

# Manutenzione: i controlli di sicurezza

Non necessariamente inseriti nel piano di manutenzione degli asset, i controlli di sicurezza aggiuntivi rispetto a quanto previsto dai piani di manutenzione e dalla Direttiva Macchine rappresentano tuttavia un obbligo di Legge imposto a tutti i datori di lavoro

Il tema dei controlli di sicurezza è strettamente connesso con quello della manutenzione. Non è tuttavia infrequente che RSPP e responsabile di manutenzione utilizzino strumenti quali scadenziari differenti e non si coordinino fra loro.

Nel caso di parchi di veicoli, spesso i piani di manutenzione preventiva sono forniti in forma grafica o tabellare e prevedono unicamente quanto previsto dal costruttore per effettuare attività di preventiva rispetto alle scadenze dei singoli componenti calcolate in base al loro MTBF.

Va ricordato che il mantenimento nel tempo del livello di sicurezza garantito al momento della messa in servizio di un'attrezzatura di lavoro (quali ad esempio quelle che equipaggiano i veicoli allestiti) costituisce, come riconosciuto dalle buone prassi INAIL, uno dei principali strumenti per assicurarne l'efficienza ai fini della sicurezza. Soltanto prevedendo idonei interventi di manutenzione e controllo, infatti, risulta possibile assicurare che la stessa mantenga in servizio condizioni di utilizzo adeguate alla funzione da svolgere, sia dal punto di vista dell'efficienza sia in riferimento alle condizioni di sicurezza: non sempre i manuali di uso e manutenzione o i manuali di officina dei veicoli presentano completezza in tal senso, poiché sussistono in taluni ambiti controlli aggiuntivi cogenti.

## Il piano di manutenzione non basta

Come ricordato dall'art. 71 comma 9 del d.lgs. 81/08 e s.m.i., è necessario che ciascun intervento realizzato su un'attrezza-

tura venga riportato su apposito registro e conservato per almeno 3 anni a disposizione degli organi di vigilanza territoriale; non avendo legislatore definito la forma di tale registro, lo stesso rappresenta di fatto un report delle operazioni di manutenzione definite come "di sicurezza" nell'ambito dei singoli sistemi di gestione integrati aziendali.

Se ad esempio per le macchine di sollevamento lo stesso fabbricante è tenuto a fornire copia del registro di controllo, in generale rappresenta esclusiva responsabilità e compito del datore di lavoro prevedere la costituzione e compilazione dello stesso. Resta dunque evidente che limitarsi a popolare un generico scadenziario di manutenzione programmata non basta, perché tale elemento rappresenta al contempo uno strumento di gestione dei processi tecnici (la manutenzione del parco) e di quelli di Direzione (la compliance con la Valutazione del Rischio).

Qualche esempio concreto sui cui si vuole qui attirare l'attenzione è rappresentato da norme tecniche specifiche che sono diventate cogenti ma risultano ancora poco applicate: ne vediamo due esempi.

- nel settore del trasporto pubblico locale, come già scritto su queste pagine, è sempre più diffuso il ricorso alla propulsione elettrica. Per alimentazioni al di sopra di un certo valore di tensione delle batterie di trazione (spesso possono arrivare fino a 600 V CC) occorre applicare completamente quanto previsto dalla norma CEI 11-27 e CEI EN 50 110.



**Alessandro Sasso,**  
Coordinatore  
Sezione  
Trasporti,  
A.I.MAN.

Purtroppo, molti fleet manager si limitano ad una generica preparazione del personale di manutenzione coinvolto in vista dell'attribuzione delle qualifiche cosiddette "PAV/PES" (anche con corsi generici, ignorando la necessità di fare riferimento allo specifico ambiente di lavoro e non a quello generico degli impianti, sensibilmente difforme), tralasciando completamente quella serie di obblighi indotti dalla medesima norma CEI 11-27. La stessa fa esplicitamente riferimento ad una procedura di manutenzione da seguire in caso di rischio elettrico, che va dunque scritta calandola in ciascun contesto operativo di mansioni.

Un controllo aggiuntivo proprio di questo settore è quello legato al controllo degli isolamenti, talora descritto nei manuali di officina ma non prescritto annualmente come si fa ad esempio, per Legge, sui vei-

coli filoviari. Eppure, l'integrità del doppio isolamento (impedenza elevatissima fra il negativo del circuito di propulsione e la massa del veicolo, fra il negativo del circuito di ausiliario e la massa del veicolo e fra i due negativi citati) rappresenta la prima garanzia di sicurezza rispetto ai rischi di elettrocuzione.

- Nel settore dell'igiene ambientale, il Decreto Ministeriale di recepimento sui CAM dei servizi in vigore da Dicembre 2022 (e quindi ormai con valenza di norma Armonizzata) cita espressamente al punto 1 di pag. 23 la Specifica Tecnica UNI TS 11586. Per tale ragione, l'insieme di controlli previsto dalla stessa deve necessariamente essere integrato nell'ambito di quelli già condotti, per esempio, per funi e catene in applicazione della citata Direttiva Macchine e a quelli previsti dai costruttori delle attrezzature e dei telai.





Anche in questo caso l'applicazione del combinato-disposto di D.lgs 81/08 e Direttiva 2006/42/CE impone da tempo controlli definiti da norme specifiche, in questo caso quelle della famiglia UNI EN 1501 e la UNI EN 16486, che a loro volta dovrebbero dare origini a controlli non sempre presenti negli scadenziari sotto l'occhio dei fleet manager.

#### **Conclusione: come approcciare il tema**

Il legislatore ha previsto che tutti i veicoli e attrezzature di lavoro siano oggetto di idonea manutenzione, sottoposti ad interventi di controllo periodici e/o straordinari quando non (per quelle indicate nell'allegato VII al d.lgs. 81/08 e s.m.i.), assoggettate al regime di verifica periodica.

Lo stesso legislatore individua nel datore di lavoro la persona preposta a organizzare e gestire manutenzione e controllo dei beni ad essa sottoposti, che deve essere condot-

to da persona competente, primariamente sulla base delle informazioni contenute nelle istruzioni fornite dai fabbricanti, ma non solo. Così come per la valutazione dei rischi ci si avvale dell'RSPP, per l'attuazione dei controlli di sicurezza il datore di lavoro deve necessariamente fare ricorso alle competenze e alle esperienze del responsabile di manutenzione per definire un piano di controlli aggiuntivi coerente con quanto previsto dalla normativa specifica e a tutela in primis dei lavoratori e degli utenti terzi, oltre che del proprio ruolo.

Una buona pratica è quella di inserire tutti i controlli di sicurezza da prevedersi sugli asset all'interno del medesimo scadenziario di manutenzione utilizzato per tracciare quanto previsto dai piani di manutenzione forniti dai costruttori: occorre un supporto qualificato per capire quali inserire per non rendere il processo eccessivamente macchinoso e, conseguentemente, inapplicabile. □