurezza degli utenti della strada.

Un anno di monopattini elettrici sulle strade tedesche – un primo bilancio

In molte città ci si è ormai abituati a veder circolare i monopattini elettrici. Chi ne ha già provato uno, sa che non è affatto semplice percorrere superfici irregolari con le piccole ruote di questi mezzi o segnalare con una mano l'intenzione di svoltare. Spesso, in violazione alle regole, i monopattini vengono inoltre usati in due o sui marciapiedi.



Da quando, il 15 giugno del 2019, è entrato in vigore il regolamento sui veicoli elettrici di piccolissime dimensioni (eKFV)¹, a partire dai 14 anni in Germania è ammesso circolare su strada con monopattini elettrici con manubrio, ossia veicoli a motore soggetti ad assicurazione e per i quali si rende necessaria l'omologazione.

Inoltre, i monopattini elettrici sono coperti dalla Direttiva macchine UE. Onde concretizzare gli obiettivi di protezione di quest'ultima in relazione ai monopattini elettrici e ad altri veicoli leggeri a trazione elettrica, è attualmente in corso di elaborazione la norma europea armonizzata prEN 17128².

Molti rischi d'incidenti

Nelle sole prime settimane successive all'ammissione dei monopattini elettrici sulle strade tedesche la polizia ha registrato un elevato numero di violazioni delle regole e d'incidenti. Gli ospedali di pronto soccorso delle grandi città tedesche hanno inoltre dato notizia di gravi lesioni alla testa e fratture ossee risultanti da incidenti con i monopattini. Quel che molti non sanno è che in Germania il tasso di alcolemia ammesso per i conducenti di monopattini elettrici è identico a quello previsto per gli automobilisti.

Oltre alla violazione delle regole, a provocare incidenti è anche la fisica di guida: dato il ridotto diametro delle ruote, in curva e sulle superfici irregolari i monopattini elettrici sono molto più difficili da controllare che non le biciclette. Essendo inoltre sottili e avendo un elevato potere di accelerazione, capita facilmente che non vengano visti.

Se i monopattini fossero dotati di freccia – cosa che finora non è prescritta – si potrebbe evitare di segnalare la svolta con un cenno della mano e, quindi, tenere sempre entrambe le mani ben salde sul manubrio. L'Ufficio federale tedesco per la rete stradale (BASt)³ ha pertanto raccomandato di dotare di frecce i veicoli elettrici di piccolissime dimensioni da guidare stando in piedi. L'equipaggiamento vincolante con frecce dei mezzi a due ruote era previsto anche nell'art. 5 (4) del progetto di bozza dell'eKFV destinato all'audizione delle associazioni⁴.

Anche la progettazione dell'infrastruttura urbana è rilevante dal punto di vista della sicurezza: in genere i monopattini elettrici vanno usati sulle superfici di traffico impiegate anche dalle biciclette. Con ciò si ha un ulteriore aumento dei mezzi che si contendono lo scarso spazio stradale e le

piste ciclabili. Chi tuttavia, in violazione alle regole, utilizza il monopattino elettrico sui marciapiedi, mette in pericolo i pedoni. I monopattini posteggiati in modo incurante o caduti a terra possono inoltre trasformarsi in pericolosi punti d'inciampo.

Monopattini elettrici come mezzo di lavoro

I lavoratori dipendenti che percorrono il tragitto casa-lavoro o si spostano per lavoro servendosi di monopattini elettrici sono coperti dall'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni. Se utilizzati come mezzo di trasporto aziendale, questi monopattini sono soggetti al regolamento sulla sicurezza degli impianti (BetrsichV) e alle prescrizioni in materia di antinfortunistica relative ai veicoli (prescrizione 70 della DGUV⁵). Nel quadro della valutazione del rischio i datori di lavoro devono quindi tenere conto dell'uso dei monopattini e, all'interno d'istruzioni operative, possono a tal proposito prescrivere anche misure di sicurezza che vanno oltre quanto stabilito dall'eKFV, p. es. l'obbligo d'indossare il casco o l'utilizzo d'indumenti retroriflettenti e calzature adeguate. Le imprese devono inoltre istruire i dipendenti sia dal punto di vista teorico che da quello pratico circa l'utilizzo dei veicoli. Va inoltre verificato con regolarità che i monopattini funzionino correttamente.

Servono più dati sui monopattini elettrici

Dal gennaio del 2020, nelle statistiche sugli infortuni gli incidenti con il coinvolgimento di monopattini elettrici vengono registrati come categoria a sé stante. Nello stesso tempo l'Ufficio federale tedesco per la rete stradale ha pubblicato un bando di gara relativo a uno studio scientifico di accompagnamento⁶ volto a esaminare più a fondo, tra le altre cose, il comportamento su strada degli utilizzatori di monopattini elettrici e gli effetti dell'eKFV sulla sicurezza stradale. Il rapporto finale è atteso per l'ultimo trimestre del 2022.

Ai sensi dell'art. 15 (4) dell'eKFV, se del caso, il regolamento dovrà essere rivisto sulla scorta dei risultati di questa valutazione. Entro il 1° settembre del 2023 il Ministero federale per il traffico e l'infrastruttura digitale sarebbe quindi tenuto a presentare un'eventuale proposta di emendamento. A tal proposito, secondo il Consiglio tedesco per la sicurezza stradale il criterio chiave dovrebbe essere costituito dalla conciliabilità degli effetti del regolamento con la Vision Zero, ossia con l'obiettivo di azzerare il numero dei feriti gravi e dei morti a seguito d'incidenti stradali.

