

La KAN e la sua funzione di mediatrice e piattaforma nel campo della normazione e regolamentazione

La KAN riunisce i gruppi responsabili della prevenzione in Germania. Grazie ad essa governo federale e Länder, datori di lavoro e lavoratori come pure l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni fanno confluire nella normazione la loro posizione congiunta attraverso il DIN.

La presidenza della KAN ha ora deciso di sviluppare ulteriormente la funzione di piattaforma svolta dall'ente. L'obiettivo è quello di considerare la normazione non isolatamente, bensì sempre in relazione ai regolamenti subordinati alle leggi. Soprattutto in un mondo del lavoro che va mutando e differenziandosi è a tal proposito essenziale che, a seconda della questione affrontata, vengano coinvolti altri gruppi di esperti, se del caso anche al di fuori del settore della prevenzione e della normazione.

La KAN deve prestare il proprio contributo a un sapere interconnesso – non solo in Germania, ma possibilmente a livello europeo. Uno strumento in tal senso valido è rappresentato dai workshop KAN, che – come di recente avvenuto relativamente ai temi prevenzione e ferrovie – riuniscono esperti di vari rami giuridici e tecnici. L'obiettivo è quello di adoperarsi a favore di un corpus di regole coerente, che sia d'aiuto alle imprese e che garantisca la tutela della sicurezza e salute sul lavoro dei loro occupati.



Peer-Oliver Villwock

Presidente della KAN

Ministero federale per il lavoro e gli affari sociali

INDICE

SPECIALE

- 2 Esercizio ferroviario sicuro e prevenzione – un compito complesso per la normazione
- 3 Autoambulanze: la sicurezza prima di tutto

TEMI

- 4 "Le norme non devono penalizzare le imprese artigiane"
- 5 Per la prevenzione la normazione è e rimane irrinunciabile
- 6 Guida all'indicazione delle emissioni acustiche per fabbricanti di macchine
- 7 Nuova veste grafica per il modulo KAN Praxis dedicato all'insegnamento dell'ergonomia

IN BREVE

- Call for papers: conferenza EUROSHNET 2019
- La KAN alla fiera "Arbeitsschutz aktuell" [Attualità prevenzione]
- Incidenti mortali con lettini terapeutici
- Prevenzione nei sistemi di produzione additiva
- Nuovo comitato speciale del DIN

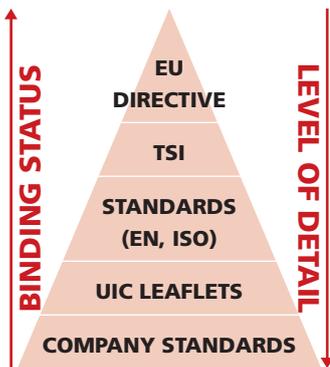
EVENTI

Sicurezza dei veicoli

Anziché rientrare nel campo di applicazione della Direttiva macchine europea, molti veicoli sono soggetti a speciali requisiti. Le norme e specifiche esistenti in questo settore si ricollegano alle disposizioni di legge in maniera diversa da altri prodotti. Gli esempi delle automotrici ferroviarie e delle autoambulanze illustrano l'importanza che delle interfacce ben definite all'interno del corpus di regole e una buona progettazione rivestono rispetto all'utilizzo sicuro dei veicoli.

Esercizio ferroviario sicuro e prevenzione – un compito complesso per la normazione

La Direttiva macchine UE non vale per i veicoli ferroviari. Questi ultimi sono esplicitamente esclusi anche dall'applicazione del regolamento sui luoghi di lavoro¹. Ai sensi del regolamento tedesco sulla sicurezza degli impianti e la salute, tuttavia, i veicoli ferroviari sono da considerarsi mezzi di lavoro. Che ruolo rivestono le norme nell'ambito del diritto ferroviario? E come progettare postazioni di lavoro sicure per i macchinisti? Su questi e altri quesiti si è incentrato il colloquio specialistico promosso dalla KAN e dedicato ai temi diritto ferroviario, normazione e prevenzione.



Il 18 giugno 2018 a Sankt Augustin rappresentanti delle autorità, enti assicurativi contro gli infortuni, fabbricanti, utilizzatori, sindacati, rappresentanti del settore della normazione e della LASI² hanno discusso la vigente situazione giuridica in considerazione della prevenzione e della sicurezza tecnica dei veicoli ferroviari. Hanno altresì cercato di chiarire su quali fronti s'intraveda la necessità d'intervenire e cosa si possa evincere – p. es. rispetto alla valutazione del rischio – da prescrizioni e regole in materia di prevenzione.³ Il settore della prevenzione dove può trovare argomentazioni giuridiche che permettano di far valere degli standard di prevenzione?

Un esperto dell'Ufficio federale tedesco delle ferrovie ha spiegato che nella gerarchia del corpus di regole la massima efficacia vincolante spetta alla Direttiva europea 2016/797/UE⁴ sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Quest'ultima trova concretizzazione grazie a una serie di specifiche tecniche d'interoperabilità (STI)⁵, le quali in alcuni casi contengono requisiti rilevanti in termini di prevenzione, ma generalmente vengono elaborate senza coinvolgere esperti della materia. Le STI si rifanno in parte anche a delle norme, le quali divengono così vincolanti. Molto dettagliati ma meno vincolanti sono i promemoria dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) che integrano il corpus di regole.

Dalla discussione è emerso in modo evidente che il corpus di regole sta subendo un cambiamento. Ecco così che i requisiti dettagliati fissati dalle STI vengono progressivamente fatti confluire in norme. Affinché anche in questo campo si raggiunga un livello di sicurezza paragonabile a quello di altri posti di lavoro, il settore della prevenzione deve prestare particolare attenzione a dette norme.

Aspetti della prevenzione nelle norme ferroviarie

Finora i commenti della KAN in fatto di norme si sono in molti casi orientati ai fondamenti della prevenzione nel campo della sicurezza macchine. In termini giuridici questo tipo di argomentazione non regge, visto che la Direttiva macchine UE non è applicabile. La Commissione UE parte dal presupposto che la Direttiva macchine "mancante" venga equamente rimpiazzata dal diritto ferroviario europeo.

