



CONSIGLIO NAZIONALE DEI PERITI INDUSTRIALI E DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI

PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA

00187 Roma – Via di San Basilio, 72 – Tel. +39 06.42.00.84 – Fax +39 06.42.00.84.44/5 – www.cnpi.it – cnpi@cnpi.it – C.F. 80191430588

Roma, 27 settembre 2012

Prot. 5227/AP/rs

Al Signor Presidente
Collegio dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati
della provincia di Bari
Via Col. De Cristoforis, 11
70123 BARI

Oggetto: Competenze professionali del perito industriale meccanico in materia di ricostruzione di vita approssimativa autogrù semovente, grù per autocarro, piattaforme elevatrici.

Con riferimento alla Vostra e-mail dell'11 luglio u.s., Vi esponiamo quanto segue.

Dalla documentazione raccolta sull'argomento, la risposta al Vostro quesito appare affermativa.

Infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento dei Trasporti Terrestri – Unità di Gestione motorizzazione e sicurezza del trasporto terrestre, con “Circolare prot. n. 2072/4938/11 – DCIV n. 5053 del 22 settembre 1998”, recante “Veicoli con carrozzeria intercambiabile per il trasporto di materie pericolose”, all'articolo 5, rubricato “*progettazione ed approvazione*”, stabilisce che “*i progetti delle carrozzerie intercambiabili, delle strutture di collegamento dei recipienti alle carrozzerie scarrabili, nonché dei dispositivi di ancoraggio al telaio del veicolo, costituiti da disegni e relazione tecnica, devono essere firmati da ingegneri e/o periti industriali abilitati all'esercizio della professione, nell'ambito delle rispettive competenze*”.

Per carrozzeria intercambiabile si intende una carrozzeria scarrabile, ovvero “*un cassone o una cisterna che può essere movimentata anche a carico mediante dispositivi presenti sul veicolo con variazione di assetto durante la movimentazione*” (art. 3.3 Min. Infrastrutture, circolare 2072/4938/11 del 22 settembre 1998).

Per quanto precede, tenuto conto che le attività di progettazione sono attività a competenza professionale specifica, ogni attività connessa e conseguente, come quella di verifica, controllo e collaudo, presuppone la medesima competenza professionale del soggetto che effettua a tali attività.

Infatti, lo svolgimento delle attività di verifica della sicurezza degli impianti “*presuppone una specifica competenza professionale in relazione alla particolare tipologia delle opere in questione e dei relativi accertamenti da compiere*”, come sostiene costante giurisprudenza amministrativa anche di legittimità (vedi: TAR Lazio, Sez. III Ter, 4 marzo 2003, n. 1698; Cons. Stato, Sez. VI, 20 dicembre 1997, n. 1876; TAR Lazio, Sez. III, 14 febbraio 1995, n. 360; TAR Lombardia, Sez. I, 9 aprile 2001, n. 3026).

Invero, la ricostruzione di vita approssimativa di un dispositivo di sollevamento ovvero autogrù semovente è un'attività equivalente all'espletamento di quelle relative alle verifiche periodiche, di cui al D.Lgs. 81/2008 e succ. mod. ed integr., che costituiscono esercizio di una prestazione d'opera professionale, fornita dai soggetti abilitati ed iscritti nei relativi albi dietro corrispettivo, nel rispetto delle leggi che tali verifiche rendono obbligatorie.

Per tutti i motivi suelencati, l'attività di ricostruzione di vita approssimativa di autogrù semovente, grù per autocarro, piattaforme elevatrici, etc., secondo quanto stabilito dalla norma volontaria ISO 9927/2009 **possono essere svolte anche dal perito industriale meccanico, nei limiti delle relative competenze.**

Invero, a proposito di controlli che devono essere effettuati sugli apparecchi di sollevamento, entrano a pieno titolo sia la UNI ISO 99271, già recepita in ambito nazionale nel 1997, nonché la ISO 99273, emessa nel 2005 ma non ancora acquisita come norma UNI. Al punto 2 è interessante notare l'introduzione di una seconda categoria di controlli, definiti di natura straordinaria. La non ordinarietà si