¹ Regolamento sulla circolazione su strada dei veicoli elettrici di piccolissime dimensioni, 6 giugno 2019, www.gesetze-im-internet.de/ekfv

² prEN 17128 "Veicoli motorizzati leggeri non soggetti a omologazione per il trasporto di persone e merci e relative installazioni – Veicoli elettrici leggeri personali (PLEV) – Requisiti tecnici di sicurezza e metodi di prova"

³ Rapporto BASt F 125, 2018, pag. 25 e seg. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2083/file/F125_Internet_PDF.pdf

⁴ Disegno di un regolamento sulla circolazione su strada dei veicoli elettrici di piccolissime dimensioni, 21.09.2018 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-verordnung-teilnahme-elektrokleinstraßenfahrzeuge-strassenverkehr.pdf

⁵ <https://publikationen.dguv.de/regelwerk/regelwerk-nach-fachbereich/verkehr-und-landschaft/fahrzeuge/1125/fahrzeuge>

⁶ Vedi anche Ufficio federale tedesco per la rete stradale (BASt), rapporto annuale 2018, pag. 17 www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-a/Downloads/jb-2018.pdf

Più sicurezza stradale grazie alla guida automatizzata – non senza regole ben definite

L'attuale processo di sviluppo che dalla guida ad automazione parziale porterà a quella autonoma passando per la guida ad automazione elevata e ad automazione totale, è inteso a determinare enormi progressi in termini di sicurezza stradale. Decisiva rispetto al successo di questo sviluppo è una regolamentazione di accompagnamento che consenta di trovare soluzioni sicure e per quanto possibile unitarie per i conducenti di tutta Europa, se non di tutto il mondo.

In Europa la stragrande maggioranza degli incidenti stradali non è da ricondursi a cause tecniche, bensì a errori umani spesso provocati da distrazione, valutazioni sbagliate o difficoltà a gestire la situazione.

In Germania la **Vision Zero** è parte integrante dell'attuale accordo di coalizione nonché sancita dalla maggior parte dei programmi di sicurezza stradale dei Länder e di grandi città come Monaco di Baviera¹. In paesi come la Svezia è addirittura ancorata nella legislazione. Il principio della Vision Zero è quello per cui la vita non è negoziabile – anche laddove l'uomo compia degli errori. Il Consiglio tedesco per la sicurezza dei trasporti ha spiegato che con le sue dieci misure TOP è possibile affrontare le cause di circa il 90% degli incidenti stradali gravi e mortali².

Sicurezza stradale: quando il cammino è la meta

Nelle pubblicazioni attuali si distinguono cinque livelli lungo il percorso verso la guida autonoma³. Il livello 2 – la **guida ad automazione parziale** – prevede l'assistenza alla guida in direzione sia longitudinale che trasversale nonché il rilevamento del traffico. I sistemi del caso – p. es. l'ACC (limitatore di velocità con regolazione della distanza) e i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia – sono sul mercato da anni e ormai disponibili anche in autovetture nuove dal prezzo contenuto. Grazie a essi è p. es. possibile prevenire quasi tutti i tamponamenti.

Il livello successivo (livello 3) è quello della **guida ad automazione elevata**, in cui il conducente riprende il controllo della guida solo dietro esortazione. Per la fine del 2020 e l'inizio del 2021 è stato annunciato il lancio di vari veicoli, tra cui la BMW iNext, dotati di dispositivi di livello 3 che permettono di affrontare situazioni come, p. es., la guida in autostrada.

Al livello 4 si ha la **guida ad automazione totale** e al livello 5 quella senza conducente, nota anche come **guida autonoma**. Dati i costi ingenti, si prevede tuttavia che nel prossimo futuro i dispositivi dei livelli 4 e 5 saranno di rado disponibili su veicoli privati e il loro impiego sarà limitato ad applicazioni speciali. Tra queste potrebbero p. es. figurare i camion utilizzati per trasporti a lungo raggio negli USA. In tal caso, considerata la scarsa disponibilità di conducenti e il risparmio in termini di costi salariali, risulta conveniente sostenere i considerevoli oneri legati alla guida ad automazione totale. Allo stesso modo, è probabile che

vengano lanciati taxi robot e bus interamente automatizzati da utilizzarsi nel settore del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, con ogni passaggio a un livello superiore si prevede un netto calo del numero degli incidenti. A tal proposito è però decisivo il modo in cui si ottiene questo risultato, ossia tramite l'utilizzo di un numero sempre più grande di sistemi di assistenza alla guida (DAS) sempre più intelligenti. A produrre grandi benefici in termini di sicurezza stradale è il loro impiego crescente e dunque sempre più economico – non sono i veicoli di livello 3, il cui numero rimarrà ridotto anche nel medio termine.

Il GSR (General Safety Regulation) dell'UE

A fine 2019 l'Unione Europea ha adottato il GSR (General Safety Regulation)⁴, un regolamento di ampissima portata che, progressivamente, rende obbligatorio in Europa un crescente numero d'importanti sistemi di assistenza alla guida – a partire dal 2022 per tutti i nuovi tipi di autoveicoli e dal 2024 per tutte le nuove immatricolazioni. Il regolamento tratta sistemi di frenata d'emergenza, di adattamento della velocità, di avviso di deviazione dalla corsia e di stanchezza, assistenti di svolta, riconoscimento di pedoni, dispositivi di registrazione dei dati relativi agli incidenti, ecc. Questi sistemi dispiagheranno la loro efficacia in modo graduale e solo nei prossimi anni. Ciò non di meno, parallelamente alla guida automatizzata il GSR comporterà enormi benefici in termini di sicurezza stradale.

