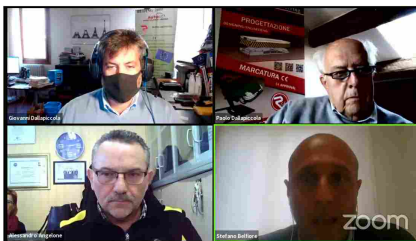


INFORICAMBI.IT
IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK



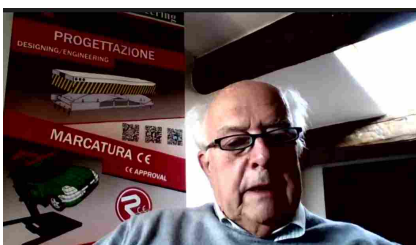
SICUREZZA E SALUTE

Attrezzature e know-how per un'officina sicura



Attrezzature e know-how per un'officina sicura, il webinar di Inforicambi e Messe Frankfurt.

Già il nome di questo webinar era stimolante e, in effetti, i temi trattati sono stati molto interessanti. Si è potuto, per esempio, gettare uno sguardo sui processi che definiscono le norme di certificazione, un mondo solitamente oscuro. I relatori erano l'Ingegnere **Paolo Dallapiccola**, Amministratore di Rollbo Engineering, l'Ingegnere **Giovanni Dallapiccola**, direttore tecnico di Rollbo Engineering e membro dell'ente di standardizzazione CEN/TC 98/WG Vehicle Lift Technical Group Expert, e **Alessandro Angelone**, Presidente Nazionale Confartigianato Autoriparazione nonché Titolare Autoeuropa Import Como. A porgere i saluti **Olaf Mußhoff**, direttore di Automechanika Frankfurt, e **Stefano Belfiore**, Direttore di inforicambi e moderatore dell'evento



Attrezzature e know-how per un'officina sicura, le cose da sapere

Paolo Dallapiccola ha offerto un interessante excursus riguardo la storia della sicurezza nelle fabbriche officine, che "parte con il Decreto del Presidente della Repubblica N° 547/1955. Queste norme furono largamente disattese fino agli anni '70 e anche dopo la loro adozione fu frammentata; le grandi aziende si mossero prima per la pressioni dei sindacati. La sicurezza in azienda ha una gestione piramidale e il datore di lavoro, insieme al



responsabile per la sicurezza dei lavoratori, redige il Documento di Valutazione dei Rischi DVR. È da notare che se le macchine hanno la marcatura CE allora nel DVR dovranno essere esaminati solo i **rischi residui** delle macchine stesse". Sappiamo inoltre che le attrezzature marcate CE devono essere corredate di documento di conformità e manuale d'uso e manutenzione nella lingua del Paese nel quale vengono utilizzate.

Altra cosa importante: le macchina a basso rischio (ad esempio uno smontagomme) possono essere autocertificate mentre le altre richiedono che un ente terzo le certifichi. I ponti sollevatore non sono a basso rischio e quindi hanno bisogno di certificazione da parte di un ente esterno.

Le norme cambiano per rendere un'officina sicura

Alla fine dell'anno o all'inizio del 2021 arriverà la nuova versione della norma 1493 del 2010. A questo punto il moderatore ha coinvolto **Alessandro Angelone**, in quanto titolare di officina, chiedendogli come ha investito per la sicurezza e come investirà in futuro. Il titolare di Autoeuropa Import ha risposto che "la nostra attività ha 38 anni e quando abbiamo iniziato non avevamo quasi norme ma soltanto il buon senso. Gli ultimi regolamenti si sono rivelati impegnativi ma posso dire che le nostre procedure non erano poi così lontane dalle prescrizioni più recenti. Per quel che riguarda le macchine che non hanno bisogno di certificazione terze, noi compriamo marchi noti e usiamo il buon senso: se un ponte costa 5000 euro e uno 1500 ci poniamo delle domande. In ogni caso il nostro libretto INAIL è ancora intatto perché in officina non si è fatto male nessuno". Paolo Dallapiccola ha quindi ricordato che si venderanno a buon prezzo, in maniera lecita, macchine costruite con la norma del 2010 che vanno quindi considerate con la dovuta consapevolezza.

Adeguare attrezzature e know-how per un'officina sicura

L'ingegner **Giovanni Dallapiccola** ha parlato del processo di revisione delle norme che "interviene sulle criticità per offrire prodotti sicuri e regolamenti gestibili. La norma attuale della sincronizzazione a fune per i ponti sollevatori idraulici, per esempio, ha richieste sono così stringenti che nessun ponte è conforme. I sollevatori con pedana inclinabile, diffusi per esempio nelle carrozzerie, sono difficile da normare perché occorrerebbe sapere dov'è il baricentro del veicolo e quindi stiamo decidendo una norma separata. Anche la distribuzione pesi è importante e occorrerebbero indicazioni precise e non a discrezione del meccanico. A volte lo stesso ponte è certificato per sollevare pesi diversi a seconda della ripartizione del carico. Alcuni sollevatori a due colonne sono certificati se la distribuzione del peso rispetta certi limiti, cosa che ha indotto i certificatori a sollevare perplessità e a voler una modifica delle norma".



