

Analisi dei Rischi - Fascicolo Tecnico: dolenti note!

“...il fabbricante ha l’obbligo di effettuare un’analisi dei rischi per cercare tutti quelli che concernono la sua macchina...”

Manbelli

Perché dobbiamo fare l’analisi dei rischi?

Le Direttive Comunitarie, in particolare la Direttiva Macchine 98/37 CE, richiedono la procedura “Analisi dei Rischi” come documento base per la redazione del Certificato di Conformità CE.

Bene, questa è la risposta che qualunque persona informata darebbe alla domanda.

Ma è tutto qui?

Sì, è tutto qui, anche se non si direbbe!

Proviamo a ragionare.

L’analisi dei rischi fa parte del processo logico che ogni progettista deve seguire quando disegna una macchina nuova. Lo scopo è quello di evidenziare quali sono i pericoli che la macchina presenta e quali le soluzioni adottate per annullare o ridurre i rischi che da questi pericoli derivano.

Perfetto, come un libro stampato!

E allora dove sta il problema?

Se seguiamo il progettista nel suo lavoro, ci rendiamo conto che lui realizza **l’analisi dei rischi tecnici, prestazionali ed economici** del progetto, più raramente l’analisi dei rischi relativi alla sicurezza.

Per cattiva volontà o per incapacità?

Per nessuno di questi due motivi. Semplicemente perché nella logica della progettazione si ricercano prima le soluzioni meccaniche che assicurano tutte le prestazioni volute, poi se ne valutano i costi ed infine, ma solo alla fine, si pensa alla sicurezza. Di fatto però le cose da fare sono molte, il tempo, si sa, non basta mai ed ecco che l’Analisi dei Rischi viene rimandata o comunque lasciata in secondo piano.

Si procede alla costruzione della macchina, alla introduzione di migliorie e modifiche, alla redazione del Manuale di Istruzioni ma non alla compilazione del Fascicolo Tecnico (spina nel fianco di tutti gli Uffici Tecnici) di cui l’Analisi dei Rischi è il documento fondamentale.

Ecco quindi, dove è il problema!

Molte Aziende, infatti, soprattutto quando sono costrette da richieste esterne, si ritrovano ad eseguire l’Analisi dei Rischi su macchine già in produzione,

con progetti definitivi e già consolidati, in cui non si possono o non si vogliono apportare modifiche, quando non è addirittura vietato dalla Direzione.

Questo stato di cose fa sì che l’incaricato, chiamato ad eseguire l’Analisi dei Rischi sia visto come un **certificatore** e che si pendano dalle sue labbra in attesa della parola magica **“Conforme!”** che solleva tutti gli animi.

E se, invece, la parola magica è **“Non Conforme!”**? Allora le giustificazioni con cui i tecnici cercano di ammorbidire l’incaricato sono molteplici: “meglio di così non si può fare”, “anche i concorrenti non hanno saputo fare di più”, “i costi sono già così elevati, non possiamo spendere troppo”, “beh, ma in fondo anche la norma prevede dei Rischi Residui e non sarà certo un grosso problema se la macchina ne ha qualcuno di troppo” e chi più ne ha, più ne metta.

Ma il mercato e i clienti cosa dicono della sicurezza delle macchine che acquistano?

I clienti al momento dell’entrata in vigore della Direttiva Macchine a metà degli anni ’90, hanno continuato ad applicare le loro leggi economiche, ad acquistare le macchine meno costose, molte volte marcate “CE” ma non conformi alla Direttiva, ignorando (o facendo finta di ignorare) quali sono le implicazioni legali, sia civili che penali, nell’utilizzo di macchine non in regola con le Norme di Sicurezza.

Oggi, a distanza di 10 anni, le cose stanno cambiando, anche se più lentamente di quanto dovrebbero.

A causa delle continue richieste delle Società di Leasing o delle Multinazionali, dell’entrata in vigore della legge 626, delle verifiche delle Assicurazioni o delle attività delle AUSL, gli utilizzatori finali cominciano a richiedere tutta la documentazione tecnica a supporto della dichiarata conformità alla Direttiva Macchine.

Sempre più spesso, in fase di trattativa commerciale, l’acquirente esige una copia dell’Analisi dei Rischi per poter valutare le implicazioni che l’installazione della nuova macchina avrà sulla sua sicurezza aziendale.