Importanza di una regolamentazione vincolante

Il GSR descrive gli obblighi fondamentali dei fabbricanti e stabilisce l'obiettivo di sicurezza dei veicoli. Attualmente a fissare i requisiti minimi concreti in materia di sistemi di assistenza alla guida ci pensano le disposizioni dell'UNECE⁵, in modo tale che in tutto il mondo i fabbricanti di veicoli sviluppino e immettano per tempo sul mercato sistemi adeguati. Dal punto di vista della sicurezza stradale questa regolamentazione è importante soprattutto per i sistemi predittivi di frenata d'emergenza e per gli assistenti di svolta, che rilevano la presenza di pedoni e ciclisti davanti e accanto ai veicoli, avvisano i conducenti di questi ultimi e, se del caso, prevengono il verificarsi di collisioni.



Cruise control adattivo

Prof. Dr. Walter Eichendorf
Presidente del Consiglio tedesco
per la sicurezza stradale (DVR)
Walter.Eichendorf@DVR.de

¹ <https://dvr-cms.de/fileadmin/PDF-Uploads/Praesentation-Muenchen-Vision-Zero-Schreiner.pdf>

² www.dvr.de/dvr/top-forderungen/

³ https://de.wikipedia.org/wiki/Autonomes_Fahren

⁴ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/safety_it

⁵ Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite / United Nations Economic Commission for Europe

Quando l'igiene è tutto – nuova norma per la pulizia degli ospedali

L'attuale diffondersi del coronavirus SARS-CoV-2 ci sta facendo capire l'importanza di un'accurata igiene rispetto alla prevenzione delle infezioni. Soprattutto negli ospedali, la pulizia è importante per abbassare il numero dei microrganismi presenti sulle superfici e ridurre il rischio d'infezione per pazienti, personale e visitatori. La nuova DIN 13063 in materia di pulizia degli ospedali è intesa a stabilire uno standard unitario per la procedura di pulizia.



Già prima dell'attuale pandemia, la pulizia negli ospedali era oggetto di periodiche discussioni, soprattutto in relazione ai germi multiresistenti. Personale, pazienti e visitatori devono essere protetti dalle infezioni. Soprattutto per i pazienti con malattie pregresse o per gli immunodepressi una regolare ed efficace pulizia e disinfezione può rivestire un'importanza vitale.

Se svolte con cura, le operazioni di pulizia proteggono però anche il personale medico e assistenziale da una possibile infezione da striscio e sono dunque un'importante componente della prevenzione sul lavoro negli ospedali. È nello stesso tempo necessario garantire che anche il personale addetto alle pulizie sia protetto da microrganismi patogeni e pericoli di natura chimica risultanti dai detergenti utilizzati. A stabilire dei requisiti in materia di protezione dei lavoratori ci pensano vari regolamenti e disposizioni nazionali, p. es. il regolamento sulle sostanze biologiche, quello sulle sostanze pericolose e alcune regole tecniche (TRBA 250, TRGS 525).

A marzo del 2020 è stata pubblicata la bozza di norma DIN 13063 "Pulizia degli ospedali – Requisiti per la pulizia e la pulizia disinfettante in ospedali e altre strutture mediche". La bozza si rivolge a tutte le istanze decisionali e alle persone coinvolte nella pulizia degli ospedali.

Contenuti della bozza di norma

La bozza di norma stabilisce la qualità di strutture, processi e risultati della pulizia e disinfezione delle superfici. Fissa poi dei requisiti che committenti e prestatori di servizi sono chiamati a soddisfare, p. es. in fatto di capitolato d'onori, flusso d'informazioni / comunicazione, responsabilità, competenze e gestione della qualità nonché requisiti relativi a materiali e igiene. Il documento descrive inoltre una serie di requisiti in materia di conoscenze specifiche che il personale (addetti alle pulizie e persone incaricate della sicurezza igienica) deve possedere nonché i metodi di verifica per il monitoraggio dei processi di pulizia.

Prevenzione sul lavoro aziendale

All'interno delle norme nel settore dei servizi, oltre ai requisiti che la prestazione del servizio stesso deve soddisfare vengono spesso fissati requisiti in materia di qualifica del personale, presupposti edilizi, dotazione dei locali e prevenzione sul lavoro aziendale. In base al diritto UE¹ la pre-

venzione sul lavoro aziendale rientra nell'ambito regolamentato dagli Stati membri. Onde evitare doppie regolamentazioni o contraddizioni, per principio non deve quindi esservi normazione in questo settore².

Nelle norme nel settore dei servizi è talvolta difficile praticare una distinzione netta tra prevenzione sul lavoro aziendale (autoprotezione del personale addetto alle pulizie) e protezione dei pazienti. Ciò vale p. es. per l'utilizzo di dispositivi di protezione individuale. I requisiti in materia di qualifica possono inoltre servire a entrambi gli scopi e proteggere dunque i lavoratori e, nello stesso tempo, costituire un presupposto per la qualità del servizio prestato.

La segreteria KAN ha seguito l'elaborazione della bozza di norma. La prevenzione sul lavoro aziendale è stata esclusa dal campo di applicazione della bozza e in più punti il documento rimanda ai corrispondenti regolamenti e disposizioni dello Stato e degli enti assicurativi contro gli infortuni. Anziché descrivere le caratteristiche tecniche ed edilizie delle lavanderie, p. es., fa riferimento alle regole e informazioni in materia della DGUV. Per quanto riguarda l'approntamento dei necessari spogliatoi, locali di ricreazione, sale pausa e servizi igienici, il documento rimanda invece al regolamento sui posti di lavoro.