CONSIGLIO NAZIONALE DEI PERITI INDUSTRIALI E DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI

PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA

00187 Roma – Via di San Basilio, 72 – Tel. +39 06.42.00.84 – Fax +39 06.42.00.84.44/5 – www.cnpi.it – cnpi@cnpi.it – C.F. 80191430588

Roma, 27 settembre 2012

Prot. 5227/AP/rs

associa a una serie di situazioni che la stessa norma ha indicato, almeno in parte. Non c'è dubbio, infatti, che eventi meteorici di forte intensità (venti eccezionali, trombe d'aria ecc.) possano influire negativamente sulle condizioni di installazione di una gru a torre (deformazioni indotte nella struttura, cedimento parziale delle opere di fondazione), così come l'effettuazione di un sollevamento anomalo effettuato con una gru a ponte possa avere conseguenze pericolose per l'intera catena di elementi che concorrono alla manovra (il gancio, la fune, il tamburo, la struttura ecc.). Non di minore importanza è l'attenzione che deve essere riservata alla macchina che è rimessa in esercizio dopo un lungo periodo d'inattività. Anche in questo caso le situazioni che si presentano nella ordinaria attività aziendale e di cantiere sono molte e variegate, dalla gru a torre smontata nelle sue componenti e lasciata per lungo tempo ferma all'aperto (esaltazione dei fenomeni di ossidazione, deterioramento di componenti meccaniche ed elettriche, perdita di funzionalità delle funi ecc.) al paranco lasciato per anni in magazzino (stato generale delle componenti, revisione generale della lubrificazione ecc.). Sempre al punto 2 si coglie, inoltre, la volontà della norma di non lasciare al caso l'individuazione dei soggetti che dovranno effettuare questi controlli, richiedendo che gli stessi siano persone competenti, ovvero in possesso di una specifica preparazione e professionalità.

Per l'esecuzione dei livelli superiori di verifica la norma ha individuato le due figure fondamentali di riferimento, quella del **tecnico esperto** (punto 5.2.1) e quella **dell'ingegnere esperto** (punto 5.2.2). I "tecnici esperti" «sono persone che, per la loro istruzione di base ed esperienza, hanno sufficienti conoscenze nel campo degli apparecchi di sollevamento ed hanno sufficiente familiarità con i relativi regolamenti per determinare le deviazioni dalle condizioni appropriate (cioè sono persone addestrate espressamente)».

L' "**ingegnere esperto**" «sono ingegneri pratici in progettazione, costruzione o manutenzione degli apparecchi di sollevamento, con conoscenza sufficiente delle relative norme e regolamenti, che hanno l'attrezzatura necessaria per effettuare l'ispezione e possono giudicare la condizione di sicurezza dell'apparecchio di sollevamento e decidono quali misure devono essere adottate per assicurare un ulteriore funzionamento sicuro».

Queste definizioni, essendo traduzioni da norme comunitarie a carattere volontario, non tengono conto fedelmente del quadro normativo di riferimento dello Stato membro che le recepisce, in materia di professioni.

Sicché, alla luce della normativa vigente in materia di verifiche degli impianti di sollevamento, è lecito ritenere la competenza del perito industriale meccanico per le attività di cui alla norma volontaria ISO 9927/2009.

Inoltre, a suffragio di quanto precede, altre circolari confermano la competenza al controllo e collaudo dei veicoli o alle sue parti del perito industriale meccanico.

A tal fine, si segnala che:

1. La Circolare ISPEL n. 77 del 23 dicembre 1976, recante "*Verifiche e controlli delle gru e degli apparecchi di sollevamento di cui all'art. 194 del D.P.R. 27 aprile 1955 n. 547 e dell'art. 5 del D.M. 12 settembre 1959*", chiarisce che le documentazioni tecniche recanti i controlli e le verifiche delle gru e degli apparecchi di sollevamento, di cui al DPR 547/55 e succ. mod. ed integr., possono essere "*firmate da tecnico laureato o diplomato, dipendente dall'azienda o iscritto al relativo albo professionale, abilitati a norma di legge all'esercizio della professione*".

