



CONSIGLIO NAZIONALE  
DEGLI INGEGNERI



presso il  
Ministero della Giustizia

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI

02/12/2014 U-rsp/7040/2014



/U-MC/14

Ordine degli Ingegneri della  
Provincia di Pesaro Urbino

Oggetto: Iscrizione di Ingegneri meccanici nel Registro del Personale Tecnico delle costruzioni navali delle Capitanerie di Porto con la qualifica professionale di “Ingegnere Navale” - richiesta parere – prot. CNI n. 6467

---

Viene richiesto parere sulle conseguenze che l’approvazione del DPR 5 giugno 2001 n.328 ha avuto sulla normativa di settore preesistente, ovvero se ed in che termini la ripartizione dell’albo degli Ingegneri in due sezioni ed in tre settori e la correlata introduzione della figura professionale dell’“Ingegnere industriale” ha inciso sulla disciplina contenuta nel Codice della Navigazione, relativamente alla qualifica di “Ingegnere navale”.

Si è infatti riscontrato, nella prassi, che nel Registro del personale tecnico delle costruzioni navali della Capitaneria di Porto vengono iscritti laureati in Ingegneria meccanica *“e non già, come dovrebbe risultare, solo laureati in Ingegneria navale”*.

Vengono allegati due pareri ministeriali che si pronunciano invece in senso favorevole alla citata estensione e due note del MIUR in tema di equipollenza dei titoli di studio.

Sulla questione è possibile osservare quanto segue.

L'esame di tutti gli aspetti della problematica sollevata richiederebbe un approfondimento (su temi quali la riforma universitaria, l'esame di Stato ed i rapporti tra Codice della Navigazione e normativa professionale) che l'economia del presente parere non consente.

Si cercherà quindi di focalizzare l'attenzione sui punti di maggiore attualità ed interesse, ai fini del caso concreto.

\*\*\*

In passato il Consiglio Nazionale si è già occupato dei titoli contemplati dal **DM 30 aprile 2003 n.175** (*“Regolamento recante disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti”*), citato nella corrispondenza allegata dall'Ordine.

In mancanza di un riferimento espresso alla laurea in Ingegneria tra i titoli previsti dall'art.3 DM n.175/2003 per “il personale incaricato delle prove e dei controlli”, il CNI si era adoperato per un riconoscimento dell'assunto che *“i professionisti Ingegneri, per di più con pregressa e qualificata esperienza nel settore... devono ritenersi senz'altro abilitati a svolgere le funzioni che il DM 30/04/2003 n.175 espressamente attribuisce ai soli diplomati universitari nel settore navale”*, attraverso una argomentata nota indirizzata al Ministero delle Attività Produttive e al Ministero della Giustizia (v. il **parere CNI 5/02/2004**, allegato).

Il Ministero delle Attività Produttive non aveva risposto, mentre il Ministero della Giustizia – per quanto di competenza – aveva risposto che *“- alla luce della complessiva normativa in tema di progettazione per nautica da diporto, pur richiamata nella nota che si riscontra – sembra che coloro che sono in possesso della laurea in Ingegneria (vecchio ordinamento) abbiano la specifica professionalità nel settore considerato dal DM 30/04/2003 n.175”* (v. il **parere Ministero Giustizia del 14/05/2004**, allegato).

Alla luce di ciò il Consiglio Nazionale, con riferimento ad un quesito simile (ma non identico) a quello oggi sollevato, si era espresso nel senso che “anche il titolare del diploma di laurea in Ingegneria vecchio ordinamento è da ritenere in possesso della

professionalità richiesta dall'art.3 DM n.175/2003" (v. il **parere CNI 21/05/2007**, allegato).

Sulla stessa linea – e ancora più nel dettaglio, proprio con riferimento alla laurea in Ingegneria meccanica – si è pronunciato il **CUN** (Consiglio Universitario Nazionale), nel **parere** datato **28/05/2009**, in cui – richiesto di valutare “l'equipollenza della laurea in ingegneria meccanica e la laurea in ingegneria navale ai fini dello svolgimento delle attività lavorative regolate dal DM 30/04/2003 n.175” – ha espresso **parere favorevole**, *“limitatamente all'applicazione del DM 30/04/2003 n.175”* (v. allegati).

\*\*\*

Nel caso sottoposto oggi all'esame viene invece in rilievo la disciplina contenuta nel Codice della Navigazione e relativo Regolamento per la navigazione marittima (Reg. nav. mar.).

L'**art.117** del **Codice della navigazione** (testo vigente) prevede all'interno del *“personale tecnico delle costruzioni navali”* la figura degli “Ingegneri navali”.

Mentre l'**art.277** del **Reg. nav. mar.** (rubricato : *“Ingegnere navale”*), detta i requisiti per essere iscritto “in qualità di Ingegnere navale” nel registro di cui all'art.275 del medesimo regolamento.

E tra di essi è previsto : *“possedere il titolo di abilitazione alla professione di Ingegnere navale”*.

L'ultimo comma dell'art.277 citato, inoltre, dispone che : *“L'Ingegnere navale può progettare o dirigere la costruzione, la trasformazione e la riparazione di navi galleggianti di qualsiasi tipo e tonnellaggio”* (in allegato).