È diventato rischioso ormai commercializzare una macchina senza avere a disposizione i documenti della comprovata sicurezza della stessa. Si può

incappare nella richiesta di un cliente e, in qualche modo si è costretti a rimediare, con impegno, costi e stress sproporzionati al problema.

Occorre adeguarsi rapidamente e con documenti tecnici esaurienti e inattaccabili.

“Cosa possiamo fare? Come ci dobbiamo muovere?” - Si chiedono allora i Responsabili delle Aziende.

La soluzione più adottata è quella di affidare il problema ad un consulente esterno.

Chi si fregia della Certificazione di Qualità, secondo la ISO 9001 o Vision 2000, di solito affida l'Analisi dei Rischi al Responsabile della Qualità e il Fascicolo Tecnico al Responsabile Tecnico, sempre ammesso che i due riescano a lavorare bene insieme e non entrino subito in conflitto. Spesso, infatti, chi procede all'Analisi dei Rischi riesce sempre a trovare qualche scheletro negli archivi dell'Ufficio Tecnico.

Alla fine, in un modo o nell'altro, il documento tanto sospirato viene realizzato.

Ma che tipo di documento abbiamo? Che valore ha?

Purtroppo, molto spesso, si tratta di un'Analisi dei Rischi “orizzontale” (come direbbero i redattori delle Norme), ma talmente orizzontale che se uno la legge sicuramente impara il contenuto di tutte le norme richiamate, ma difficilmente riuscirà a capire quali sono e, soprattutto, dove sono localizzati i pericoli e i rischi presenti; insomma, se la macchina è sicura e risponde ai requisiti normativi.

Vediamo insieme un esempio tratto da una Analisi dei Rischi:

RES (*Requisito Essenziale della Sicurezza*)

Ogni macchina deve essere costruita in modo da lavorare in maniera appropriata e deve essere regolata e mantenuta senza rischio per le persone.....

Soluzione

I principi della sicurezza sono stati considerati fin dal primo momento, cioè durante la progettazione.”

Da ciò ne deriva che la macchina è sicura perché è stata progettata bene.

E questa sarebbe una Analisi dei Rischi inattaccabile? Che esibita davanti ad un giudice in Tribunale dimostra che è stato fatto tutto il possibile, e forse qualche cosa in più, per rendere la macchina sicura?

Assolutamente no! Questo è un documento che ci porta ad *“andare direttamente in Prigione senza passare dal VIA”* come insegna il popolare gioco del Monopoli.

L'Analisi dei Rischi deve essere una relazione meticolosa, accurata, anche ripetitiva se vogliamo, in cui però è possibile rintracciare risposte puntuali, specifiche e documentate sul perché esistono rischi per l'operatore, in base a quale ragionamento sono state scelte determinate soluzioni per eliminarli o ridurli e quali sono le implicazioni sul Manuale di Istruzioni.

Quale è la parte più importante del Manuale di Istruzioni dal punto di vista della sicurezza?

A questa domanda istintivamente risponderemmo: la

parte relativa all'uso, cioè alle procedure per utilizzare al meglio e in sicurezza la macchina.

Difficilmente risponderemmo: la parte relativa alla manutenzione.

Quando si pensa alla manutenzione, normalmente, si ha in mente la parte meccanica della macchina. Quella cioè dove si concentrano le inevitabili usure e quindi le necessità di intervento per ripristinare le condizioni di funzionamento.

Non si pensa mai ai dispositivi di sicurezza, che sono considerati più spesso un impedimento all'utilizzo della macchina, che non un fattore determinante nella conduzione della stessa.

Altrimenti non si spiegherebbe come mai troviamo spesso negli stabilimenti di produzione, macchine con dispositivi di sicurezza in avaria se non addirittura manomessi e resi inefficaci.

La manutenzione è fondamentale per mantenere nel tempo gli standard di sicurezza con cui la macchina è nata.

“Perché non funziona questo microinterruttore di sicurezza?”

“È vero, si è rotto: appena avremo tempo lo sostituiremo.”

Questa è la risposta che ci viene data.

Ma state pur certi che se l'avaria avesse riguardato il motore principale, la Manutenzione (intesa come Servizio) sarebbe intervenuta immediatamente.

I costi aziendali legati alla riduzione del livello di sicurezza delle macchine non sono immediatamente percepiti: risultano evidenti nel tempo, analizzando i dati statistici sull'assenteismo e sugli infortuni.

Le perdite legate alla mancata produzione sono percepiti immediatamente nel momento in cui si generano.