Potete esprimere un commento!

Poiché per molti degli esperti interessati la pandemia di SARS-CoV-2 ha comportato un aumento della mole di lavoro, la fase d'inchiesta pubblica sulla bozza di norma è stata prolungata. Fino al **6 agosto 2020** tutti gli esperti interessati potranno **commentare** la bozza della DIN 13063 tramite il portale per le bozze di norme del DIN³.

Dr. Anna Dammann
dammann@kan.de

¹ Articolo 153, Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:it:PDF>

² www.kan.de/fileadmin/Redaktion/Dokumente/Basisdokumente/en/Deu/Grundsatzpapier_GMBL-Ausgabe-2015-1-en.pdf

³ Portale per le bozze di norme del DIN:
www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/nark/entwuerfe/wdc-beuth:din21:320868468
→ Pulsante "Entwurf kommentieren"

Conoscenze di base: passo dopo passo verso la normazione europea

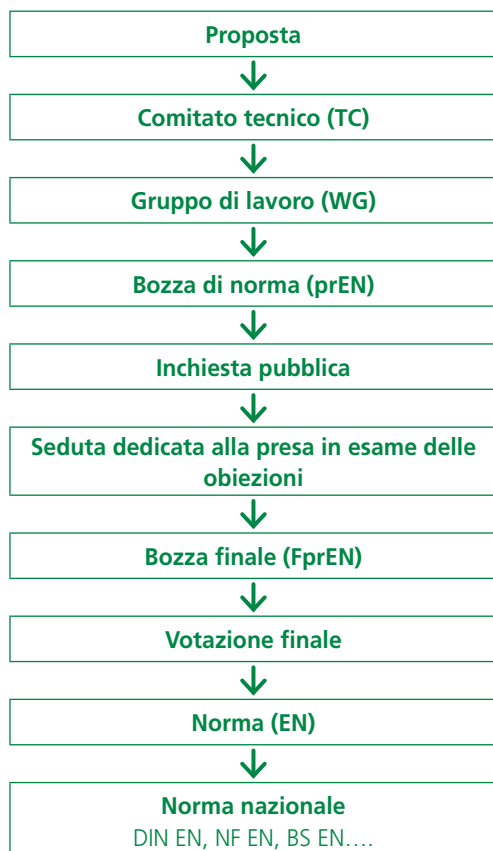
Avete un'idea o proposta per una norma? Desiderate che una norma venga modificata perché, p. es., la tecnica di sicurezza si è evoluta? Perfetto! Ma come funziona esattamente la normazione europea? Di seguito ve ne illustriamo le singole tappe e vi diamo qualche consiglio su come e in quale fase esercitare la vostra influenza sulla procedura di normazione.

All'origine di ogni norma vi è una richiesta di normazione presso l'organismo di normazione nazionale competente, nel caso della Germania il DIN¹. Qui è possibile presentare detta richiesta mediante un modulo online².

→ Già in una fase preliminare, sotto il profilo della prevenzione si può fare molto per influire positivamente sul progetto di normazione. Quanto più completa e dettagliata è la proposta, tanto migliore sarà la base di discussione all'interno del comitato di normazione.

Per prima cosa il DIN esamina la proposta. Qualora il progetto si presti a essere tradotto in norma europea oppure si miri a mettere a punto una norma internazionale, il DIN inoltra la richiesta all'organismo di normazione europeo CEN o a quello di normazione internazionale ISO.³ Affinché una richiesta di normazione possa essere approvata a livello europeo occorre, tra le altre cose, che almeno cinque Paesi si dichiarino disposti a collaborare alla messa a punto della norma.

Elaborazione di una norma europea



→ Se s'intrattengono contatti con esperti di prevenzione di altre nazioni europee, sarà bene sfruttarli già in una fase preliminare. Così facendo, infatti, si possono accrescere notevolmente le possibilità che la richiesta di normazione venga accolta. Un aiuto per quanto riguarda l'avvio di contatti può essere prestato dalla KAN.

Una volta accettato, il progetto viene assegnato al gruppo di normazione che detiene la competenza nel campo tematico d'interesse. Ove non esista alcun gruppo adeguato, occorrerà istituirne uno.

I lavori a livello europeo sono seguiti da comitati di normazione nazionali che fungono da cosiddetti comitati specchio. In altre parole, il comitato nazionale competente viene informato circa i lavori in corso e, tramite gli esperti e i delegati inviati, ha modo di far presente la propria posizione al gruppo di lavoro (WG) e al comitato tecnico (TC) a livello europeo. Il gruppo di lavoro europeo è formato da esperti che sostengono liberamente il loro parere tecnico e ai quali spetta svolgere il lavoro vero e proprio di elaborazione del testo della norma. Il comitato tecnico ha essenzialmente funzioni di coordinamento e prende le decisioni del caso. Ad esso fanno capo i delegati inviati da tutti gli organismi di normazione nazionali e vincolati al parere – concertato a livello nazionale – del comitato specchio.

→ La partecipazione ai lavori dei gruppi rappresenta la migliore opportunità di concorrere a plasmare il contenuto di una norma. Benché possa costare molto tempo e denaro, non di rado la collaborazione personale dà i suoi frutti.