Abbiamo quindi una disposizione di settore che interviene – tra l'altro - in tema di competenze professionali, stabilendo espressamente quali siano i compiti e le attribuzioni di una ben determinata figura, l'Ingegnere navale, al di fuori e separatamente da quanto dispone la legge professionale (RD n.2537/1925 e DPR 5/06/2001 n.328).

Ricordiamo, in ogni caso, che il Regolamento per la navigazione marittima è stato approvato con il DPR 15/02/1952 n.328, e risale quindi agli anni cinquanta, anche se il quadro normativo è reso complicato dal fatto che il medesimo Regolamento – in altra sua parte, l'art.280-bis – è stato modificato nel 1997, ad opera del DPR 4 giugno 1997 n.271 (v. il precedente parere CNI del 14/06/2004, allegato).

\*\*\*

Sulla possibilità di estendere i requisiti previsti per l'iscrizione al Registro del personale tecnico delle costruzioni navali anche a coloro che sono in possesso di una laurea differente da quella in Ingegneria navale, però, si è pronunciata di recente – come informa lo stesso Ordine richiedente – la Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto marittimo e interno del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, con **parere del 21 gennaio 2005**.

In detto parere – che tiene conto della approvazione del DPR n.328/2001 e del fatto che il soggetto abilitato in un settore (di una sezione) dell'albo può esercitare tutte le attività previste per quel dato settore – si conclude nel senso che : *“Alla luce della anzidetta normativa, si ritiene che, per poter essere iscritti nel Registro del personale tecnico delle costruzioni navali in qualità di Ingegneri navali”* oggi *“l'interessato dovrà risultare in possesso dell'abilitazione ad esercitare la professione di Ingegnere settore industriale”* (sezione A dell'albo).

Con successiva **nota** circolare del **10 febbraio 2005** (prot. n.82/8032) il **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – negli stessi termini – ha evidenziato “come sia possibile, alla luce di quanto disposto dal DPR 5 giugno 2001 n.328, considerare obbligatorio il possesso dell'abilitazione ad esercitare la professione di Ingegnere settore industriale, ai fini del conseguimento dell'iscrizione nel registro” del personale tecnico delle costruzioni navali “come Ingegnere navale”.

I citati pareri tengono conto della circostanza che, in base alla disciplina attualmente vigente, non esiste più l'esame di abilitazione alla professione di Ingegnere navale, ma esiste l'esame di abilitazione alla professione di “Ingegnere industriale” (grazie al

combinato disposto degli articoli 47, comma 2, lett. b), e 45, comma 2, lett. b), DPR 328/2001).

E che la laurea specialistica in Ingegneria meccanica – classe 36/S, allo stesso modo della laurea specialistica in Ingegneria navale – classe 37/S, consente – previo superamento del relativo esame di Stato – l’iscrizione nel **settore b) industriale**, della sezione A dell’albo degli Ingegneri.

Sul punto il Consiglio Nazionale – a partire dall’approvazione del DPR 328 – si è sempre espresso nel senso che bisogna tenere conto, per individuare le competenze professionali spettanti agli iscritti all’albo degli Ingegneri, della sezione (A o B) e del/dei settore/i di appartenenza, e non del mero titolo di studio posseduto.

E che quindi **non è possibile parlare di competenze professionali** (salvo deroghe legislative espresse) **per chi** ha conseguito un titolo accademico ed eventualmente l’abilitazione, ma **non è iscritto all’albo professionale di Categoria** (v. anche l’**art.1 della legge 25 aprile 1938 n.897**).

È altresì coerente con il nuovo ordinamento professionale affermare che l’abilitazione, unitamente all’iscrizione all’albo in un dato settore, permette di esercitare tutte le attività ricollegate dal DPR 328/2001 a quel dato settore (v., per la sezione A, l’art.46, commi 1 e 2), al di là della laurea magistrale posseduta (tra quelle che consentono l’accesso all’esame di Stato per quel settore).

I pareri del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti appaiono in linea con questa impostazione.

Non si può pertanto che concordare – a livello di principio – con il ragionamento logico-giuridico seguito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nelle due note citate.

\*\*\*

Il Consiglio dell’Ordine richiedente produce poi – a sostegno di una lettura negativa della estensione in discussione – due risposte del MIUR che negano (per il tramite del CUN) la possibilità di una **dichiarazione di equipollenza** tra il diploma di laurea in Ingegneria meccanica ed “i titoli previsti dall’art.3 del

DM n.175 del 30/04/2003”, *ai fini del rilascio di autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti.*

In realtà, il parere “NON FAVOREVOLE” del CUN del 21 febbraio 2011 attiene a fattispecie diversa da quella oggetto di quesito.

Non risulta, ad avviso del CNI, molto pertinente, perciò, utilizzare un parere reso dal Consiglio Universitario Nazionale su di altro tema (il **DM n.175/2003**), per dimostrare la bontà di un assunto relativo a differente (e rispondente ad altra finalità) normativa, quale quella contenuta nel **Codice della navigazione**.

Qui, infatti, come accennato all’inizio, più che un problema di equipollenza, sembra che la questione sia stabilire se la (risalente) disciplina contenuta nel Codice della Navigazione e Regolamento di esecuzione sia intangibile o meno rispetto alle novità normative sopravvenute.