Dal punto di vista del settore della prevenzione, tuttavia, tra l'una e l'altro sussistono evidenti differenze. Non è p. es. accettabile che nel caso dei veicoli ferroviari siano ammessi accessi e uscite d'emergenza nettamente più piccoli e meno ergonomici di quelli delle macchine⁶. In questo caso le dimensioni oggetto di critica si trovano già nella STI⁷. I macchinisti più alti e robusti vanno incontro a una serie di problemi – e questo malgrado il posto a sedere in cabina sia concepito per persone fino a 130 kg di peso. Il rimando a limitazioni dovute a esigenze costruttive è accettabile solo fino a un certo punto, visto che esistono automotrici ferroviarie con dimensioni maggiori.

È invece da ritenere positivo il fatto che a livello europeo esista il gruppo di lavoro WG 51 "Labour Health & Safety" facente capo al comitato tecnico CEN/TC 256 (ferrovie). Detto gruppo di lavoro esamina dal punto di vista della prevenzione tutte le bozze di norme europee in materia di ferrovie. Laddove tuttavia già la STI stabilisca dimensioni inferiori, come nel caso citato, sarà difficile imporre dei miglioramenti sul fronte della prevenzione tramite norme.

Potenziale di miglioramento presente

Quel che è emerso in modo evidente è che le disposizioni giuridiche nel settore ferroviario sono molto complesse. Spesso le specifiche tecniche non trattano a sufficienza aspetti della prevenzione. Sarebbe pertanto bene che nell'elaborazione delle STI venissero maggiormente coinvolti esperti della materia. Ai fini della valutazione del rischio sarebbe inoltre utile colmare i vuoti normativi riscontrabili nel diritto ferroviario attingendo alla legislazione sui luoghi di lavoro.

La crescente tendenza a far confluire nelle norme i requisiti in materia di sicurezza ferroviaria offre al settore della prevenzione migliori opportunità di partecipazione. Poiché al termine dell'incontro molte questioni risultavano in sospeso (p. es. quella della salvaguardia di vecchie unità di trazione o di come gli esperti di prevenzione possano trovare maggior spazio nel processo di elaborazione delle STI) per il 2019 è previsto un nuovo colloquio specialistico KAN.

Dr. Anja Vomberg
vomberg@kan.de

¹ Il regolamento sui posti di lavoro è la trasposizione nazionale della Direttiva UE 89/654/CEE. Questa esclude dal proprio campo di applicazione i "veicoli impiegati nel trasporto pubblico".
www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/A225-arbeitsstaettenverordnung.pdf?__blob=publicationFile&v=4

² Commissione delle regioni per la prevenzione sul lavoro e la tecnica di sicurezza, <http://lasi-info.com>

³ Vedi anche documento informativo della DGUV 214-085 Requisiti in materia di prevenzione relativi alle locomotive (in tedesco) del gennaio 2017

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0797&from=IT>

⁵ www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/GesetzeundRegelwerk/TSI/TSL_Uebersicht.xls?__blob=publicationFile&v=8

⁶ prEN 16186-4 "Applicazioni ferroviarie – Cabine di guida – Parte 4: progettazione e accesso", 2017-08

⁷ REGOLAMENTO (UE) N. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" del sistema ferroviario dell'Unione europea
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_2014_356_R_0004&from=IT

Autoambulanze: la sicurezza prima di tutto

In Europa la EN 1789 funge da fondamento per la progettazione, costruzione, prova, dotazione e attrezzatura delle autoambulanze e, in quanto norma quadro, rimanda ad altre norme necessarie per la sua applicazione¹. Allo stato attuale chi intende costruire, omologare e utilizzare un'autoambulanza non potrà ignorare quanto stabilito dalla EN 1789 "Veicoli medici e loro attrezzatura – Autoambulanze" attualmente in fase di revisione e adeguamento.

Con l'emendamento della Direttiva quadro UE 2007/46/CE² per effetto dei regolamenti europei 214/2014³ e 678/2011⁴, in Europa la EN 1789 è divenuta vincolante per l'autorizzazione alla circolazione stradale delle autoambulanze. In Germania per l'utilizzo di queste ultime occorre anche l'approvazione dell'autorità di vigilanza competente in fatto di servizio di soccorso presso il Land di riferimento. Il relativo fondamento giuridico è costituito dalle 16 legislazioni sui servizi di soccorso e dalle relative disposizioni accessorie. Molti indicano esplicitamente la DIN EN 1789 come base per l'approvazione dei veicoli e della loro dotazione e attrezzatura, oppure rimandano indirettamente ad essa esigendo che i veicoli e la loro attrezzatura soddisfacciano le regole tecniche generalmente riconosciute. Nelle loro legislazioni i Länder tedeschi fanno affidamento sul fatto che – conformemente al suo compito – la normazione tenga pienamente e affidabilmente conto delle regole tecniche riconosciute.

Verifica della conformità – non sempre conforme

In Germania le autoambulanze vengono tuttora ammesse alla circolazione stradale previa omologazione individuale – e questo nonostante, essendo prodotti in serie, molti veicoli siano in realtà di competenza dell'Ufficio federale per la motorizzazione. Gli uffici d'immatricolazione dei Länder federali non procedono più alla prova dei mezzi, bensì immatricolano questi ultimi sulla scorta di perizie di organismi di controllo tecnico. Detti organismi effettuano le prove del caso conformemente all'incarico di prova – potenzialmente limitato – dell'allestitore. Nel risultato finale possono così insinuarsi facilmente degli errori: all'atto del collaudo, p. es., i sedili da utilizzarsi durante gli spostamenti sono montati trasversalmente alla direzione di marcia nonostante ai sensi della DIN EN 1789 e del codice della strada ciò non sia permesso in questa classe di veicoli. Alla fine della catena vi è l'utilizzatore, che spesso fa affidamento sull'attestazione di conformità⁵ e si serve di quest'ultima per la valutazione dei rischi del mezzo di lavoro – che va effettuata prima ancora dell'acquisto – e per l'annuale controllo tecnico⁶.