Una volta che il documento ha raggiunto uno stato che secondo gli esperti del gruppo di lavoro può riscuotere il consenso delle parti, il comitato tecnico decide se possa o meno essere avviata l'inchiesta pubblica sulla **bozza di norma (prEN)**. Nel campo della normazione il principio del consenso è fondamentale. In base ad esso una norma va pubblicata soltanto laddove non vi sia una protratta resistenza ai suoi contenuti. In via eccezionale possono anche aver luogo delle votazioni.

Maggiori informazioni sulla normazione:

Enti di normazione europea **CEN e CENELEC**:
www.cencenelec.eu

Webinar su svariati temi di normazione:
www.cencenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinars1010/Pages/default.aspx

UNI, ente di normazione italiano:
<https://uni.com/>

Fondamenti dell'attività di normazione:
<https://uni.com/> (dalla Home page cliccare Normazione)

ISO, organismo di normazione internazionale:
www.iso.org

Avvicinatevi alla normazione in modo ludico seguendo i Cavalieri di KANelot lungo il percorso che, dalla semplice idea, li condurrà alla norma europea finita. Il gioco è disponibile sia online che in formato da tavola.

www.kan.de/publikationen/kanelot-das-spiel



→ Durante l'inchiesta pubblica il testo tedesco della bozza di norma può essere liberamente visionato sul sito Internet del DIN⁴ e, nell'arco di due mesi, chiunque può esprimere un commento. Nel caso di un commento riguardante la prevenzione la KAN è in grado di prestare agli esperti un'efficace sostegno. Il vantaggio di un commento della KAN consiste nel fatto che esso rappresenta il parere congiunto di tutti i gruppi tedeschi interessati alla prevenzione e, di conseguenza, ha un peso superiore a quello dei commenti di singole parti.

Una volta conclusasi l'inchiesta pubblica, si ha per prima cosa una seduta a livello nazionale durante la quale vengono discusse le obiezioni e gli autori di queste ultime hanno modo d'illustrare i loro commenti. Il comitato specchio nazionale provvede quindi a inoltrare i risultati della successiva consultazione interna agli organi competenti a livello europeo. In seno a questi ultimi gli esperti discutono i commenti pervenuti da tutti i Paesi e decidono – su base consensuale o, in alcuni casi, maggioritaria – se accogliere o respingere le proposte di modifica del testo.

Successivamente il gruppo di lavoro integra nella bozza di norma i commenti che sono stati accettati. Il nuovo documento viene quindi distribuito ai membri del CEN, questa volta sotto forma di **bozza finale (FprEN)**. Durante questa inchiesta non possono essere presentati ulteriori commenti tecnici e ciascun ente di normazione nazio-

nale può soltanto esprimere il proprio consenso o rifiuto, oppure astenersi dal voto. Laddove venga raggiunto un consenso maggioritario⁵, la norma viene pubblicata come **norma europea (EN)**.

→ Tutti gli organismi di normazione che aderiscono al CEN devono recepire ciascuna norma europea nel rispettivo patrimonio normativo nazionale senza apportarvi modifiche. Qualora vi siano delle leggi nazionali che contraddicono il contenuto della norma, andrà riportato un cenno alle stesse in una cosiddetta deviazione A all'interno dell'allegato alla norma. A ulteriori prescrizioni nazionali si può rimandare in una premessa a parte, in osservazioni o nell'allegato alla rispettiva versione nazionale.

Un ruolo particolare spetta alle **norme europee armonizzate**, che vengono messe a punto dietro incarico della Commissione europea e concretizzano direttive o regolamenti UE. Ad avvenuta pubblicazione dei loro riferimenti sulla Gazzetta ufficiale dell'UE, questi documenti danno luogo alla presunzione di conformità. Ciò significa che un fabbricante che realizza un prodotto in conformità con una norma armonizzata può dare per scontato di soddisfare le disposizioni di legge UE vigenti e coperte da detta norma.

→ La pubblicazione di norme nella Gazzetta ufficiale dell'UE può, p. es. in caso di serie preoccupazioni circa la sicurezza, essere contestata mediante un'obiezione formale attraverso il governo federale. Per quanto riguarda il settore della prevenzione, la KAN presta sostegno al Ministero federale per gli affari sociali e il lavoro relativamente alle obiezioni formali.

Nel caso delle norme esistenti, ogni cinque anni viene verificato se sia necessaria una revisione. In presenza di una motivazione la richiesta di revisione può essere presentata anche prima dello scadere dei cinque anni. Il processo di normazione, lavori preparatori esclusi, dura in genere tre anni.

Se avete ancora delle domande circa il processo di normazione e le possibilità di cui potete avvalervi per esercitare la vostra influenza, oppure se desiderate ricevere un aiuto strategico contestualmente alla partecipazione ai lavori del gruppo di normazione, rivolgetevi alla segreteria della KAN. Saremo lieti di prestarvi il nostro sostegno!

Katharina von Rymon Lipinski
vonrymonlipinski@kan.de

¹ L'articolo descrive le procedure sulla scorta dell'esempio tedesco. Tolate alcune piccole differenze, il processo di normazione si svolge nello stesso modo anche presso gli altri membri del CEN.

² www.din.de/de/mitwirken/normungsantrag

³ Per i settori elettrotecnico e delle telecomunicazioni esistono appositi organismi di normazione che qui non vengono considerati.

⁴ www.din.de/de/mitwirken/entwuerfe, in Italia dalla Home page dell'UNI <https://uni.com/> > cliccare Normazione > Lavorare e partecipare > Inchiesta Pubblica Finale oppure > Progetti prEN in inchiesta pubblica

⁵ Almeno il 55% dei voti espressi deve essere favorevole; i paesi che hanno approvato devono anche rappresentare almeno il 65% della popolazione totale di tutti i paesi membri votanti (vedi Regolamento interno CEN/CENELEC Parte 2, https://boss.cen.eu/ref/IR2_E.pdf).