Senza contare che (in apparente contraddizione con il parere del 2011 trasmesso dall’Ordine) lo stesso CUN – nel parere 28 maggio 2009, citato in precedenza – esprime “PARERE FAVOREVOLE” circa l’equipollenza della laurea in Ingegneria meccanica e la laurea in Ingegneria navale, ai fini dello svolgimento delle attività lavorative regolate dal DM 30/04/2003 n.175.

Pur consapevole del fatto che molte incertezze ed ambiguità derivano dalla cattiva tecnica legislativa adoperata dal Legislatore e dal Governo (che a volte confondono e usano impropriamente i concetti di “abilitazione all’esercizio della professione” e “titolo professionale”), pare quindi a questo Consiglio, alla luce della documentazione sin qui esaminata, e fatte salve eventuali valutazioni del MIUR e del Ministero Vigilante, che *sia da tenere in considerazione ed osservare il pronunciamento della Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto marittimo e interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* – Autorità sicuramente competente in materia di Codice della Navigazione – che consente l’iscrizione nel Registro del personale tecnico delle costruzioni navali di cui all’art.277 Reg. nav. mar. a tutti coloro che hanno conseguito l’abilitazione alla professione di Ingegnere per il settore industriale della sezione A dell’albo.

Tale interpretazione, del resto, pare rispondere anche ad una ottica di apertura del mercato alla libera concorrenza, fatto salvo il requisito imprescindibile della laurea in Ingegneria (v. anche il precedente parere CNI 18/11/2003), allo scopo di assicurare le necessarie conoscenze tecniche ed i profili di sicurezza per la pubblica incolumità.

Per quanto concerne poi le perplessità (apprezzabili) relative alla “specificità degli interventi oggetto di perizie o applicazioni” in campo marittimo, si osserva – in punto di diritto –, come elemento da tenere in considerazione, che allorché il Legislatore ha voluto richiedere e “premiare” la pregressa esperienza nel settore, in altri ambiti afferenti le opere portuali, lo ha detto espressamente.

L’**art.280-bis Reg. nav. mar.**, infatti, prescrive che, per essere iscritto nel registro di cui all’art.275 “in qualità di **progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto**”, occorre – in certi casi – aver maturato, dopo l’iscrizione nel registro del personale tecnico delle costruzioni navali, “tre anni di tirocinio professionale in un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali”. In altra parte della citata disposizione – in fase di prima applicazione delle nuove regole ed in via transitoria – sono addirittura ammessi agli esami i “candidati in possesso di scuola media superiore che hanno maturato 8 anni di esperienza nel settore delle costruzioni navali” (comma 5 dell’art.280-bis cit.).

Con il che sembra dimostrato che, laddove il Legislatore non si è accontentato del possesso di un titolo di studio, ma ha voluto anche una pregressa esperienza nel settore, *lo ha affermato esplicitamente*.

(Si aggiunga – incidentalmente – che la competenza del complesso MIUR/ CUN appare delimitata alla dichiarazione di equipollenza dei “titoli di studio”, mentre i documenti del 2011 trasmessi paiono riguardare, letteralmente, una, differente, verifica della corrispondenza tra *titolo di studio* – il diploma di laurea in Ingegneria meccanica – e *attività professionali*. Si parla, infatti, espressamente, di *“fattispecie professionali”*).

In ogni caso, a parere del Consiglio Nazionale, occorrerebbe sempre distinguere chiaramente e trattare separatamente “titolo accademico” e “titolo professionale”, mentre invece talvolta anche al livello più alto, quello legislativo, ciò non avviene.

Quando questo accade, anche il successivo lavoro di interpretazione e ricostruzione della “*voluntas legis*” è reso più arduo e complicato.

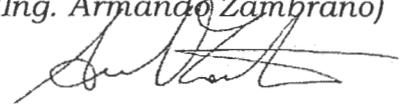
In questi termini è il parere del CNI, salvo, si ripete, eventuale diverso avviso delle Autorità Ministeriali competenti in materia.

Confidando di aver fornito, pur nella complessità della materia, - per quanto di competenza - il contributo interpretativo richiesto, si inviano distinti saluti.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO  
(Ing. Riccardo Pellegatta)



IL PRESIDENTE  
(Ing. Armando Zambrano)



ALLEGATI:

- 1) Parere CNI del 5/02/2004;
- 2) Parere Ministero della Giustizia del 14/05/2004 ;
- 3) Parere CNI del 21/05/2007 ;
- 4) Parere CUN del 28/05/2009 ;
- 5) Art.277 Reg. nav. mar. ;
- 6) Parere CNI del 14/06/2004 ;
- 7) Art.280-*bis* Reg. nav. mar. ;
- 8) Parere CNI del 18/11/2003.

ALL.1

**CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI**  
Via IV Novembre 114  
00187 Roma

e-mail: [segreteria@cni-online.it](mailto:segreteria@cni-online.it)

**Servizio Banca  
Dati**  
[bancadati@cni-  
online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)

**ARCHIVIO  
DOCUMENTI  
VARI**  
DV08660

---

**DOCUMENTO 05/02/2004 PARERE, CNI**

**FONTE CNI**

**TIPO  
DOCUMENTO PARERE**

**NUMERO**

**DATA 05/02/2004**

**RIFERIMENTO Protocollo CNI n. 13341 del 05/02/2004**

**NOTE**

**ALLEGATI**

**TITOLO DM 30.04.03 N. 175 - ASSENZA DEL TITOLO DI  
INGEGNERE TRA I REQUISITI PRESCRITTI**

**TESTO** Viene richiesto al Consiglio Nazionale di esprimere parere sul disposto del DM 30/4/2003 n. 175 ("Regolamento recante disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti"), laddove non include il titolo di ingegnere tra quelli idonei per il personale incaricato delle prove e dei controlli (art. 3, comma 3, DM cit., allegato).