Una buona norma – un primo passo

A seguito della revisione in atto, la DIN EN 1789 dovrà fungere da efficiente interfaccia tra allestitori, utilizzatori ed esigenze nel campo della prevenzio-

ne. A tal fine dovrà tenere conto di tutti gli sviluppi fondamentali nel campo dei servizi di soccorso, ma non dovrà violare le vigenti disposizioni di legge in materia di prevenzione né ignorare le attuali conoscenze. L'adeguamento allo stato dell'arte si rende necessario soprattutto in merito ai seguenti punti:

1. Evitare spigoli e giunti all'interno del mezzo nonché punti d'inciampo all'esterno e all'interno dello stesso.
2. Impedire che, durante il trasporto, il personale di soccorso stia in piedi senza essere debitamente assicurato. A tale scopo disporre ergonomicamente i mezzi/materiali di lavoro, in modo che sia possibile accedervi dai posti a sedere.
3. Adattare la progettazione, dotazione e attrezzatura dei veicoli, in modo tale da ridurre gli eccessivi carichi fisici risultanti dalle operazioni compiute per sollevare, trasportare, tirare e spingere pazienti e attrezzatura.
4. Migliorare le possibilità di comunicazione tra cabina di guida e cellula sanitaria.
5. Adeguare i sistemi di ritenuta e gli ancoraggi allo stato dell'arte nonché ai carichi reali in fase di utilizzo (barella, incubatore, ecc.)
6. Escludere l'utilizzo di poltrone per il trasporto dei pazienti/sedie di salvataggio, ecc. a mo' di normali sedili; predisporre un sufficiente numero di sedili M1⁷ nella cellula sanitaria.
7. Fissare requisiti concreti in materia d'impianti di climatizzazione, riscaldamento a veicolo fermo e sistemi di filtraggio al fine di evitare l'esposizione a infezioni.
8. Correggere indicazioni non consentite e restrizioni, p. es. in relazione ai dispositivi di protezione individuale, visto che a tal proposito valgono le disposizioni di legge statali.
9. Escludere i veicoli da trasporto che secondo il fabbricante non sono adatti alla trasformazione in autoambulanze.
10. Per quanto riguarda questi e altri punti, nel quadro del futuro dibattito occorrerà trovare un ragionevole compromesso tra requisiti in fatto di sicurezza del personale e possibilità di progettazione dei veicoli.

Christian Kühn
Perito/esperto di veicoli speciali
del servizio di soccorso
info@kuehnconsulting.de



¹ P. es. EN 1865-1 fino a 5 "Attrezzature per il trasporto dei pazienti utilizzate nelle autoambulanze", oppure 13976-1 e 2 "Sistemi di soccorso – Trasporto di incubatori"

² Direttiva quadro UE 2007/46/CE sull'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/46/oj>

³ Regolamento UE 214/2014, allegato XI, requisiti aggiuntivi per le ambulanze: "il vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente deve soddisfare le prescrizioni della norma EN 1789:2007 [...]. La prova di conformità deve essere fornita mediante una relazione di prova di un servizio tecnico". <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/214/oj>

⁴ Regolamento UE 678/2011, allegato II, parte A, 5.3, "Ambulanza: il vano adibito al trasporto dei pazienti deve soddisfare le prescrizioni tecniche della norma EN 1789:2007 [...]". <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/678/oj>

⁵ Vedi anche §§ 3, 5, 6 regolamento tedesco sulla sicurezza degli impianti e della salute (BetrsichV)

⁶ Vedi anche § 57 prescrizione 70 della DGUV

⁷ Regole ECE 14 (ancoraggio delle cinture di sicurezza), 16 (cinture di sicurezza), 17 (resistenza sedili/ancoraggio) <https://www.unece.org/?id=39139>

“Le norme non devono penalizzare le imprese artigiane”

L'evento intitolato “Normung für Handwerk und Mittelstand und die Herausforderungen der Digitalisierung” [Normazione per artigiano e media imprenditoria e sfide della digitalizzazione] si è incentrato sulle opportunità e sfide nel campo della normazione. L'incontro è stato promosso dall'Associazione nazionale dell'artigianato tedesco (ZDH) di concerto con la KAN. Nella seguente intervista il presidente della ZDH Karl-Sebastian Schulte illustra le questioni attualmente più scottanti.



Karl-Sebastian Schulte
direttore della ZDH

Per l'artigianato cosa rappresentano le norme? Sono un male necessario o un utile strumento?

Sono in via di principio uno strumento utile, visto che gli standard tecnici permettono di risparmiare tempo e denaro, facilitano la cooperazione e offrono sicurezza giuridica. In caso di questioni relative alla responsabilità permettono di comprovare che l'azienda ha adempiuto ai suoi obblighi di diligenza. L'importante è che le norme non penalizzino le imprese artigiane che producono su commessa.

Le norme sono intese a rafforzare la concorrenza. A suo parere ci riescono?

Vi sono casi in cui proprio le grandi imprese del settore industriale si procurano un vantaggio di mercato stabilendo di proposito standard che solo loro soddisfano. E questo ostacola la concorrenza. Per ottenere norme eque occorre che tutti partecipino alla pari al processo di normazione. L'artigianato ha però uno svantaggio strutturale: l'impresa media ha dai cinque ai dieci dipendenti e non possiede le risorse necessarie per partecipare alla normazione.

La ZDH cosa fa per rappresentare l'artigianato nel settore della normazione?

Sottoponiamo i problemi all'attenzione della politica così da aggiudicarci un maggior sostegno e rappresentiamo gli interessi delle imprese in organi addetti alla politica di normazione. A tal proposito è per noi importante una stretta concertazione con le nostre associazioni settoriali, che portano avanti il lavoro di normazione specialistico.

Le norme elaborate a livello internazionale sono sempre di più. Questo come si ripercuote sul suo lavoro?