Dispositivi di protezione intelligenti per pompieri: cosa è necessario e opportuno?

Ai dispositivi di protezione individuale con funzioni intelligenti integrate (DPI intelligenti) viene attribuita una maggiore azione protettiva. Affinché, tuttavia, si possano sviluppare e immettere sul mercato DPI intelligenti, nel quadro di un approccio di design incentrato sugli utilizzatori è necessario che questi ultimi vengano coinvolti nel processo di sviluppo. Da un sondaggio condotto tra utilizzatori di tutta la Germania e dedicato ai DPI intelligenti da utilizzarsi durante gli interventi dei pompieri sono emerse informazioni a tal proposito preziose.

Le squadre d'intervento dei pompieri sono esposte a condizioni ambientali particolarmente critiche, ragion per cui i DPI intelligenti si addicono soprattutto a loro. In tutta la Germania 150 tra pompieri volontari, aziendali e professionali hanno preso parte a un sondaggio condotto dall'università RWTH di Aquisgrana in collaborazione con la KAN e l'Istituto per la tecnologia antincendio e di soccorso di Dortmund. Circa il 95% degli interpellati trova che i DPI con funzioni intelligenti siano utili, tuttavia finora la maggioranza dei pompieri non ha mai avuto a che fare con questo tipo di DPI.

I membri delle squadre d'intervento ritengono che soprattutto la loro posizione (individuazione e localizzazione, 85%) e il loro battito cardiaco (70%) andrebbero monitorati con l'ausilio di sensori. Un'altra funzione utile menzionata dagli interpellati è quella di monitoraggio della temperatura corporea interna. Per quanto riguarda i parametri ambientali, i partecipanti al sondaggio considerano opportuni la misurazione della temperatura ambiente (85%) e il rilevamento di sostanze nocive o tossiche presenti nell'aria.

Per mettere in guardia i membri del corpo dei pompieri dai pericoli sussistenti durante le operazioni d'intervento, si può ricorrere a vari metodi. Agli interpellati è stata data la possibilità di scegliere tra segnali aptici (vibrazione), ottici (illuminazione) e acustici. Tutte e tre le opzioni hanno riscosso un gradimento pressappoco uguale, con valori compresi tra il 60% e il 70%. I pompieri hanno inoltre proposto l'inserimento di un display all'interno delle maschere respiratorie.

Per circa il 60% degli interpellati, in situazioni di pericolo è opportuno che venga attivata una chiamata d'emergenza automatica. Solo il 15% vede questa funzione in modo critico. Ciò è stato motivato da un lato con una questione di protezione dei dati e dall'altro con l'individualità delle funzioni vitali dell'uomo. Sarebbe quindi impossibile o comunque molto difficile procedere a una generalizzazione di valori critici. Un altro punto importante è quello per cui spesso non vi è altra possibilità se non quella di rimanere sul luogo d'intervento e prestare aiuto. Un cambio non sarebbe dunque possibile. Circa il 55% degli interpellati si fiderebbe delle funzioni intelligenti più che della propria percezione. La maggioranza (60% circa) vorrebbe poter decidere personalmente circa il rilevamento, la valutazione e la trasmissione dei

dati personali generati. Solo il 10% circa è d'accordo con una valutazione di lungo periodo da parte di terzi, p. es. assicurazioni, casse infortuni e casse malattia.

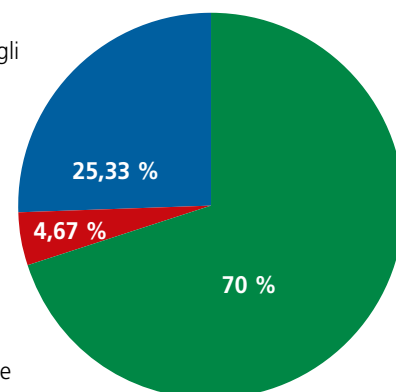
Nel complesso, dal sondaggio tra gli utilizzatori emerge un interesse nei confronti dei DPI intelligenti da utilizzarsi durante gli interventi dei pompieri. Poiché, tuttavia, la maggioranza degli interpellati non ha mai avuto a che fare con dei DPI intelligenti, è indispensabile che si tengano degli eventi informativi. Nel corso di workshop, ai membri del corpo dei pompieri si potranno presentare dei prototipi e illustrarne i vantaggi, il che permetterà di accrescere il consenso da parte degli utilizzatori. Questo risultato può essere ottenuto anche tramite esercitazioni antincendio con DPI intelligenti. Grazie a queste ultime è possibile verificare praticità d'uso e comfort di vestibilità nonché apportare dei miglioramenti. L'elaborazione dei dati personali rappresenta una sfida. È pertanto necessario chiarire tali questioni in via preliminare.

Dal sondaggio emerge l'esigenza di opzioni d'individuazione e localizzazione. Fumo e nebbia compromettono notevolmente la visibilità, il che può risultare in una perdita dell'orientamento da parte dei membri delle squadre d'intervento. La funzione d'individuazione consente ai pompieri di rilevare la posizione propria e dei colleghi. Con le attuali tecnologie, tuttavia, è solo limitatamente possibile individuare le squadre d'intervento impegnate in ambienti interni. Per questa ragione, contestualmente allo sviluppo di DPI intelligenti occorrerebbe concentrarsi soprattutto su questo aspetto. Un altro importante punto è costituito dal comfort di vestibilità dei DPI, che non deve essere ulteriormente limitato dalle funzioni intelligenti integrate.

