

La "Nuova Direttiva Macchine"

Piero Ferrari*

La Direttiva 2006/42/Ce aggiorna la normativa allo stato dell'arte in un settore che costituisce uno dei pilastri industriali dell'economia comunitaria e nel quale l'esigenza di sicurezza è particolarmente avvertita

La già da tempo annunciata "Nuova Direttiva Macchine" è divenuta da poco realtà normativa. Dopo un lungo cammino legislativo, iniziato con una prima proposta della Commissione risalente al 2001, con la Direttiva 2006/42/Ce del 17 maggio 2006, gli organi legislativi europei hanno proceduto alla rifusione della direttiva 98/37, realizzando un testo che comprende e incorpora l'attuale direttiva e le nuove modifiche, e che diventerà l'unico punto di riferimento nel momento della piena entrata in vigore della direttiva nei diversi Paesi europei.

La Nuova Direttiva, per divenire effettiva, dovrà essere recepita dai singoli Stati membri della Ue. Per emanare la normativa interna, i singoli Stati avranno tempo sino al 29 giugno 2008, mentre le relative leggi saranno applicabili a partire dal 29 dicembre 2009. Prima di tale data, pertanto, la Nuova Direttiva non potrà essere applicata; è tuttavia evidente come il nuovo testo diventerà inevitabilmente e sin d'ora, in quanto "regola dell'arte" e oggetto di chiarimento, il punto interpretativo di riferimento per ogni questione controversa e/o incertezza applicativa della attuale direttiva.

La Nuova Direttiva nasce proprio dall'esigenza di rendere chiari alcuni punti che nel vecchio testo erano fonte di incertezze sia a livello di interpretazione giuridica che di applicazione sul campo.

L'esigenza principale da cui nasce il nuovo testo è quindi, in primo luogo, quello di fare chiarezza, garantendo la certezza del diritto e dunque la definizione del campo d'applicazione della direttiva e dei concetti relativi alla sua applicazione con

la maggior precisione possibile (IV considerando Dir. 2006/42). In secondo luogo, naturalmente, l'esigenza è quella di aggiornare la normativa allo stato dell'arte, e dunque ai progressi e miglioramenti che sono possibili e attuabili, in un settore che, a detta della stessa direttiva, costituisce uno dei pilastri industriali dell'economia comunitaria e nel quale l'esigenza di sicurezza è particolarmente avvertita.

La Nuova Direttiva si inserisce dunque a pieno titolo in quella politica che pone una costante attenzione al tema specifico della sicurezza, e incoraggia e sostiene l'opera di verifica e ricerca del miglioramento applicativo, in particolare da parte di enti e grandi aziende; ogni produttore e ogni settore (con l'aiuto delle associazioni di categoria) devono dunque sentirsi ancora più coinvolti.

È forte convinzione del legislatore comunitario che l'alto numero di infortuni provocati direttamente dall'utilizzo delle macchine possa e debba essere ridotto, integrando i principi di sicurezza nelle diverse fasi di progettazione, costruzione, installazione e manutenzione delle macchine stesse.

La Nuova Direttiva, inoltre, adeguandosi alla politica comunitaria di particolare attenzione verso i diritti dei cittadini nella loro qualità di "consumatori", allarga esplicitamente anche a questi ultimi l'ambito di tutela che le macchine devono garantire.

Nei "considerando" iniziali, rispetto alla versione precedente, vengono infatti espressamente aggiunti, tra le persone alle quali gli Stati membri devono garantire la sicurezza e la salute, appunto i "consumatori"; inoltre viene posto a cari-

co del costruttore l'onere specifico di valutare se la macchina possa essere utilizzata dai consumatori e in tal caso tenerne conto nella progettazione e costruzione; ugualmente il fabbricante dovrebbe tenerne conto qualora la macchina possa essere utilizzata per fornire servizi ai consumatori, intesi questi ultimi dal legislatore comunitario come "operatori non professionisti".

Le novità introdotte con la Direttiva del 2006 sono molte, anche se per la maggior parte si tratta di precisazioni e miglioramenti del testo precedente, che confermano in maniera esplicita linee interpretative già affermatesi in vigore della attuale normativa.

Rinviando ad altra sede una trattazione più approfondita delle problematiche interpretative che potrebbero rimanere aperte nonostante lo sforzo di chiarezza del legislatore comunitario, anche alla luce di quella che sarà l'applicazione della nuova normativa una volta entrata in vigore, si indicano comunque, qui di seguito, le principali modifiche introdotte rispetto alla attuale disciplina.