Gli ostacoli alla partecipazione al processo di normazione crescono. Spese di viaggio e barriere linguistiche, p. es., aumentano. Dalla Commissione UE abbiamo ottenuto l'istituzione di un organo a sostegno delle PMI chiamato “Small Business Standards” (SBS). Mi augurerei un organo del genere anche a livello nazionale. Comporta vantaggi per tutti, visto che i rappresentanti della media imprenditoria tengono costantemente d'occhio la funzionalità pratica delle norme.

In termini di applicazione da parte del settore artigianale, qual è il livello di funzionalità pratica delle norme?

Decisivi sono i costi e la mole di lavoro: l'artigiano deve leggere 500 pagine o può contare su un motore di ricerca o una app con cui trovare norme e aggiornamenti? Un aiuto può venire dai tool digitali. Fortunatamente su questo fronte vi è parecchio fermento. Inoltre le norme a cui fa riferimento la legge dovrebbero essere gratuitamente disponibili, come avviene in Austria.

A che punto è il settore dell'artigianato in termini di digitalizzazione?

Al più tardi con l'avvento degli smartphone tutti hanno capito che la digitalizzazione cambia la vita. Le modalità d'impiego delle nuove tecnologie da parte delle imprese sono varie quanto il settore dell'artigianato stesso. Con il “centro di competenza Artigianato digitale” intendiamo sensibilizzare. Il nostro motto è “trasformazione anziché sconvolgimento”. L'obiettivo è quello di mantenere le catene del valore o crearne di nuove.

La digitalizzazione in che modo minaccia l'artigianato?

Nel settore artigianale non intravediamo una scomparsa d'interesse categorie professionali per effetto della razionalizzazione. Le attività cambiano e le competenze vanno adeguate. Ma questa non è una novità. Le figure professionali subiscono una continua modernizzazione. L'importante è che la politica imponga regole del gioco eque anche sui mercati digitali, p. es. relativamente all'utilizzo dei dati.

Stampa 3-D, robotica, DPI intelligenti: in merito all'impiego di molte innovazioni occorrono ancora dei chiarimenti. Come deve comportarsi in tal senso il settore artigianale?

Esistono interessantissime innovazioni da cui, a fronte di una popolazione sempre più anziana, la prevenzione (sul lavoro e non) può trarre vantaggio. Questi mezzi ausiliari andrebbero provati e utilizzati quanto prima. Ove necessario, le attuali regole – p. es. in fatto di prevenzione sul lavoro – vanno adeguate. A tal proposito sono chiamati in causa KAN, assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e Stato. Spero che riusciremo a progredire rapidamente mantenendo la trasparenza necessaria per non frenare le innovazioni.

L'intervista è stata condotta da Mirjam Stegherr. Stegherr è giornalista free-lance e ha moderato l'evento promosso da KAN e ZDH a Berlino.

ZDH e KAN a Berlino

Nel corso dell'evento “Normung für Handwerk und Mittelstand und die Herausforderungen der Digitalisierung” [Normazione per artigiano e media imprenditoria e sfide della digitalizzazione] da loro organizzato il 21 giugno a Berlino, ZDH e KAN hanno discusso opportunità e sfide nel settore della normazione. Al dibattito hanno preso parte assicurazione obbligatoria contro gli infortuni, DIN, Ministero federale del lavoro, Ministero federale dell'economia, associazioni dell'economia tedesca ed enti professionali.

Per la prevenzione la normazione è e rimane irrinunciabile

Dal 1998 il Dr. Walter Eichendorf è vicedirettore esecutivo dell'assicurazione tedesca obbligatoria contro gli infortuni nonché responsabile della VFA, associazione sostenitrice della KAN. Anche in quanto membro della presidenza del DIN da molti anni conosce a fondo il tema della normazione. Prima del pensionamento – previsto per l'autunno del 2018 – ci svela cosa si aspetta in futuro dalla normazione e perché quest'ultima è più importante che mai per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni.

Scadenze più brevi per quanto riguarda l'elaborazione, nuovi tipi di documenti, crescente digitalizzazione della normazione: la normazione classica è giunta al capolinea?

Sarà interessantissimo vedere come si realizzeranno le visioni del DIN per il futuro della digitalizzazione nella normazione: norme digitali leggibili a macchina dovranno poter essere integrate nei sistemi informatici dei fabbricanti e addirittura nei prodotti stessi – con update automatici quando la norma viene revisionata.

Nello stesso tempo il DIN incentiva le DIN SPEC (PAS) messe a punto con una procedura rapida e ormai disponibili persino a titolo gratuito. Per il DIN le SPEC devono essere fatte confluire in norme. Ma se in rete le imprese trovano la DIN SPEC (PAS) gratuita, perché mai dovrebbero acquistare la norma?

Perché la prevenzione nutre tante riserve rispetto alle DIN SPEC (PAS)?

Le DIN SPEC (PAS) non vengono elaborate in seno a gruppi di normazione secondo il principio del consenso. A definirne il contenuto sono unicamente coloro che siedono al tavolo dei lavori – e spesso tra questi non figurano importanti gruppi d'interessi come quello della prevenzione. Non è affatto previsto che le PAS trattino temi rilevanti per la prevenzione. Tuttavia non è ancora stato chiarito in via definitiva che cosa significhi esattamente "rilevante per la prevenzione".

Il punto è se s'intende continuare a rifiutare per principio questo tipo di documento. Meglio sarebbe forse negoziare con il DIN delle condizioni grazie alle quali anche la prevenzione possa sfruttarne i vantaggi. Le norme arrivano sempre in ritardo e non fanno che riflettere una situazione già consolidata. Nel caso di temi legati alla prevenzione, come p. es. quello dei DPI intelligenti, le DIN SPEC (PAS) potrebbero persino tornare utili per trasporre più velocemente nella pratica idee innovative.

Da parte degli enti assicurativi contro gli infortuni vi è la tendenza a ritirarsi dalla normazione?