Gli esiti del sondaggio verranno ripresi in vari progetti di ricerca. S'intende p. es. mettere a punto un tool di orientamento per lo sviluppo di DPI intelligenti. I requisiti identificati potrebbero poi trovare direttamente impiego in relazione ad attuali sviluppi. Verranno inoltre interpellati corpi dei pompieri europei.

Rahel Krause
rahel.krause@ita.rwth-aachen.de

Ritiene utili i DPI con funzioni intelligenti?



- Sì
- No
- In presenza di determinati presupposti

DIN SPEC: da quattro a uno

Con la revisione della serie di norme DIN 820 "Normungsarbeit" [Attività di normazione] il DIN ha modificato le denominazioni delle sue specifiche. Finora il termine "DIN SPEC" era usato per indicare, oltre alle Publicly Available Specifications (PAS), anche i CEN Workshop Agreements (CWA), le prenorme e le relazioni tecniche.

In futuro le relazioni tecniche verranno pubblicate come DIN/TR (rapporti tecnici) e le prenorme come DIN/TS (specifiche tecniche). La denominazione DIN SPEC continuerà a essere usata soltanto per le PAS elaborate dal DIN. I CWA europei recepiti dal DIN saranno denominati DIN CWA.

Maggiori informazioni su DIN SPEC e DIN CWA:
www.din.de/de/forschung-und-innovation/din-spec.

È possibile ricevere informazioni circa i nuovi piani operativi riguardanti le PAS abbonandosi a un apposito feed RSS.

Tim Sausen va a rinforzare la segreteria KAN

La KAN intraprende nuove strade e imposta la sua attività di pubbliche relazioni in maniera del tutto nuova. Proprio per questo, dal 1° maggio Tim Sausen presta sostegno al team della segreteria KAN di Sankt Augustin in funzione di responsabile Comunicazione e pubbliche relazioni. Insieme alle colleghe del reparto di recente istituito, Sausen definirà non da ultimo delle misure volte ad accrescere la visibilità della KAN.

Precedentemente, in veste di addetto stampa dell'Associazione federale dell'economia digitale (BVDW), Sausen ha rappresentato per sei anni il settore digitale nei confronti di media, politica e opinione pubblica. Tim Sausen ha conseguito un master in Technology and Innovation Communication e un bachelor in giornalismo tecnico / PR presso l'università di scienze applicate Bonn-Rhein-Sieg.

Notizie flash dall'UE



Rimandata l'applicazione del regolamento sui dispositivi medici

Onde evitare difficoltà di fornitura o ritardi nell'immissione sul mercato di dispositivi medici durante la crisi della Covid-19, l'applicazione del regolamento sui dispositivi medici (UE) 2017/745, in realtà prevista a partire dal 26 maggio del 2020, viene rimandata di un anno. A metà aprile il Parlamento europeo ha approvato una corrispondente proposta della Commissione.

Il regolamento stabilisce, non da ultimo, una serie di criteri unitari più severi che gli enti notificati sono chiamati a rispettare in relazione alla certificazione di dispositivi medici. Esso disciplina inoltre la procedura di autorizzazione della sperimentazione clinica di detti dispositivi.

www.europarl.europa.eu/news/it/press-room/20200415IPR77113/parliament-decides-to-postpone-new-requirements-for-medical-devices

Proroga dei termini presso il CEN

Poiché, a causa della pandemia di Coronavirus, le sedute di normazione non possono svolgersi come previsto, il CEN concede ai gruppi di normazione più tempo per completare le bozze di norme da sottoporre a inchiesta pubblica e voto formale. In base a quanto deciso dall'ufficio tecnico, le scadenze prestabilite potranno essere superate anche di 12 settimane (tre mesi) senza che il progetto di normazione venga cancellato. Per ora la decisione ha validità fino a settembre.

Revisione del regolamento UE sui prodotti da costruzione

Da qualche tempo la Commissione europea sta discutendo un adattamento del regolamento UE sui prodotti da costruzione (UE) 305/2011.

In un documento sulle opzioni (aggiornamento all'aprile del 2020) sono ora descritti diversi approcci di riforma, non da ultimo anche scenari con ripercussioni dirette sul ruolo dell'organismo europeo di normazione CEN. I gruppi interessati sono chiamati a fornire alla Commissione UE un feedback circa le varie opzioni. Quest'ultimo dovrà essere presenta-



to entro il 31 agosto del 2020 servendosi di un apposito modulo online.

https://ec.europa.eu/growth/sectors/construction/product-regulation/review_en (→ Stakeholders' feedback)

Appartenenza del BSI a CEN e CENELEC

In base a una proposta dei consigli d'amministrazione di CEN e CENELEC il periodo di transizione in cui l'istituto di normazione britannico BSI rimarrà membro di CEN e CENELEC anche dopo la Brexit dovrebbe essere esteso fino al 1° gennaio del 2022. A giugno le assemblee generali di CEN e CENELEC prenderanno una decisione in merito alla proposta.

Finora era stato concordato un periodo di transizione fino al 31 dicembre del 2020. A prescindere dagli accordi politici intercorsi tra l'UE e il Regno Unito, in questo periodo il BSI manterrà tutti i diritti e doveri spettanti ai membri.

www.bsigroup.com/en-GB/about-bsi/uk-national-standards-body/standards-policy-on-the-uk-leaving-the-ue

Internet

Salute e sicurezza sul lavoro e corona

Data la pandemia di coronavirus, gli organismi di normazione europei mettono gratuitamente a disposizione norme in materia di dispositivi di protezione individuale (DPI) e attrezzature mediche. Sono stati inoltre semplificati alcuni metodi di prova e procedure di approvazione per i DPI. In un elenco di link KAN ha riportato varie fonti con ulteriori informazioni su questi temi.

