

Roma, 15 novembre 2013

Prot. CNI n. U-rsp/6133/2013

Prot. CNC n. 577/13/cnc/fta

Ministero della Giustizia

Via Arenula, 70

00186 - Roma

Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti

P.le Porta Pia, 1

00186 - Roma

Oggetto: Normativa sulle liberalizzazioni - circolare del Ministero dei Trasporti n. 1160 del 10/12/1999, concernente la disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto - nota prot. M_IT-PORTI/144334 del 07/11/2012, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - nota Ministero della Giustizia prot. 3295.U del 9/01/2013 - osservazioni congiunte del CNC e del CNI - proposta congiunta

Con riferimento alle note in oggetto il Consiglio Nazionale dei Chimici ed il Consiglio Nazionale degli Ingegneri, esaminata la materia, esprimono congiuntamente il loro formale parere, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14, comma 2, del d.lgs.lgt. 23 novembre 1944 n.382.

1) Deve essere preliminarmente rilevato che l'affermazione contenuta nella nota del Ministero della Giustizia del 9 gennaio 2013 sopra richiamata " *Non risulta tuttavia che i consulenti chimici di porto siano iscritti in ordini o collegi professionali autonomi, ma piuttosto in un registro istituito ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione*", letteralmente intesa, trascura la circostanza, pacificamente evidente, che i Consulenti chimici di porto sono professionisti iscritti in albi di professioni regolamentate (rispettivamente quella di Chimico e di Ingegnere), che svolgono la specifica attività di consulente chimico di porto.

La circostanza che il consulente chimico di porto sia, e debba essere, un

professionista iscritto nell'albo dei Chimici o nell'albo degli Ingegneri (per non incorrere nelle pene previste dall'art. 348 c.p.) deriva dalle competenze professionali richieste in capo alla figura "consulente chimico di porto", oggi incardinate nella professione di Chimico e di Ingegnere industriale ai sensi e per gli effetti del DPR 5 giugno 2001 n. 328 (v., rispettivamente, gli articoli 36, commi 1, lett. e), e 2, lett. m), e 46, commi 1, lett. b), e 3, lett. b), che vanno ad aggiungersi per i Chimici, a quanto riportato dall'art. 16 R.D. 1 marzo 1928 n.842, e, per gli Ingegneri, a quanto riportato negli articoli 51 e 52 del R.D. 23 ottobre 1925 n.2537.

Come noto, tra i compiti svolti dai consulenti chimici di porto vi sono, ad es.,: l'accertamento delle condizioni di pericolosità delle navi relativamente alla presenza di vapori di gas pericolosi, l'accertamento delle condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche sulle navi ; gli accertamenti per il rilascio dei certificati attestanti lo stato di sicurezza per effettuare il lavaggio delle cisterne con il petrolio greggio o per l'ormeggio delle navi cisterna; gli accertamenti per il rilascio delle certificazioni attestanti lo "stato di gas free" richiesto per le navi cisterna o gasiere per l'ingresso in porto, per l'ormeggio e/o per lavori ai cantieri o comunque in ambito portuale; ogni altro accertamento previsto dalla normativa internazionale, comunitaria e nazionale in materia di sicurezza della nave o del porto, ovvero su richiesta dell'Autorità competente.

Ebbene: si tratta di funzioni e prerogative tutte di spettanza del Chimico e dell'Ingegnere (settore industriale).

A ciò la disciplina attualmente vigente aggiunge il necessario possesso di altri requisiti: compimento del tirocinio pratico di un anno presso un consulente chimico di porto in attività e superamento di una prova teorica e capacità fisica a svolgere l'attività (v. circolare 10 dicembre 1999 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione).

Pertanto, a parere degli scriventi, non vi è dubbio che i consulenti chimici di porto siano a) professionisti iscritti all'albo (dei Chimici o degli Ingegneri); b) professionisti che svolgono una peculiare attività, regolata dall'ordinamento.