Garantendo mezzi di lavoro sicuri e ben progettati sotto il profilo ergonomico, la normazione è e rimane uno strumento centrale della prevenzione. Circa 600 persone facenti capo a enti assicurativi per gli infortuni sul lavoro e casse infortuni par-

tecipano all'attività di normazione, e in molti casi occupano funzioni direttive in comitati europei o internazionali. Di primo acchito può sembrare moltissimo, ma se si pensa che delle 30 000 norme del patrimonio normativo tedesco quelle di rilievo per la prevenzione sono circa 7000, tutto si ridimensiona. Questo impegno va ulteriormente rafforzato. Per poter partecipare alla definizione dei contenuti delle norme, infatti, dobbiamo prendere attivamente parte ai lavori portati avanti a livello nazionale, europeo e internazionale.

Risorse limitate e impegno rafforzato – come conciliare le due cose?

Per sfruttare in modo intelligente le limitate risorse disponibili, il settore della prevenzione dovrebbe procedere in maniera strategica. Dobbiamo creare delle reti efficienti e stabilire di quali comitati si debba far parte in via prioritaria – a livello sia nazionale che europeo e internazionale. Nel caso delle questioni davvero importanti, a livello tedesco si può purtroppo ottenere ben poco.

Se intendiamo realizzare la visione zero, non dobbiamo perciò pensare in termini nazionali, bensì impegnarci ancor di più a livello europeo e internazionale. Per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni, tra l'altro, la normazione svolge un effetto moltiplicatore. Una consulenza presso un'azienda serve solo a quest'ultima. Una norma, per contro, serve a molte centinaia, migliaia o addirittura centinaia di migliaia di aziende.

A fronte degli attuali sviluppi, come vede il futuro ruolo della KAN?

La normazione si occupa sempre più spesso di temi che, come quello dei servizi o della prevenzione sul lavoro aziendale, vanno oltre la classica sicurezza dei prodotti. La KAN ha tutte le carte in regola per assumere il ruolo di mediatore per quanto riguarda la normazione e occuparsi dei regolamenti subordinati alle leggi nel campo della prevenzione. Laddove in merito a temi innovativi si rendano necessarie delle regole, è bene che per prima cosa venga creata una base d'informazione con i gruppi interessati, ad es. sotto forma di workshop. Partendo da questa base diviene possibile chiarire quali aspetti vadano disciplinati e su che fronti. Disponendo di un'eccellente rete di contatti, la KAN è in grado di sondare il terreno in varie direzioni (enti statali, enti assicurativi contro gli infortuni, datori di lavoro e lavoratori). Al tempo stesso è un ente neutrale.



Dr. Walter Eichendorf
Vicedirettore esecutivo della DGUV

Guida all'indicazione delle emissioni acustiche per fabbricanti di macchine

Il rumore nuoce ai lavoratori e provoca costi occulti. In un'apposita guida la task force NOMAD (Noise and MACHinery Directive) ha illustrato come vanno indicate le emissioni acustiche delle macchine affinché i requisiti essenziali in materia di rumore fissati dalla Direttiva macchine risultino soddisfatti. NOMAD è un progetto congiunto degli Stati membri UE e sostiene il gruppo di coordinamento della sorveglianza di mercato nell'ambito della Direttiva macchine (ADCO Macchine).



Le direttive fondate sul Nuovo Approccio hanno notevolmente incentivato e agevolato il libero scambio di macchine sul mercato europeo. Nello stesso tempo, tuttavia, pongono la libera e leale concorrenza di fronte a grandi sfide, visto che non tutti i fabbricanti che appongono la marcatura CE sui loro prodotti rispettano effettivamente tutti i requisiti della direttiva di riferimento. Onde garantire una concorrenza libera ed equa gli Stati membri devono dunque adottare delle misure integrative grazie alle quali assicurare un'adeguata sorveglianza di mercato e far sì che le direttive UE vengano rispettate.

Nel comune intento di fare in modo che le macchine messe in servizio nell'Unione Europea risultino più sicure e comportino meno pericoli per la salute dei lavoratori, il gruppo di lavoro europeo NOMAD ha quindi portato avanti, con il sostegno del Gruppo ADCO Macchine, un progetto che si colloca a monte della sorveglianza di mercato. L'obiettivo era quello di stabilire in che misura le macchine distribuite e messe in servizio tra il 2000 e il 2012 soddisfacciano i requisiti in materia di rumore fissati dalla Direttiva macchine.

Questa la conclusione più importante: "Per quanto riguarda i requisiti rilevanti in fatto di rumore, il livello generale di conformità delle istruzioni per l'uso delle macchine è molto scarso – l'80% delle istruzioni valutate non soddisfaceva i requisiti".

La guida aiuta i fabbricanti ad adempiere alle loro responsabilità

La responsabilità dell'adempimento o mancato adempimento dei requisiti essenziali di sicurezza e salute stabiliti dalla Direttiva macchine 2006/42/CE e dalla Direttiva 2000/14/CE sull'emissione acustica ambientale spetta sempre ai fabbricanti. Lo studio NOMAD ha tuttavia rivelato che, in molti casi, la non conformità era da ricondursi al fatto che il fabbricante non conosceva i requisiti giuridici del caso.

Uno dei primi compiti a cui la task force NOMAD si è dedicata a livello europeo è consistito dunque nell'elaborare una "guida per i fabbricanti" che illustra in che modo, ai sensi della Direttiva macchine 2006/42/CE e della Direttiva 2000/14/CE sull'emissione acustica ambientale, si debbano indicare le emissioni acustiche all'interno d'istruzioni per l'uso e altri documenti.

Messo a punto da rappresentanti di Germania, Francia, Paesi Bassi, Polonia, Svezia, Spagna e Regno Unito, questo documento è stato approvato

in seno al Gruppo ADCO Macchine. La guida, che è disponibile in sei lingue, descrive le varie possibilità di cui i fabbricanti possono avvalersi per reperire i valori di emissione acustica necessari delle loro macchine e per indicarli nelle istruzioni per l'uso comprese nella fornitura e nella documentazione tecnica di vendita.