Da ciò deriverebbe la conseguenza paradossale che l'Ente certificatore è costretto a richiedere ai propri ingegneri ispettori di conseguire il diploma di istituto nautico, non ritenendo sufficiente allo scopo la laurea in ingegneria vecchio ordinamento con iscrizione a tutti e tre i settori della sezione A dell'albo, unita ad una pregressa esperienza in materia (v. missiva allegata).

Sulla questione è possibile osservare quanto segue.

In proposito il Consiglio Nazionale concorda con la posizione

espressa dall'Ordine provinciale degli Ingegneri.

Da un lato, infatti, come ricordato, tra i titoli stabiliti dal terzo comma dell'art. 3 ve ne sono più d'uno (lettera a): diploma universitario nelle materie di progettazione o di costruzioni navali; lettera b): diploma universitario o scuola universitaria diretta a fini speciali per la progettazione per la nautica da diporto) che non possono non essere ritenuti ricompresi nelle competenze degli ingegneri (perlomeno navali) vecchio ordinamento.

Dall'altro, con la previsione finale del comma 3 (lettera e): titoli equipollenti riconosciuti secondo le norme comunitarie relative alle qualificazioni professionali) viene espressamente ammesso che sono ad essi equiparati i titoli da considerarsi equipollenti secondo l'ordinamento comunitario. Tra i quali - a parere di questo Consiglio Nazionale - non possono non ritenersi inclusi, in quanto assorbenti, quelli della Categoria.

Occorre ricordare, infatti, che proprio in tema di progettazione per nautica da diporto la normativa prevede la competenza piena dell'ingegnere.

Ai sensi del DPR 2/12/1997 n. 509 ("Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'art. 20, comma 8, della l. 15/3/1997 n. 59"), per poter realizzare strutture per la nautica da diporto sul demanio marittimo occorre richiedere una apposita concessione, corredata da un progetto preliminare, uno studio con la descrizione del progetto e dei suoi effetti sull'ambiente e la localizzazione attraverso rilievi topografici del perimetro della concessione: il tutto ad opera di un ingegnere iscritto all'albo (art. 3 DPR 509/1997, allegato).

Sulla competenza in materia di opere marittime si trasmette in allegato il precedente parere CNI 18/11/2003.

Va poi ricordato che la competenza sulla materia - e in posizione privilegiata - dell'ingegnere è riconosciuta dallo stesso DM 30/4/2003 n. 175, laddove (art. 3, lettera b)) prevede, tra il personale qualificato addetto al controllo e alle verifiche sui mezzi tecnici in questione, la sola ed esclusiva figura dell'ingegnere navale come "responsabile delle procedure di valutazione della conformità CE".

Ancora: ai sensi dell'art. 25 l. 5/6/1962 n. 616 e ai sensi dell'art. 3 D.M. 15/10/1997 n. 424, - rispettivamente - per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione e per il conseguimento dell'abilitazione a progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto, nella Commissione giudicatrice preposta i componenti tecnici sono tutti ingegneri (salvo, nel

primo caso, anche i periti).

Ma è chiaro che se gli ingegneri possono (a pieno titolo) essere esaminatori, essi devono - per poter rivestire tale ruolo - necessariamente aver riconosciuta la loro competenza anche sulle opere oggetto di esame (v. allegati).

Lo stesso discorso vale per gli ispettori previsti dal D.M. 13/10/2003 n. 305, di attuazione delle norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo (Allegato VII).

Qui, i titoli di studio all'uopo stabiliti sono, nella prima ipotesi, quelli di architetto navale, ingegnere meccanico o ingegnere navale e, nella seconda ipotesi, quelli di architettura navale e laurea in ingegneria, tutti gli indirizzi (v. allegati).

Periti stazzatori muniti del diploma di laurea di ingegnere navale (o meccanico, solo nel secondo caso) sono inoltre richiesti "per la stazzatura dei piroscafi destinati al trasporto di passeggeri in viaggi di lunga navigazione" e per "la stazzatura delle altre navi con coperta, a vapore o a vela" dall'art. 5 del R.D. 5/4/1928 n. 929 ("Disposizioni relative alle operazioni ed alle tariffe di stazzatura delle navi e dei galleggianti"), in allegato.

Si vedano anche art. 3 RDL 9/5/1932 n. 813 e art. 1 DPR 7/4/1959, sui motoscafi e imbarcazioni a motore e sulla navigazione interna.

Dal complesso delle disposizioni in tema di navigazione, opere portuali e nautica da diporto richiamate e per comodità trasmesse in allegato, pare allora indubitabile che laddove maggiori sono state le esigenze di sicurezza, complessità, rischio, qualità e professionalità, la presenza e la qualificazione professionale dell'ingegnere non solo è stata ammessa, ma è stata dal Parlamento e dalle altre Autorità competenti ritenuta predominante.