NUOVE DEFINIZIONI DELLA DIRETTIVA - IL NUOVO ARTICOLO 2

a) Definizione di "macchina"

L'altra rilevante novità, riguarda indubbiamente l'introduzione, all'articolo 2, di una serie di definizioni specifiche relative sia ai "prodotti" soggetti, che a diverse ulteriori nozioni altrettanto rilevanti per la corretta applicazione della Direttiva.

In primo luogo, troviamo una nuova definizione di "macchina", o, meglio, le nuove definizioni di "macchine". Per "macchina" infatti, ai sensi dell'art. 2 della Nuova Direttiva, si intende una pluralità di prodotti dettagliatamente descritti e individuati.

Rispetto alla precedente versione, dunque, vi è una scomposizione di quella che era un'unica definizione in diverse sottocategorie.

Confrontandola con il vecchio testo, si può osservare come la definizione di

macchina riprenda la tradizionale nozione di macchina in senso stretto, riaffermando il necessario collegamento solido tra le parti e/o i componenti, diretti a una applicazione ben determinata. Non esiste più, peraltro, la specifica indicazione di che cosa si intenda, in particolare, per l'applicazione a cui la macchina deve essere diretta.

Sono quindi scomparsi i riferimenti alla funzione di «trasformazione, trattamento, spostamento e condizionamento di un materiale»; pur rimanendo validi tali riferimenti vi è da ritenere che la modifica sia determinata dalla necessità di non escludere altre possibili ipotesi di applicazione determinata a cui una macchina può essere destinata, evitando preclusioni preventive.

Tra l'altro, la definizione fa riferimento non più a un «insieme di pezzi o di organi di cui almeno uno mobile», collegati tra loro, ma piuttosto a un «insieme equipaggiato o destinato a essere equipaggiato» di un sistema di azionamento diverso dalla forza umana o animale diretta.

Le definizioni di cui agli altri trattini dell'art. 2, sono specificazioni ulteriori di che cosa possa intendersi per "macchina", nell'intento di fare maggiore chiarezza su quali prodotti debbano considerarsi soggetti alla direttiva.

Va sottolineata in particolare la definizione di cui al quarto trattino che mutua praticamente la nozione di "insieme complesso" di cui alla attuale direttiva e che si arricchisce necessariamente, in conseguenza della nuova molteplice accezione del termine "macchina" e della nuova definizione di "quasi-macchina".

L'articolo prosegue poi con la definizione degli altri prodotti in precedenza elencati all'art. 1. Per questi non vi sono particolari novità se non per quello che riguarda i componenti di sicurezza di cui si parlerà più diffusamente in seguito.

Va comunque sottolineato che tutte le definizioni di macchina di cui al punto 4) dell'art.2, fanno riferimento a macchine pronte all'uso; con ciò distinguendole ulteriormente e chiaramente dalla categoria delle "quasi-macchine", intendendo

queste ultime, quindi, come quelle macchine che da sole non sono in grado di funzionare e che quindi sono unicamente destinate a essere incorporate o assemblate.

b) Definizione di "quasi-macchina" - Nuova procedura

Uno degli obiettivi principali della Nuova Direttiva, per espressa dichiarazione della Commissione, era quello di fornire una migliore e più esauriente definizione del concetto di macchine incomplete definite "quasi-macchine".

In particolare, infatti, la questione degli obblighi correlati a queste tipologie di prodotti era uno dei punti di applicazione maggiormente controversi della vecchia direttiva.

La mancata esplicita previsione dell'obbligo di predisporre un fascicolo tecnico e il manuale d'uso, per questo tipo di prodotti, aveva infatti aperto la porta a numerose ipotesi di elusione degli obblighi più stringenti previsti per le "macchine". Così, anche grazie alle possibili interpretazioni estensive, molte situazioni che potevano situarsi sulla linea di confine, venivano fatte rientrare nell'ambito delle "quasi-macchine" per ragioni di opportunità e comodità; in questi casi, infatti, sembrava sufficiente la dichiarazione del fabbricante, senza che il costruttore fosse tenuto alla redazione preventiva del fascicolo tecnico e dunque a una analisi dei rischi. Attraverso questa "scappatoia" in molti casi venivano immesse sul mercato come Allegato B quelle che erano in realtà vere e proprie macchine, scaricando così a valle o sull'utilizzatore oneri, obblighi e responsabilità che erano e sono invece tipiche del costruttore.