Le raccomandazioni riportate nella guida valgono per tutte le macchine rientranti nel campo di applicazione della Direttiva macchine, ivi comprese quelle che sono destinate a funzionare all'aperto e che rientrano anche nel campo di applicazione della Direttiva sull'emissione acustica ambientale. La guida fornisce raccomandazioni su come indicare i valori di emissione acustica in maniera tale che soddisfacciano entrambe le direttive.

Il documento aiuta inoltre i fabbricanti ad adempiere agli obblighi di legge riguardanti l'indicazione dei valori di emissione acustica – e a farlo in una forma tale da agevolare la comprensione e applicazione, da parte dell'utilizzatore della macchina, delle informazioni fornite dal fabbricante.

La guida contiene non da ultimo alcuni esempi di errori tipici spesso riscontrabili nelle istruzioni per l'uso relativamente all'indicazione dell'emissione acustica e che sono stati notati nel corso dello studio NOMAD. Il documento fornisce direttamente anche delle raccomandazioni su come evitare detti errori.

È in corso di preparazione una guida del Gruppo ADCO-NOMAD intitolata "Buy Quiet" e rivolta agli utilizzatori di macchine.

Per la task force NOMAD:

Begoña Juan y Seva Guevara (Spagna)

Jean Jacques (Francia)

Membri della task force NOMAD:

Johanna Bengtsson Ryberg (SWEA, Svezia)

Paul Brereton, Jacqueline Patel, Tao Wu (HSE, Regno Unito)

Fabian Heisterkamp, Patrick Kurtz (BAuA, Germania)

Bruno Caraud, Jean Jacques (DGT, Francia)

Begoña Juan y Seva Guevara (INSST, Spagna)

Dick Korver (SZW, Paesi Bassi)

Contatto: NOMAD.Task.Force@hse.gov.uk

La guida (in tedesco/inglese/spagnolo/francese/olandese/svedese) è gratuitamente disponibile all'indirizzo: www.baua.de/DE/Angebote/Publikationen/Berichte/NOMAD-Leitfaden.html

Nuova veste grafica per il modulo KAN Praxis dedicato all'insegnamento dell'ergonomia

Nel 2018 il modulo KAN Praxis dedicato all'insegnamento dell'ergonomia si è vestito a nuovo e la grafica è stata in larghissima parte rinnovata. Le nuove illustrazioni sono del caricaturista Michael Hüter, che ha anche trasposto in fumetti alcuni principi dell'ergonomia. La pubblicazione della prima versione dei moduli didattici risale al 2008 ed è il risultato di uno studio condotto dalla KAN. Nel frattempo i moduli sono stati di continuo riveduti e ampliati.

In otto moduli con oltre 500 lucidi, filmati ed esercizi vengono spiegati i fondamenti dell'ergonomia e approfonditi diversi temi specialistici. Grazie a numerosi esempi diviene possibile trasmettere i contenuti in maniera comprensibile o elaborarli in modalità di autoapprendimento. Al personale impegnato nell'insegnamento vengono inoltre proposte delle domande d'esame e le relative risposte tipo.

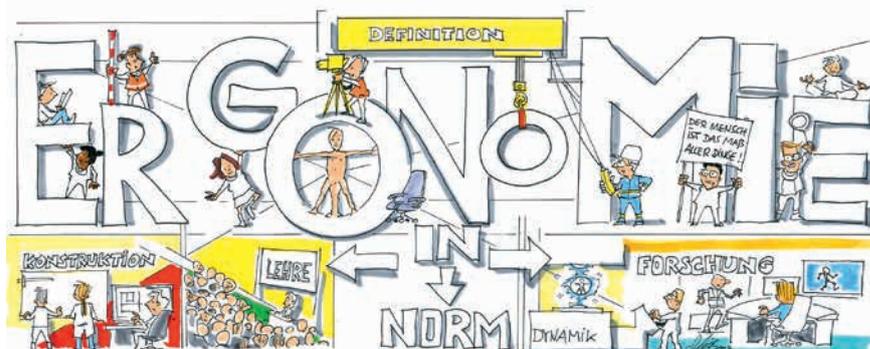
Avete mai sentito parlare di ergonomia? No? In tal caso il **Modulo 0 – Introduzione rapida per principianti** è esattamente ciò che fa al caso vostro. Sulla scorta di una serie di esempi vi permette infatti di scoprire il mondo dell'ergonomia in maniera breve e concisa. Il **Modulo 1 d'introduzione all'ergonomia** tratta invece i concetti fondamentali di questa materia. Le vostre conoscenze di base vengono ampliate mediante spiegazioni circa l'utilità dell'ergonomia, le possibilità di progettazione per gli addetti ai lavori e i fondamenti giuridici.

A partire dal **Modulo 2 – Antropometria e aspetti biomeccanici** vengono trasmessi contenuti specialistici: cosa occorre sapere in fatto di dimensioni del corpo umano? E che significato hanno dette dimensioni rispetto alla progettazione dei prodotti? Di che forze dispone un essere umano per muovere il dispositivo di comando di una macchina?

Nel **Modulo 3** si parla di **clima, luce, radiazione** e altri influssi esterni sul posto di lavoro. Questi vengono illustrati in modo dettagliato. Viene inoltre spiegato come dedurre degli approcci per la limitazione dei carichi. Grazie a questo modulo scoprite anche il modello *stress-strain* utilizzato nel campo delle scienze del lavoro.

Come si svolge la collaborazione tra uomo e macchina? Come devono essere progettati dei dispositivi d'informazione e comando ergonomici? A fornire le risposte del caso è il **Modulo 4** sull'**interfaccia uomo-macchina**.

Nel **Modulo 5** si parla dei **diversi gruppi di utilizzatori** e delle loro varie esigenze ergonomiche. Scoprite inoltre come valutare e progettare dei sistemi di lavoro dal punto di vista ergonomico. L'ampio ventaglio di esempi offre dell'abbondante materiale illustrativo grazie al quale approfondire i contenuti didattici.