In altri termini, è ferma intenzione del Consiglio Nazionale dei Chimici e del Consiglio Nazionale Ingegneri – di comune avviso – ribadire che :

- a) **Quella di consulente chimico di porto non è una professione in senso proprio.** Si tratta di una delle attività riservate ai professionisti Chimici e Ingegneri industriali iscritti agli Albi Professionali, in possesso di ulteriori requisiti. **L'attività di consulente chimico di porto è pertanto parte delle attribuzioni di due professioni regolamentate¹ ;**
- b) **La prova teorica attualmente prevista dalla circolare Ministero dei Trasporti del 1999 non è affatto un esame di abilitazione. L'unico**

¹ Non è senza ragione che anche la vigente circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 10 dicembre 1999, al punto 4) CANCELLAZIONE DAL REGISTRO, preveda (lett. c) che la cancellazione dall'albo professionale sia causa di cancellazione dal registro istituito ai sensi dell'art.68 Cod. Nav. e quindi di cessazione della relativa attività.

esame di abilitazione esistente nel nostro ordinamento è quello previsto dall'art. 33 della Costituzione per le professioni regolamentate (Esame di Stato). Non si può ed è improprio quindi qualificare – specie in atti ufficiali – il superamento della prova teorica prevista dalla circolare ministeriale del 1999 come abilitazione all'esercizio della professione di consulente chimico di porto;

- c) **L'attuale registro di cui all'art.68 cod. nav. non corrisponde e non può essere confuso con un albo professionale**, definito con ben altri e più stringenti criteri dalla normativa vigente. L'istituzione del "registro" dei consulenti chimici di porto, di contro, ha il solo fine di consentire la Vigilanza delle Autorità **e non di abilitazione** all'esercizio dell'attività;
- d) **Sia i Chimici sia gli Ingegneri industriali**, ferme restando le competenze vigenti, **sono legittimati a svolgere tutte le attività**, le verifiche, gli accertamenti **e le attestazioni proprie dei consulenti chimici di porto.**

2) Alla luce di tale evidenza, occorre valutare la portata e le implicazioni del DPR 7 agosto 2012 n.137, pur senza trascurare le peculiarità dell'attività svolta all'interno dei porti, anche in relazione alle previsioni del vigente Codice della Navigazione, e del pubblico interesse alla tutela della salute e dell'incolumità delle persone. E, d'altro canto, appare evidente che le esigenze di liberalizzazione non possono andare a scapito della sicurezza: l'attività di consulente chimico di porto richiede infatti alti livelli di professionalità, essendo in gioco la tutela dell'incolumità pubblica, dato che un eventuale errore di valutazione del consulente (si pensi al rilascio del certificato di non pericolosità per l'impiego di fonti termiche a bordo delle navi, agli accertamenti sulle navi cisterna per l'ingresso in porto, ed altri) potrebbe essere fatale e causare la perdita di vita umane o disastri ambientali, con le connesse gravi responsabilità.

Ciò promesso **gli scriventi Consigli Nazionali concordano sulla necessità di mettere mano ad una revisione complessiva della disciplina, sia per la vetustà della relativa regolamentazione, sia per tenere conto dell'evoluzione normativa e professionale e delle mutate esigenze di trasparenza, efficacia, efficienza, imparzialità e par condicio dell'attività amministrativa.**

Occorre quindi - in aderenza ai contenuti della nota Ministero della Giustizia prot. 3295 del 9/01/2013 - applicare alla figura del consulente chimico di porto non le disposizioni, bensì I PRINCIPI alla base della normativa del 2012 sulle liberalizzazioni.

Il tutto utilizzando un'adeguata, rinnovata, fonte normativa, in grado di garantire alla materia quella stabilità ed omogeneità di applicazione richiesta dalla rilevanza degli interessi alla base dell'attività dei consulenti chimici di porto.

3) Non vi è alcun dubbio che l'attività professionale dei consulenti chimici di porto, per le ragioni espresse, costituisca un insieme di prestazioni professionali svolte, per conto della P.A. e nell'interesse pubblico, a favore di soggetti privati che operano in ambito portuale, e che pertanto il loro esercizio possa essere svolto da professionisti iscritti negli albi dei Chimici e degli Ingegneri, i quali risultino altresì specificamente qualificati e formati per svolgere detta attività, pur senza che ciò identifichi la figura del consulente chimico di porto come professione autonoma.