2. Inoltre, la competenza alla redazione e firma degli elaborati tecnici relativi agli autoveicoli, loro rimorchi e dispositivi da parte dei periti industriali è stata più volte confermata dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. – IV Direzione Centrale – Div. 42 con circolari n. 208/83 del 25 settembre 1983 (vedi "*banca dati iter*", pag. 13067 oppure "*la motorizzazione 1983*", pag. 83272), n.



CONSIGLIO NAZIONALE DEI PERITI INDUSTRIALI E DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI

PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA

00187 Roma – Via di San Basilio, 72 – Tel. +39 06.42.00.84 – Fax +39 06.42.00.84.44/5 – www.cnpi.it – cnpi@cnpi.it – C.F. 80191430588

Roma, 27 settembre 2012

Prot. 5227/AP/rs

61/54 del 10 marzo 1954 (vedi “banca dati iter”, pag. 13098 oppure “la motorizzazione 1983”, pag. 83272), le quali riconoscono la competenza dei Periti Industriali per le attività in oggetto, richiamandosi proprio al R.D. n. 275/29, che descrive il regolamento professionale dei Periti Industriali;

3. La competenza di cui si tratta è ribadita dalla Circolare del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale M.C.T.C. – IV Direzione Centrale – Div. 42, prot. n. 839/4216 – A037 del 2 luglio 1992 (peraltro confermata dalla circolare n. 489/VD del 6 settembre 1994 e dichiarata legittima dalla sentenza del TAR Lazio del 13 gennaio 1994), la quale afferma che “*i documenti tecnici relativi alla redazione e firma degli elaborati tecnici relativi agli autoveicoli, loro rimorchi e dispositivi da parte di liberi professionisti possono essere accettati solo se sottoscritti, nell’ambito delle rispettive competenze professionali già precisate nella citata circolare n. 208/83, da ingegneri o periti industriali in possesso di una delle specializzazioni sopraelencate*” (ovvero le specializzazioni affini all’area meccanica, secondo quanto dispone il Ministero dell’Istruzione) (vedi “la motorizzazione 1992, pag. 92401);

4. Con nuova circolare prot. n. 489/VD del 6 settembre 1994, il Ministero dei Trasporti – IV Dir. Centrale – Segreteria Direttore Centrale - affermava che “*la competenza alla redazione e firma degli elaborati tecnici relativi agli autoveicoli, loro rimorchi e dispositivi da parte di liberi professionisti riguarda i periti industriali, nelle specializzazioni in meccanica o di quelle affini all’area meccanica*”;

5. Inoltre, L. 30 dicembre 1991, n. 428, recante “*Istituzione di elenchi di professionisti abilitati alla effettuazione di servizi di omologazione e di verifiche periodiche - a fini di sicurezza - di apparecchi, macchine, impianti e attrezzature*”, all’art. 3 stabilisce che “*ingegneri e periti industriali sono abilitati allo svolgimento degli interventi di cui all’articolo 2 ovvero:*

a) gli accertamenti omologativi (esami dei progetti, controlli di costruzione, collaudi di un nuovo impianto) e le verifiche periodiche di apparecchi a pressione ... (omissis);

b) gli esami dei progetti, i collaudi, le ispezioni straordinarie e le ispezioni periodiche relative ad ascensori e montacarichi in servizio privato... (omissis);

c) le verifiche dei dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche degli impianti di messa a terra e degli impianti antideflagranti ... (omissis);

d) gli accertamenti omologativi (esami dei progetti, approvazioni di tipo, collaudi di primo o nuovo impianto) e le verifiche periodiche su apparecchi di sollevamento, idroestrattori a forza centrifuga, scale aeree ad inclinazione variabile, ponti sviluppabili e ponti sospesi, e relativi argani ... (omissis)”.

Cordiali saluti.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO

(Antonio Ferra)

IL PRESIDENTE

(Giuseppe Jogna)