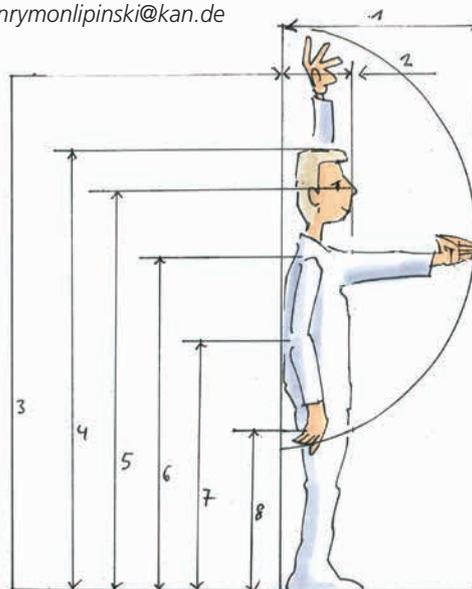


Come ottimizzare i processi aziendali dal punto di vista ergonomico? Che tipo di correlazione esiste tra aspetti tecnici, organizzativi e sociali? Il **Modulo 6 – Ergonomia dei processi** fornisce le risposte a tali quesiti e illustra i concetti fondamentali di organizzazione aziendale, sviluppo dell'organizzazione e possibilità di ottimizzazione dei processi.

Il **Modulo 7 – Ergonomia dei dispositivi medici** è l'ultimo della serie e permette sia di farsi un'idea del tema dell'idoneità all'uso e della *usability* (usabilità) dei dispositivi medici, sia di scoprire gli effetti che la progettazione ergonomica di dispositivi medici ha rispetto alla sicurezza dei pazienti.

Effettuate la registrazione all'indirizzo <https://ergonomie.kan-praxis.de> e scaricate gratuitamente tutti i moduli.

Katharina von Rymon Lipinski
vonrymonlipinski@kan.de



Call for papers: conferenza EUROSHNET 2019

“Be smart, stay safe together – Innovative products and workplaces” questo il titolo della 6a conferenza EUROSHNET, che si terrà a Dresda dal 12 al 14 giugno 2019. In primo piano vi saranno gli attuali sviluppi tecnologici e i loro effetti rispetto ai posti di lavoro. Esponete idee, auspici e riflessioni e partecipate all’evento con una relazione su uno dei seguenti temi:

- Soluzioni innovative per la riduzione dei rischi
- Tecnologie intelligenti e innovative e la prevenzione sul lavoro
- Normazione, prova e certificazione: tenere il passo con i cambiamenti
- I futuri ruoli delle attività di normazione, prova e certificazione nel sistema sociale europeo

Fino al 15 ottobre 2018 potete inoltrare una versione abbreviata della vostra relazione servendovi del modulo online che trovate all’indirizzo www.euroshnet.eu/conference-2019/call-for-papers. Attendiamo il vostro contributo!

La KAN alla fiera “Arbeitsschutz aktuell” [Attualità prevenzione]

Dal 23 al 25 ottobre 2018 a Stoccarda si terrà la fiera specialistica “Arbeitsschutz Aktuell”. La KAN presenzierà con un punto di contatto allestito presso lo stand comune della DGUV, nel padiglione 1 (stand J1.020), dove informerà circa temi attuali affrontati nel quadro del suo lavoro.

Una novità è costituita dall’“Ora di ricevimento prevenzione” presso lo stand comune della DGUV. Qui la KAN presenterà il tema “Normazione – a chi serve?” ai seguenti orari:

- Martedì, 23.10.2018, ore 14:30
- Giovedì, 25.10.2018, ore 10:30

All’indirizzo www.arbeitsschutz-aktuell.de/tickets potete aggiudicarvi un biglietto d’ingresso gratuito alla fiera (disponibilità limitata). A questo scopo digitate alla voce “Ticketshop Messe” sotto “Gutschein einlösen” il codice AA18_KAN.

Vi aspettiamo!

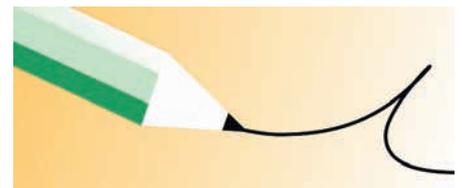
Incidenti mortali con lettini terapeutici

I lettini terapeutici regolabili elettricamente in altezza sono largamente diffusi e chiunque ha già avuto modo di vederli in studi di fisioterapia od ospedali. Negli ultimi tempi in corrispondenza di questi lettini si sono verificati diversi incidenti mortali ai danni di lavoratori: mentre si trovavano sotto il lettino, con il ginocchio hanno inavvertitamente azionato il dispositivo per la regolazione dell’altezza ubicato a terra e quando il lettino si è abbassato, sono rimasti incastrati sotto di esso.

Ad oggi non esiste alcuna norma in materia di lettini terapeutici. La KAN sta attualmente valutando, con il coinvolgimento di tutti i gruppi rilevanti, se e con quali contenuti si potrebbe promuovere un’iniziativa di normazione tesa a migliorare la sicurezza dei lettini terapeutici.

Prevenzione nei sistemi di produzione additiva

A giugno è stata pubblicata la bozza della direttiva VDI “Additive Fertigungsverfahren – Anwendersicherheit beim Betrieb der Fertigungsanlagen – Laser-Strahlschmelzen von Metallpulvern” [Sistemi di produzione additiva – Sicurezza dell’utilizzatore durante l’esercizio degli impianti di produzione – Fusione a raggi laser di polveri di metallo] (VDI 3405, foglio 6.1). Il documento ha lo scopo d’indicare i rischi che insorgono durante l’esercizio, la pulizia, la manutenzione e la riparazione di questi impianti di produzione nonché di formulare concrete raccomandazioni in materia di prevenzione. Le raccomandazioni attuano il corpus di regole e prescrizioni di Stato ed enti



assicurativi contro gli infortuni attualmente in vigore e rimandano ad esso. I gruppi interessati sono chiamati a commentare la bozza entro e non oltre il 30 novembre 2018.