Nel nuovo assetto ordinamentale, basato sull'obbligo di formazione continua e sugli altri obblighi previsti per i professionisti iscritti agli Albi dal DPR n.137/2012 (obbligo di assicurazione professionale, libera concorrenza, istituzione dei Consigli di disciplina territoriali, etc.) è assodato che anche la figura del consulente chimico di porto possa e debba sottostare ad un costante aggiornamento professionale che – senza costringere i professionisti in lacci eccessivamente rigidi ed onerosi – garantisca la collettività e le autorità marittime circa la qualità e l'efficienza della prestazione professionale resa.

Si tratta di individuare – tramite un confronto leale ad aperto tra i Consigli Nazionali, i consulenti chimici di porto in attività e le Autorità interessate - i requisiti e le modalità per assolvere a tale **obbligo di continuo e costante aggiornamento della propria competenza professionale.**

Ciò in perfetta analogia con ambiti professionali simili, quali l'Esperto Qualificato in radiazioni ionizzanti (d.lgs. n. 230/1995), il tecnico in acustica ambientale, il certificatore energetico degli edifici, ecc..

A parere degli scriventi Consigli Nazionali tali requisiti dovrebbero comprendere:

- a) possesso di uno specifico titolo di studio, all'interno di quelli previsti per l'accesso all'albo dei Chimici e degli Ingegneri;
- b) iscrizione all'albo dei Chimici o degli Ingegneri, nell'ambito delle competenze professionali vigenti;
- c) certificazione della formazione continua professionale, con l'obbligo di crediti formativi su comparti di specifica rilevanza.

In ogni caso pare improcrastinabile l'esigenza di aggiornare la materia, per tenere conto dell'evoluzione tecnologica e normativa, anche tecnica, facendo tesoro e applicazione di quanto avviene negli altri Paesi, a livello comunitario e internazionale, che possiedono una compiuta regolamentazione del servizio chimico di porto, ascoltando e chiamando a rendere il proprio contributo e punto di vista – oltre ovviamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - i Consigli Nazionali scriventi e gli altri soggetti interessati (operatori del settore, associazioni armatoriali, etc.), ad evitare riforme calate dall'alto e non congruenti con le reali necessità del settore.

4) Alcuni punti fermi finali.

Premessa: “non esiste, a livello primario, una definizione normativa del ‘consulente chimico di porto’ ” (Consiglio di Stato, 18 settembre 2009 n.5623).

Soltanto a partire dal 1991 è stato fatto formale riferimento alla figura del consulente chimico di porto, con una generica definizione (DM 22 luglio 1991; 1.25 *Consulente chimico di porto*: il consulente iscritto nel registro di cui all’art.68 del codice della navigazione).

Ne risulta la necessità di rivedere ed aggiornare i contenuti della circolare 10 dicembre 1999 in un testo normativo di rango almeno regolamentare, aggiungendovi una definizione e precisazione – seguendo i punti fermi fissati nella presente nota (**par. 1**) – della figura “consulente chimico di porto”.

All’interno della nuova regolamentazione vi è poi la necessità di prevedere **una formazione specifica** per l’attività di consulente chimico di porto.

Tale attività – in ragione degli interessi sottesi, dell’elevato livello di specializzazione necessario, e dell’interesse pubblico – richiede un costante aggiornamento professionale, attraverso corsi di formazione continua, sotto la supervisione dei Consigli Nazionali di Chimici e Ingegneri ed il controllo del singolo Ordine territoriale di iscrizione, d’intesa con le locali Autorità marittime, così come abitualmente previsto dalla riforma delle professioni (DPR 137/2012, in attuazione del decreto-legge n. 138 del 2011, come convertito dalla legge n.148 del 2011).