Ne risulta confermato, oltre che dal buon senso, anche dal punto di vista giuridico l'assunto che i professionisti ingegneri, per di più con pregressa e qualificata esperienza nel settore (come nel caso segnalato), devono ritenersi senz'altro abilitati a svolgere le funzioni che il D.M. 30/04/2003 n. 175 espressamente attribuisce ai soli diplomati universitari nel settore navale.

Del resto, non risulta a questo Consiglio essersi verificato nessun caso, ex art. 10, secondo comma, DM 175/2003, in cui il Ministero competente abbia revocato l'autorizzazione ad un organismo di certificazione per la presenza del titolo di ingegnere in capo al personale incaricato.

Una volta espressa l'opinione del CNI sul punto, si sollecita comunque l'autorevole avviso dei Ministeri in indirizzo - cui pure la presente nota è indirizzata - circa la necessaria inclusione tra i titoli di cui al terzo comma dell'art. 3 DM 30/4/2003 n. 175 del titolo di ingegnere navale e meccanico, al fine di contrastare sul nascere ogni possibile tentativo di disconoscimento delle prerogative attribuite agli ingegneri dalla legge e dall'ordinamento professionale.

In attesa di una cortese risposta sulla rilevante tematica dalle Autorità in indirizzo, si porgono distinti saluti.

All.:

- 1) missiva 9/1/2004 Ordine Ing. Palermo;
- 2) artt. 1-2-3 DM 30/4/2003 n. 175;
- 3) art. 3 DPR 2/12/1997 n. 509;
- 4) parere CNI 10/11/2003;
- 5) art. 25 l. 5/6/1962 n. 616;
- 6) art. 3 D.M. 15/10/1997 n. 424;
- 7) Allegato VII D.M. 13/10/2003 n. 305;
- 8) art. 5 R.D. 5/4/1928 N. 929;
- 9) art. 3 RDL 9/5/1932 n. 813;
- 10) art. 1 DPR 7/4/1959;
- 11) art. 10 DM 30/4/2003 n. 175.

---

[bancadati@cni-online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)



**CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI**  
Via IV Novembre 114  
00187 Roma

e-mail: [segreteria@cni-online.it](mailto:segreteria@cni-online.it)

ALL. 2

**Servizio Banca  
Dati**  
[bancadati@cni-online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)

**ARCHIVIO  
DOCUMENTI VARI**  
DV08786

---

**DOCUMENTO 14/05/2004 PARERE, MINISTERO DELLA GIUSTIZIA**

**FONTE MINISTERO DELLA GIUSTIZIA**

**TIPO  
DOCUMENTO PARERE**

**NUMERO**

**DATA 14/05/2004**

**RIFERIMENTO**

**NOTE**

**ALLEGATI**

**TITOLO DM N. 175/2003 - ASSENZA DEL TITOLO DI INGEGNERE TRA I REQUISITI PRESCRITTI**

**TESTO** In seguito alla richiesta di parere del 5 maggio u.s., relativa a quanto in oggetto indicato, si rappresenta quanto segue.

In via preliminare, occorre sottolineare che in materia di equipollenza dei titoli accademici la competenza è del M.I.U.R., che è dunque il naturale destinatario del quesito relativo alla interpretazione dell'art. 3 del D.M. n. 175/2003.

Quanto alla richiesta di inclusione tra i titoli di cui la terzo comma dell'art. 3 del D.M. 30/04/2003 n. 175, la stessa non può essere disposta che dal Ministero della Marina Mercantile (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), che ha adottato il decreto in questione.

A questa Direzione Generale sembra - alla luce della complessiva normativa in tema di progettazione per nautica da diporto, pur richiamata nella nota che si riscontra - che coloro che sono in possesso della laurea in ingegneria (vecchio ordinamento) abbiano la specifica professionalità nel settore considerato dal D.M. 30/04/2003 n. 175.

---

[bancadati@cni-online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)



**CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI**  
Via IV Novembre 114  
00187 Roma

e-mail: [segreteria@cni-online.it](mailto:segreteria@cni-online.it)

**Servizio Banca  
Dati**

[bancadati@cni-  
online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)

**ARCHIVIO  
DOCUMENTI  
VARI**  
DV09664

---

**DOCUMENTO** 21/05/2007 PARERE, CNI

**FONTE** CNI

**TIPO  
DOCUMENTO** PARERE

**NUMERO**

**DATA** 21/05/2007

**RIFERIMENTO** Protocollo CNI n. 2038 del 21/05/2007

**NOTE**

**ALLEGATI**

**TITOLO** DM 30/04/2003 N. 175 - COMPETENZE PROFESSIONALI

**TESTO** Viene richiesto parere, alla luce del quesito di un iscritto, sulla sussistenza di una equipollenza tra la laurea in Ingegneria meccanica (vecchio ordinamento) e i titoli previsti dall'art. 3 del DM 30/4/2003 n. 175 ("Regolamento recante disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti").

Sulla questione è possibile osservare quanto segue.

In primo luogo occorre rilevare che l'equipollenza tra i titoli di studio è di competenza del Ministero dell'Università e della Ricerca, che si pronuncia generalmente nella forma di un decreto.

E' quindi al Ministero dell'Università e al C.U.N. (Consiglio Universitario Nazionale) che occorre inoltrare ogni eventuale richiesta di dichiarazione di equipollenza.