Per ulteriori informazioni: www.vdi.de/technik/fachthemen/produktion-und-logistik/artikel/sicherheit-beim-betrieb-additiver-fertigungsverfahren

Nuovo comitato speciale del DIN

Il 10 luglio 2018 si è costituito il comitato speciale “Organo di consultazione per la sicurezza e salute sul lavoro” del Comitato di normazione principi di sicurezza del DIN. Il comitato speciale dovrà fungere da raccordo a livello nazionale con i lavori dell’organo strategico di consultazione per la prevenzione sul lavoro del CEN (CEN/SAB OH&S). Al comitato spettano a tal proposito i seguenti compiti:

- Fornire informazioni circa basi giuridiche e sviluppi politici e illustrare le loro ripercussioni sulla normazione.
- Seguire l’attività di normazione europea e internazionale.
- Formulare posizioni circa le bozze di norme dal punto di vista del settore della prevenzione.
- Valutare le ripercussioni di nuovi sviluppi rispetto alla prevenzione.

Werner Sterk (segreteria KAN) e Christoph Preuße (BGHM) sono stati rispettivamente eletti presidente e vicepresidente del nuovo organo.

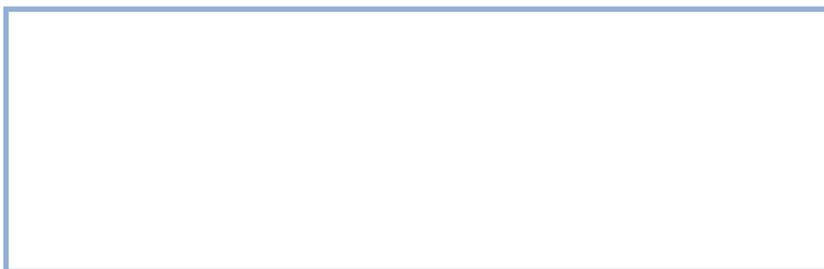
Internet

E-learning: corso per PMI dedicato alla normazione

Nel corso in modalità e-learning intitolato “Standards eSME” CEN e CENELEC forniscono alle piccole e medie imprese (PMI) informazioni sull’utilità di norme e standard e sulle possibilità d’influire sui loro contenuti. Il corso è disponibile in 23 lingue.

www.cencenelec.eu/sme/learning

EVENTI



Info	Thema / Subject / Thème	Kontakt / Contact
02.10.18 Brüssel (B)	3rd European conference Standardization for nanotechnologies and nano-materials for safer products, production and uses	CEN/TC 352 / AFNOR Tel.: +33 1 4162 8607 international-events.afnor.org/nanotechnologies_openmeeting_2018
08.-10.10.18 Dortmund	Seminar Rechtsfragen des Arbeitsschutzes – Arbeitsschutzrechtliche Pflichten und Rechtsfolgen ihrer Nichtbeachtung	GAP Gesellschaft für Arbeitswissenschaft und Personalwirtschaft Tel.: +49 2361 900-161 www.gap-mbh.com/leistung/seminarangebote/arbeitsrecht-arbeitsschutz
10.-11.10.18 Berlin	Innovationskonferenz Von der Automatisierung zur Autonomisierung – Standardisierung für Autonome Systeme	DIN/TU Berlin Tel.: +49 30 2601 2907 www.din.de/de/din-und-seine-partner/termine/innovationskonferenz-2018-258168
10.-12.10.18 Nancy (F)	Conference SIAS 2018	INRS E-Mail: sias2018@inrs.fr www.inrs-sias2018.fr
16.-19.10.18 Köln	Konferenz Maschinenbautage 2018	MBT Mechtersheimer Tel.: +49 2208 5001877 www.maschinenbautage.eu/konferenzen/maschinenbautage-koeln-2018
05.-09.11.18 Grenoble (F)	International conference nanoSAFE – International conference on health and safety issues related to nanomaterials	CEA/Eur. Commission Nanosafe2018@insight-outside.fr www.nanosafe.org
07.-08.11.18 Berlin	Kongress EHS Congress 2018	Europe's health & safety platform http://ehscongress.com
13.-14.11.18 Dresden	Fachtagung Die Zukunft der Arbeit: #kommittensch in die Arbeitswelt 4.0	DGUV Congress Tel.: +49 351 457-1612 www.dguv.de/webcode/d1181534
15.11.18 Berlin	Seminar VDE Planertag 2018	VDE Seminare Tel.: +49 30 348 00 11 427 www.vde.com/de/veranstaltungen ⌕ Planertag
03./04.12.18 Dresden	3. DGUV-Forum Forschung Extra Losgelöst von Zeit und Raum? Flexible Arbeit im Fokus der Arbeitsschutzforschung	DGUV Tel.: +49 2241 231 2716 www.dguv.de/iag/veranstaltungen/dguv-forum-forschung/2018
11.12.18 Berlin	Workshop Psychische Arbeitsbelastung – Gestaltungsgrundsätze	DIN Tel.: +49 30 2601-2489 www.basi.de/wp-content/uploads/2018/05/Workshop_Psychische_Arbeitsbelastung_Gestaltungsgrundsätze.pdf

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), Segreteria KAN – Sonja Miesner, Michael Robert **Responsabile:** Dr. Dirk Watermann, Alte Heerstraße 111, D - 53757 Sankt Augustin
Illustrazioni: p. 1: © Michael Ebardt/Fotolia; p. 3: © william87 - Fotolia; p. 4: © Ortrud Stegner/ZDH; p. 5: W. Bellwinkel/DGUV; p. 6: NOMAD; p. 7: Michael Hüter/KAN; senza indicazione della fonte: KAN/origine privata
Traduzione: Simona Rofrano **Publicato trimestralmente, gratis** Tel.: +49 (0) 2241 - 231 3463 Fax: +49 (0) 2241 - 231 3464
Internet: www.kan.de **E-Mail:** info@kan.de