Allo stesso modo si presentavano situazioni problematiche tra fornitori di macchine incomplete e assemblatori della macchina finale, venendo a mancare a questi ultimi quel necessario scambio di informazioni tecniche e di comunicazione dei rischi presenti e residui per poter procedere all'assemblaggio finale della mac-

china completa o dell'impianto (insieme complesso) in tutta sicurezza.

Il problema è stato risolto dalla nuova direttiva, in due diversi modi.

Da un lato, attraverso una definizione in positivo di "quasi-macchina", elemento che costituisce una novità assoluta rispetto alla attuale Direttiva.

Dall'altro lato, sono stati introdotti, anche per le "quasi-macchine" alcuni obblighi che, pur non raggiungendo il livello previsto per le macchine, responsabilizzano il costruttore e gli impongono una valutazione preventiva dei rischi, anche se meno completa e più sommaria. Con questo il legislatore comunitario ha chiaramente inteso disincentivare il ricorso a scappatoie ed elusioni degli obblighi di sicurezza previsti per le macchine.

Per quanto riguarda il primo aspetto, vale la pena ricordare che, fino a oggi, il legislatore comunitario non aveva fornito una definizione di "quasi-macchina"; il concetto si evinceva infatti per esclusione, rispetto alla definizione di "macchina" e degli altri prodotti inclusi nella direttiva.

Il nuovo art. 2, invece, ne prevede espressamente la definizione; elemento caratteristico per determinare se si sia in presenza di una macchina, ovvero di una "quasi-macchina" resta sempre la capacità delle prime, a differenza delle seconde, di garantire, in via autonoma un'applicazione ben determinata.

In concreto, quindi, quando un prodotto per poter funzionare necessita di essere incorporato o assemblato a un altro, siamo in presenza di una "quasi-macchina".

Poiché la "quasi-macchina" non può essere utilizzata autonomamente, le esigenze di sicurezza e dunque anche la relativa valutazione dei rischi sono attenuate rispetto alle macchine in senso stretto.

Come detto, tuttavia, per scongiurare le problematiche relative a casi di elusione, il legislatore comunitario ha introdotto anche per le quasi-macchine una procedura di valutazione dei rischi e l'obbligo di predisposizione delle istruzioni per l'assemblaggio.

Alla luce della nuova disciplina, quindi, per immettere sul mercato le "quasi-mac-

chine", il costruttore dovrà preventivamente:

- predisporre un fascicolo tecnico secondo le indicazioni previste all'allegato VII, parte B della nuova direttiva;
- predisporre le istruzioni per l'assemblaggio secondo le indicazioni previste nell'allegato VI della nuova direttiva.

La quasi-macchina, inoltre, dovrà essere corredata da una "dichiarazione di incorporazione" di cui all'Allegato II, p. 1, sez. B che in parte ricalca la attuale dichiarazione del fabbricante e in parte si arricchisce di elementi nuovi, quale necessaria conseguenza dei nuovi obblighi imposti al costruttore.

Mentre il fascicolo tecnico deve semplicemente restare presso la sede del costruttore a disposizione delle autorità nazionali e/o comunitarie qualora lo richieda-

no, la Direttiva precisa che le istruzioni per l'assemblaggio e la dichiarazione di incorporazione accompagnano la "quasi-macchina" e vanno a costituire parte del fascicolo tecnico della macchina finale.

L'originale della dichiarazione di incorporazione deve invece essere custodita dal fabbricante o dal suo mandatario per un periodo di almeno 10 anni dall'ultima data di fabbricazione della "quasi-macchina".

CATEGORIE DI MACCHINE POTENZIALMENTE PERICOLOSE - La Nuova Direttiva, quindi, semplifica le procedure mantenendo come principio cardine quello della autocertificazione del fabbricante; viene dunque ribadito il principio di assunzione integrale di responsabilità da parte del fabbricante cui viene attri-

buito l'onere di valutare, anche nell'ipotesi di macchine maggiormente "pericolose", la conformità ai res (requisiti essenziali di sicurezza) e alle norme armonizzate e anche la capacità delle stesse di garantire in ogni caso la sicurezza in relazione alle specifiche caratteristiche di ogni singola macchina.

A questo proposito preme sottolineare, come si evince dall'art. 10 "Procedura di contestazione di una norma armonizzata" di possibile ritiro della norma e delle macchine con questa certificate, che rimane la prevalenza di rispetto dei res sulle norme armonizzate, essendo i primi completi e incontestabili in quanto da applicare indipendentemente dalla presenza di norme. ■

**Pieffe Studio*