Valide attrezzature e know-how per un'officina sicura

Un aspetto da valutare attentamente è "il blocco di sicurezza dei bracci: un urto al veicolo sospeso potrebbe farli ruotare con conseguenze tragiche. Un certo 'gioco' nei bracci non è necessariamente un'anomalia, ma i blocchi antioscillazione dei bracci

spesso sono deboli perché non normati, così come i blocchi che impediscono alle parti telescopiche di sfilarsi completamente. Stiamo lavorando sulla

normativa di questi blocchi, che verranno testati con procedure precise, e anche su deformazioni e rotture: un ponte che si deforma in maniera permanente è già, in qualche maniera, rotto e quindi da non usare più. Le nuove normative introdurranno quindi misure di deformazione, che non deve superare un certo limite. Stiamo ragionando poi molto sulla ridondanza e sui blocchi meccanici contro la discesa incontrollata del carico in caso di rottura. Un'altra questione riguarda la **frequente situazione del sollevare anche persone insieme al veicolo**, ad esempio durante revisione. Un sollevatore di persone ha norme più stringenti e stiamo trovando un compromesso nel senso che le persone non possono essere sul sollevatore quando il veicolo sta salendo o scendendo. Se un operatore deve salire sull'auto sollevata, il costruttore del ponte dovrà fornire una scala sicura. Anche la visibilità è importante: alcuni infortuni sono accaduti perché il veicolo copriva un altro operatore. Anche in questo caso la nuova norma obbligherà il produttore a fornire strumenti (specchi, monitor...) per assicurare la visibilità ottimale o un segnale sonoro". Ricordiamo che esistono illuminatori per sollevatori che permettono di lavorare in modo più efficace.

Quanti cicli per le attrezzature di un'officina sicura?

Grazie a Giovanni Dallapiccola abbiamo saputo che "i **sollevatori sono progettati per durare 22.000 cicli a pieno carico, ossia circa 10 anni**. I sollevatori delle revisioni però lavorano molto e l'utilizzatore in futuro saprà quanti cicli ha fatto il ponte, anche in vista di una possibile revisione periodica. Dato che non tutti i cicli sono uguali, stiamo ragionando sullo 'spettro di carico', ossia quanti cicli con quale carico. Anche i dispositivi di arresto, quelli che impediscono gli spostamenti longitudinali delle ruote nei sollevatori a pedana, ora non sono normati bene e stiamo lavorando in questo senso, ora più chiaro. Le ruote mediamente più grandi dei veicoli odierni potrebbero azionarli involontariamente e quindi i nuovi test metteranno fuori mercato i fermaruota a scorrimento verticale".

Domande su attrezzature e know-how per un'officina sicura

Non sono poi mancate **domande** per i relatori, con la premessa che se le norme saranno più chiare, sarà più facile fare **prodotti sicuri**. In futuro tutti i bracci avranno tutti la **stessa portata** e quindi i nuovi sollevatori saranno sicuri per qualsiasi veicolo, anche se con i pesi ripartiti non uniformemente. Riguardo i **cicli di utilizzo**, il contacicli non basta perché non tiene conto del carico e quindi non ci sarà. Se si pensa di acquistare un **usato**, è importante tener conto di quanti anni ha la macchina e del fatto che ci sono particolari consumabili - tubi, funi, guarnizioni e simili - la cui eventuale sostituzione è da mettere in conto. L'usato deve essere **corredato** di fattura d'acquisto e manuale d'uso in italiano; esso deve riportare informazioni su manutenzione (ordinaria e straordinaria): quale, chi deve farla e a che intervalli di tempo. Le macchine meno pericolose hanno meno requisiti ma il manuale deve comunque indicare i rischi, anche residui: se la macchina è per esempio rumorosa occorre indicare i dispositivi di protezione da usare. Per i **dispositivi inclinabili** occorre dire che la nuova norma esclude l'autocertificazione e quindi queste macchine devono essere certificate da un ente terzo.

La battuta finale di è fiduciosa, con un distinguo: "io, in quanto imprenditore, sono ottimista e in questa situazione riscontriamo un uso del mezzo privato in crescita e quindi un aumento del lavoro. L'incertezza fa a volte rimandare l'acquisto dell'auto nuova e limita l'uso dei mezzi pubblici ma interventi a lungo

termine' se ne fanno pochi perché nella mia zona le Euro 4 vanno a morire'
rimarca Angelone.

Nicodemo Angi

5 NOVEMBRE 2020

COMMENTA

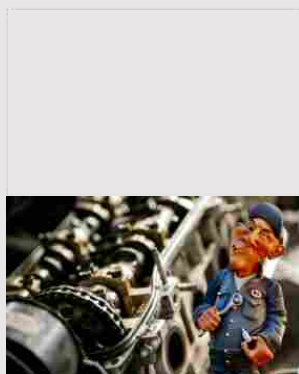
POTREBBE INTERESSARTI



SICUREZZA E SALUTE

Ponti sollevatori e sicurezza in officina: la parola agli esperti

29 OTTOBRE 2020



RICAMBI AUTO

Il Covid non frena la manutenzione e riparazione auto

3 NOVEMBRE 2020



SICUREZZA E SALUTE

Come rendere sicura un'officina?

23 OTTOBRE 2020