Infine, il richiamato interesse pubblico generale, ad avviso degli scriventi, richiede – nella futura regolamentazione, che si auspica di prossima emanazione – l’introduzione di **elementi di maggiore trasparenza, pubblicità, imparzialità e partecipazione dell’azione amministrativa**.

Tra gli aspetti che dovrebbero trovare una puntuale disciplina c’è la necessità di una maggiore definizione dell’**obbligo di reperibilità** per i consulenti chimici di porto in attività, attivando procedure atte ad evitare accumuli di incarichi e a garanzia della copertura del servizio, cercando una forma di mediazione tra il potere di vigilanza spettante all’Autorità portuale e il regime di concorrenzialità delle prestazioni e la libertà per l’utente di avvalersi del tecnico di propria fiducia (Tar Sicilia, Catania, 16/11/2010 n.4466; Consiglio di Giustizia amministrativa per la Regione Siciliana 26/03/2012 n.320).

Importante, inoltre, è evitare l’affidamento – in alcune realtà portuali ciò risulta essere avvenuto – dell’intero servizio a **società commerciali** (diverse dalle società tra professionisti regolamentate con il DM 8 febbraio 2013 n.34), che risultano estranee al sistema dei consulenti chimici di porto, dato che la disciplina riconosce i requisiti specifici di competenza in capo ai singoli professionisti e non alle società. Ciò appare ancora più rilevante e degno di attenzione allorché l’affidamento, in regime di monopolio, avviene sull’intera attività di consulenza svolta in quel porto.

Obbligatoria, d’altra parte, dovrebbe essere resa la **pubblicazione sui siti Internet istituzionali** delle Autorità marittime e dei Consigli Nazionali, dei

nominativi dei consulenti chimici operanti nel porto, del loro *curriculum* (comprensivo dei corsi di aggiornamento e formazione sostenuti), della data di assunzione del servizio e di tutte le vicende di modifica del rapporto, anche in osservanza delle recenti disposizioni dettate dal decreto legislativo 14 marzo 2013 n.33 (*"Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"*).

Questi e altri profili (istituzione di un registro, parametri di costo della prestazione) dovrebbero trovare sistemazione in un regolamento attuativo.

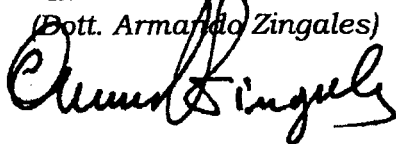
Tale Regolamento dovrebbe comprendere i nuovi obblighi informativi, la pubblicità degli incarichi, la rimozione degli ostacoli ingiustificati all'accesso di nuovi professionisti, la formazione continua, l'organizzazione generale del servizio, la rimodulazione delle commissioni di valutazione, con apertura a commissari nominati direttamente dai Consigli Nazionali dei Chimici e degli Ingegneri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i porti, la reperibilità, eventuali stage o master alternativi all'attuale previsto tirocinio, allo scopo di raggiungere una piena, chiara ed efficace regolamentazione, per porre la disciplina dei consulenti chimici di porto al passo con i tempi e con le mutate esigenze della pubblica amministrazione e degli operatori del settore.

Si confida nella volontà del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero della Giustizia di attivarsi per giungere quanto prima ad un percorso normativo che possa raggiungere questi risultati, adottando delle regole e delle procedure uniche per tutti i porti ed eliminando le attuali incertezze, anche terminologiche, ed i contrasti interpretativi, sulla base delle considerazioni espresse in questa sede, tramite un documento unitario delle due professioni chiamate ad operare nel settore e che manifestano sin d'ora la propria disponibilità a prestare la piena collaborazione per la stesura del testo regolamentare.

Alla luce delle considerazioni esposte, chiediamo che codesto Ministero della Giustizia voglia riconsiderare il contenuto della nota in oggetto.

Ringraziando per l'attenzione, in attesa di un cortese riscontro, inviamo distinti saluti.

IL PRESIDENTE CNC
(Dott. Armando Zingales)



IL PRESIDENTE CNI
(Ing. Armando Zambrano)