Per quanto concerne le specifiche prestazioni richieste dall'art. 3 del DM n. 175/2003 cit., nel 2004 questo Consiglio Nazionale

aveva richiesto apposito parere ai Ministeri competenti, circa la possibilità di ritenere incluso il titolo di Ingegnere tra quelli idonei per il personale incaricato delle prove e dei controlli (v. parere CNI 5/2/2004 allegato, rinvenibile anche sulla banca dati Internet del CNI).

Come si può vedere, si trattava di un documentato e argomentato studio a favore della legittimazione dell'Ingegnere vecchio ordinamento sul punto.

Mentre il Ministero delle Attività produttive non aveva risposto, il Ministero della Giustizia (che legge per conoscenza) si era pronunciato "per quanto di competenza" nel senso che "coloro che sono in possesso della laurea in ingegneria (vecchio ordinamento) abbiano la specifica professionalità nel settore considerato dal D.M. 30/4/2003 n. 175" (v. parere prot. n. 3/5933/04/4 del 14 maggio 2004, allegato).

Alla luce di quanto sopra - salvo diverso avviso del Ministero delle Infrastrutture, che legge per conoscenza, - a parere di questo Consiglio Nazionale anche il titolare del diploma di laurea in Ingegneria vecchio ordinamento è da ritenere in possesso della professionalità richiesta dall'art. 3 del DM n. 175/2003 per le ragioni contenute nel parere CNI datato 5/2/2004, che si intendono qui richiamate.

Confidando di aver fornito il parere richiesto, distinti saluti.

Allegati:

- a) parere CNI del 5/2/2004 (dv08660);
- b) risposta Ministero della Giustizia del 14/5/2004.

---

[bancadati@cni-online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca  
Consiglio Universitario Nazionale

Prot. n. 621  
Spedito il 28 MAG 2009

AL SIG. MINISTRO  
SEDE

OGGETTO: Richiesta di parere su equipollenza laurea in Ingegneria meccanica ed Ingegneria Navale ai fini dello svolgimento delle attività lavorative regolate dal D.M. 30/04/2003, n. 175 (competenze professionali ai fini di autorizzazioni in materia di progettazione, di costruzione ed immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti).

Adunanza del 19 maggio 2009

IL CONSIGLIO UNIVERSITARIO NAZIONALE

Vista la nota Prot. n. 556/2009 del 03/03/2009 con la quale la Direzione Generale per l'Università - Uff. II, chiede di esprimere un parere circa l'equipollenza della laurea in ingegneria meccanica e la laurea in ingegneria navale ai fini dello svolgimento delle attività lavorative regolate dal D.M. 30/04/2003, n. 175.

Visti gli atti allegati alla richiesta,

Visto il D.M. sopracitato concernente "Regolamento recante disposizioni per il rilascio dell'autorizzazione agli organismi di certificazione in materia di progettazione, di costruzione e immissione in commercio di unità da diporto e loro componenti";

Sentiti i Relatori;

ESPRIME AL SIG. MINISTRO PARERE FAVOREVOLE

limitatamente all'applicazione del D.M. 30/04/2003, N. 175.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO DIREZIONE GENERALE DELL'UNIVERSITÀ  
UFFICIO II

29 MAE. 2009

SEGRETERIA

IL PRESIDENTE

3/6/09

- 3 610. 2009  
Prot. n° 2400

Codice della navigazione  
Regolam. per la navigazione marittima  
reg.nav.mar. art. 277. Ingegnere navale.

## **277.** Ingegnere navale.

Per essere iscritto in qualità di ingegnere navale [c.n. 117, n. 1] nel registro di cui all'articolo 275 [regol. cod. nav. 275], occorrono i seguenti requisiti:

1. possedere il titolo di abilitazione alla professione d'ingegnere navale;
2. avere compiuto ventitré anni di età;
3. non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238 [regol. cod. nav. 238], n. 4.

L'ingegnere navale può progettare o dirigere la costruzione, la trasformazione e la riparazione di navi e galleggianti di qualsiasi tipo e tonnello.

---

ALL.6

**CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI**  
Via IV Novembre 114  
00187 Roma

e-mail: [segreteria@cni-online.it](mailto:segreteria@cni-online.it)

**Servizio Banca  
Dati**

[bancadati@cni-  
online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)

**ARCHIVIO  
DOCUMENTI  
VARI**

DV08831

---

**DOCUMENTO** 14/06/2004 PARERE, CNI

**FONTE** CNI

**TIPO  
DOCUMENTO** PARERE

**NUMERO**

**DATA** 14/06/2004

**RIFERIMENTO** Protocollo CNI n. 15201 del 14/06/2004

**NOTE**

**ALLEGATI**

**TITOLO** **RICHIESTA PARERE ESTENSIBILITA' DEL TITOLO INGEGNERE NAVALE AI FINI DELLA ISCRIZIONE NEL REGISTRO ITALIANO NAVALE PER LE COSTRUZIONI**

**TESTO** Si richiede il parere di questo Consiglio sulla possibilità di estendere i requisiti richiesti per l'iscrizione al Registro del Personale Tecnico delle Costruzioni Navali anche a coloro che non hanno conseguito il titolo di ingegnere navale. Come noto, l'art. 277 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione prevede che per essere iscritto in qualità di ingegnere navale occorre possedere il titolo di "abilitazione professionale di ingegnere navale".