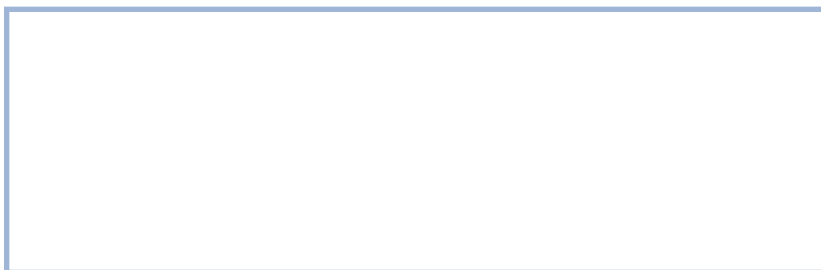
www.kan.de/service/nachrichten/detailansicht/news-splitter-zu-corona-und-arbeitsschutz

Webinar per autori di norme

CEN e CENELEC organizzano più volte l'anno dei webinar incentrati sulle regole e le procedure da rispettare contestualmente all'attività di normazione. I webinar si rivolgono a chiunque abbia a che fare con la messa a punto di norme, in special modo a segretari e presidenti di comitati di normazione e gruppi di lavoro. I webinar svoltisi in passato sono disponibili in formato video.

www.cencenelec.eu/aboutus/ourservices/Training/webinarstdrafters

EVENTI



Informazione	Argomento	Contatto
02.-04.09.20 Nicosia, Cyprus	Conference 14th European Academy of Occupational Health Psychology Conference	European Academy of Occupational Health Psychology E-Mail: conference@eaohp.org www.eaohp.org/conference.html
10.09.20	Webinar CEN-CENELEC Innovation Plan	CEN CENELEC E-Mail: 10-10webinars@cencenelec.eu www.cencenelec.eu/news/events/Pages/EV-2020-15.aspx
29.09.20 Brussels, Belgium	Campaign Partnership Meeting Healthy Workplaces – Lighten the Load	EU-OSHA www.osha.europa.eu/de/oshevents/campaign-partnership-meeting-healthy-workplaces-lighten-load-0
06.-08.10.20 Stuttgart	Messe und Kongress Arbeitsschutz aktuell	HINTE Messe- und Ausstellungs-GmbH Tel.: +49 721 93133 640 www.arbeitsschutz-aktuell.de
09.10.20	Webinar Participation of Small & Medium Sized Enterprises (SMEs) in standardization	CEN CENELEC E-Mail: 10-10webinars@cencenelec.eu www.cencenelec.eu/news/events/Pages/EV-2020-16.aspx
12.-15.10.20 Dresden	Seminar Mensch und Arbeit: Grundlagen der Ergonomie	Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 30 13001 2323 www.app.ehrportal.eu/dguv/ ☎ 700010
13.-16.10.20 Köln	Konferenz Maschinenbautage 2020	MBT Mecherstheimer GbR Tel.: +49 2208 5001877 www.maschinenbautage.eu
19.-23.10.20 Bilbao (E) and elsewhere	Healthy Workplaces Campaign European Week for Safety and Health at Work 2020	EU-OSHA www.osha.europa.eu/de/oshevents/european-week-safety-and-health-work-2020
27.10.20 Wuppertal	Seminar ISO 45001 – Das Managementsystem für Arbeits- und Gesundheitsschutz	TAW Tel.: +49 202 7495616 www.taw.de ☎ ISO 45001
03.-05.11.20 Paris (F)	Messe Expoprotection	Reed Expositions Tel.: +33 (0)1 47 56 21 21 www.expoprotection.com
11.-13.11.20 Dresden	Seminar Die Arbeitsstättenverordnung aktuell	Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV Tel.: +49 30 13001 2323 www.app.ehrportal.eu/dguv/ ☎ 700027
23.-24.11.20 Dortmund	1st European EMF Forum Conference 7 years of experience with the EMF directive	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin E-Mail: physical.agents@buaa.bund.de www.buaa.de/EN/Service/Events/Calendar/11.23-EEMFF-Conference.html

PUBBLICAZIONI DELLA KAN:

www.kan.de/it/pubblicazioni/kanbrief.html → Ordine (gratuito)

IMPRESSUM



Verein zur Förderung der Arbeitssicherheit in Europa



Editore: Verein zur Förderung der Arbeitssicherheit in Europa e.V. (VFA) con supporto finanziario del Ministero Federale di Lavoro e degli Affari Sociali. **Redazione:** Kommission Arbeitsschutz und Normung (KAN), Sekretaria KAN – Sonja Miesner, Michael Robert **Responsabile:** Dr. Dirk Watermann, Alte Heerstraße 111, D - 53757 Sankt Augustin **Illustrazioni:** p. 1: © elenabsl - stock.adobe.com; p. 2: © Wellnhofer Designs - stock.adobe.com; p. 3: DVR; p. 4: DGKK Dienstleistung GmbH; p. 6: KAN/Michael Hüter senza indicazione della fonte: KAN/origine privata **Traduzione:** Simona Roto **Pubblicato trimestralmente, gratis** Tel.: +49 (0) 2241 - 231 3463 Fax: +49 (0) 2241 - 231 3464 **Internet:** www.kan.de **E-Mail:** info@kan.de