Quindi il problema è nella importanza e priorità che viene data al mantenimento del livello di sicurezza delle macchine.

E' un fatto di cultura: occorre trasformare il comune convincimento “è più importante produrre che produrre in sicurezza” in “è più importante produrre in sicurezza che produrre”.

Non possiamo non parlare della facilità, che a volte diventa incoscienza, con cui vengono fatte, dall'operatore stesso, delle modifiche improvvisate sui sistemi di sicurezza per “agevolare” l'utilizzo della macchina.

Il Manuale di istruzioni, nella parte relativa alla descrizione dei sistemi di sicurezza e loro manutenzione, ci dice come il progettista ha risolto il problema di rendere utilizzabile la macchina pur mantenendo i massimi livelli di sicurezza.

È evidente che, su una macchina utensile, è più facile caricare e scaricare il pezzo in lavoro se non ci sono ripari o altri mezzi che interferiscono. Ma è altrettanto evidente che il livello di sicurezza dell'operatore, senza i ripari, è molto basso e quindi il rischio di incidente aumenta.

Al progettista è delegato il compito di trovare il migliore compromesso fra la fruibilità della macchina ed il mantenimento dello standard di sicurezza richiesto.

A volte questo compromesso si basa su un equilibrio delicato ed ogni manomissione, anche apparentemente secondaria ed ininfluyente, crea situazioni di elevato rischio.

La manutenzione dei sistemi di sicurezza, al pari di quella dei sistemi di lavoro, è fondamentale per mantenere in piedi questo equilibrio.

Manutenzione significa: controllo periodico del corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza, l'immediato ripristino con sostituzione per quelli che presentano segni di mal funzionamento, conservazione nello stato di fornitura di tutte le logiche di funzionamento previste dal fornitore.

Nessuno può modificare i dispositivi di sicurezza se non dopo avere ottenuto il consenso del fornitore della macchina stessa.

In caso di modifiche, **non autorizzate per iscritto**, il fornitore non risponde del funzionamento e della sicurezza della macchina con le evidenti ripercussioni sulle responsabilità civili e penali in caso di incidente.

La nostra esperienza nella conduzione di Aziende ci permette di darvi un semplice ma efficace consiglio: provvedete subito all'Analisi dei Rischi, già in fase di progettazione, fate in modo che sia completa, tecnicamente valida e inattaccabile. Avrete dato una grossa mano ai progettisti anche per le macchine future, avrete risparmiato risorse e avrete garantito tranquillità alla vostra Azienda.

Il Fascicolo Tecnico è una fonte importantissima di notizie, dati, informazioni aziendali che debbono essere resi noti, condivisi in ambito tecnico e produttivo per evitare il ripetersi di errori e per ottimizzare le risorse. ■

TEXPACK®

TEXTILES AND PACKINGS

Seal's World

PRODOTTI PER ISOLAMENTO TERMICO

TEXIL 1100°C

Calze, Treccie, Nastri, Nastri a scaletta, Nastri biadesivi, Tessuti



BIOTEX 700°C - 1000°C

Treccie, Nastri, Tessuti, Calze, Filotti, Carta, Materassini



VETRO 550°C

Filati, Filotti, Calze, Treccie, Cordone isolante, Nastri, Tessuti, Coperte, Coprivalvole, Note de music



PRODOTTI PER POMPE E VALVOLE

TRECCIE SPECIALI

Fluorpack®, PTFE, Carbonio, Grafite, Aramidiche, Sintetiche Anelli preformati per guarnizioni premi stoppa



GUARNIZIONI

GIUNTURE SENZA AMIANTO

Giunture sealflex, texoil, texuniversal, kegraf, texpatur, carborex, Lastre in grafite



GUARNIZIONI TRANCiate

Nastri in grafite, Guarnizioni texgraf, in giunture esenti amianto, tranciate e fustellate, ovali per passo d'uomo



PTFE ESPANSO

Prodotti in PTFE, Rotolini, Guarnizioni a busta, Nastro Oro, Steel flon, Valve seals, Texlon lastre, piattina, nastri



TEXPACK®

Via Bornico, 24 25030 ADRO (BS)

Tel. +39 030 74 801 68

Fax +39 030 74 802 01

www.texpack.it - info@texpack.it

*scarica l'articolo
dal nostro portale*

www.manutenzione-online.com

SLI 04145 su www.tim-info.com/manut