Il termine usato dal legislatore dell'epoca è sicuramente atecnico ma giustificabile in un contesto normativo di scarsa chiarezza sull'abilitazione professionale.

Erano in vigore le c.d. abilitazioni provvisorie in attesa che venisse emanato un nuovo testo sull'esame di stato, introdotto a livello costituzionale dall'art. 33.

La pregressa situazione, ossia la necessità del diploma di laurea in ingegneria navale e meccanica per ricoprire il ruolo di perito

stazzatore per i piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri in viaggi di lunga navigazione , è documentata dal r.d. 5.4.1928 n.929.

Ne conseguirebbe ad avviso di questo Consiglio che la formula utilizzata, per poter essere iscritti al registro navale, è posta in funzione di una precisa tipologia di indirizzo di corso di laurea.

E ciò troverebbe la sua "ratio" nella delicatezza della prestazione da rendere ossia la progettazione di navi che coinvolge profili di sicurezza per la pubblica incolumità di notevole rilievo.

Sempre il legislatore ha aggiunto, in conseguenza dell'evoluzione del settore navale e della presenza significativa di imbarcazioni da diporto, con D.P.R. 4 giugno 1997, n.271 art. 1, al regolamento per la navigazione marittima l'art. 280 bis recante "progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto, e facendo salve le competenze stabilite dall'art. 277, 278, 280, ha consentito previo specifico esame abilitativo condotto dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, per quel che qui riguarda, la progettazione a coloro che abbiano conseguito" la laurea in ingegneria navale civile meccanica, aeronautica e in architettura. Sembra a tal punto evidente che si sia creata una "summa divisio": per le imbarcazioni navali unico titolo accademico consentito è quello di ingegnere navale; per le imbarcazioni da diporto oltre ad esame specifico il possesso del diploma di laurea nelle discipline in precedenza indicate.

Ovviamente una conferma assoluta della tesi fin qui esposta può provenire dai lavori preparatori del codice della navigazione e dal regolamento di esecuzione, nonché dalla relazione di accompagnamento allo stesso codice di cui codesto ufficio, a differenza dello scrivente Consiglio, è sicuramente in possesso.

Sembra dunque che si sia creata per la navigazione marittima una "lex specialis" che non confligge con quanto disposto dal D.P.R. 328/2001 e con il pur succinto parere del Ministero della Istruzione, dell'Università e della Ricerca Istruzione, dell'Istruzione e della Ricerca.

Nella speranza di aver contribuito a rendere chiarezza in una materia a rendere chiarezza in una materia così complessa, si porgono distinti saluti.

---

[bancadati@cni-online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)

ALL. 7

Codice della navigazione  
Regolam. per la navigazione marittima  
reg.nav.mar. art. 280-bis. Progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto.

**280-bis.** Progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto.

1. Salvo le competenze stabilite dagli *articoli 277, 278 e 280*, per essere iscritto nel registro di cui *all'articolo 275* in qualità di progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto, occorrono i seguenti requisiti:

- a) aver compiuto i 21 anni di età;
- b) non aver riportato condanna per i reati indicati *nell'articolo 238*, numero 4, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione;
- c) essere cittadino italiano o di un Paese dell'Unione europea;
- d) aver sostenuto, con esito favorevole, un esame secondo il programma e le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Per l'ammissione all'esame di abilitazione di cui al comma 1, lettera d), è richiesto il possesso di uno dei seguenti titoli o requisiti:

- a) laurea in ingegneria navale, civile, meccanica, aeronautica o in architettura;
- b) diploma universitario o scuola universitaria diretta ai fini speciali per la progettazione della nautica da diporto;
- c) iscrizione nel registro del personale tecnico delle costruzioni navali di costruttore navale, di cui *all'articolo 278*, ed aver maturato, dopo l'avvenuta iscrizione, tre anni di tirocinio professionale in un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali;
- d) diploma di istituto nautico - sezione costruttori navali - ed aver

maturato cinque anni di tirocinio professionale in un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali;

e) iscrizione nel registro del personale tecnico delle costruzioni navali di maestro d'ascia, di cui *all'articolo 280*, ed aver maturato, dopo l'avvenuta iscrizione, almeno cinque anni di tirocinio professionale presso un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali;

f) titoli riconosciuti equipollenti a quelli sopraelencati conseguiti nell'ambito dei Paesi membri della Unione europea.

3. Il periodo di tirocinio indicato al comma 2, lettere c), d) ed e) concerne qualificate esperienze professionali maturate nell'ambito della progettazione nautica, navale e della costruzione con comprovate mansioni di responsabilità.

4. La maturata esperienza di cui al comma 3 è documentata da una dichiarazione resa all'autorità marittima competente da un ingegnere navale, iscritto nel registro del personale tecnico delle costruzioni navali, di cui *all'articolo 275* del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, preposto alla direzione del cantiere di costruzione, ovvero alla progettazione navale, presso il quale il candidato ha prestato la propria opera con regolare rapporto di lavoro.

5. Nella fase di prima applicazione del presente regolamento e fino al 31 dicembre 1998 possono essere ammessi agli esami i candidati in possesso di diploma di scuola media superiore che hanno maturato otto anni di esperienza nel settore delle costruzioni navali.

6. La maturata esperienza di cui al comma 5 è documentata da una dichiarazione, resa all'autorità marittima competente, da un ingegnere navale iscritto nel registro personale delle costruzioni navali, di cui *all'articolo 275* del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, attestante che il candidato nel periodo prescritto ha fornito la propria opera professionale in forma autonoma, con posizione di responsabilità, conservando la proprietà intellettuale dei progetti e degli elaborati tecnici realizzati che vanno indicati nella dichiarazione stessa.

7. Per il conseguimento dell'abilitazione a progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto sono tenute sessioni

ordinarie di esami presso le direzioni marittime di Genova nel mese di settembre, Napoli nel mese di marzo e Trieste nel mese di novembre <sup>(1)</sup>.

-----

(1) Articolo aggiunto dall'*art. 1, D.P.R. 4 giugno 1997, n. 271* (Gazz. Uff. 12 agosto 1997, n. 187).

---

Copyright 2008 Wolters Kluwer Italia Srl. All rights reserved.

ALL. 8

**CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI**  
Via IV Novembre 114  
00187 Roma

e-mail: [segreteria@cni-online.it](mailto:segreteria@cni-online.it)

**Servizio Banca  
Dati**  
[bancadati@cni-  
online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)

**ARCHIVIO  
DOCUMENTI  
VARI**  
DV08549

**DOCUMENTO** 18/11/2003 PARERE, CNI

**FONTE** CNI

**TIPO  
DOCUMENTO** PARERE

**NUMERO**

**DATA** 18/11/2003

**RIFERIMENTO** Protocollo CNI n. 12303 del 18/11/2003

**NOTE**

**ALLEGATI**

**TITOLO** **COMPETENZA IN MATERIA DI PONTILI E OPERE  
MARITTIME**

**TESTO** Viene richiesto parere al Consiglio Nazionale riguardo la competenza professionale in materia di pontili galleggianti per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, nonché sull'inclusione di essi tra le opere portuali.

Sulla questione è possibile osservare quanto segue.

In primo luogo deve rilevarsi la carenza di precedenti sulla specifica fattispecie segnalata, in quanto la normativa sulle opere marittime fa uso di categorie e definizioni aventi carattere più generale.

Ne' sussistono, a quanto risulta, decisioni giurisprudenziali in materia.

La soluzione andrà quindi ricercata sulla base delle poche norme a disposizione.

Ciononostante, da un punto di vista generale, può essere rilevato sin d'ora come sia indubbia la competenza professionale

dell'ingegnere in tema di strutture portuali, ponti e opere di navigazione interna, in base all'ampio e onnicomprensivo disposto dell'art. 51 della legge professionale (R.D. 23/10/1925 n. 2537).

Riguardo in particolare le strutture per la nautica da diporto, come noto, viene poi in rilievo il DPR 02/12/1997 n. 509 ("Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'art. 20, comma 8, della l. 15/03/1997 n. 59").

Tale disciplina prevede che per poter realizzare strutture per la nautica da diporto sul demanio marittimo occorra richiedere una apposita concessione, attraverso una domanda corredata da un progetto preliminare, uno studio con la descrizione del progetto e dei suoi effetti sull'ambiente e la localizzazione attraverso rilievi topografici del perimetro della concessione: il tutto ad opera di un ingegnere iscritto all'albo (art. 3 DPR 509/1997 cit.).

La chiara indicazione normativa, prevedendo unicamente la legittimazione dell'ingegnere, esclude dunque nettamente la possibilità di intervento in materia di altre categorie professionali.

L'art. 6 del DPR 509/1997 si occupa quindi del progetto definitivo, mentre gli allegati I e II al D.M. 14/04/1998 ("Approvazione dei requisiti per la redazione dei progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto"), al punto 1, indicano da quali documenti debbano essere composti il progetto preliminare e quello definitivo (v. allegati).

Ai sensi del primo comma dell'art. 75 della legge regionale della Sicilia 16 aprile 2003 n. 4, inoltre, nelle more della approvazione di una organica disciplina per la gestione del demanio marittimo regionale, per il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture per la nautica da diporto si applicano gli articoli da 1 a 10 del DPR 02/12/1997 n. 509, come aggiornati dalla stessa legge regionale.

Da ciò deriva che anche nella Regione Sicilia per le prestazioni in questione unico professionista competente è l'ingegnere.

Salvo diverso avviso del Ministero competente, si concorda inoltre con l'inclusione delle opere relative alla collocazione di pontili galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto tra le opere portuali.

Riguardo il documento redatto dal Consiglio dell'Ordine degli

Ingegneri della Provincia di Ascoli Piceno il Consiglio Nazionale non ha osservazioni da aggiungere, trattandosi di decisione rimessa alla valutazione discrezionale dell'Ordine provinciale.

Ai fini informativi si trasmettono in allegato gli artt. 277, 278 e 280 bis del Regolamento per la navigazione marittima, sulle competenze dell'ingegnere navale, del costruttore navale e sul progettista per le imbarcazioni da diporto e l'art. 48 della stessa normativa, sul collaudo degli stabilimenti e depositi costieri (trattasi del DPR 15/02/1952 n. 328).

Allegati:

- 1) art. 3 DPR 509/1997;
- 2) art. 6 DPR 509/1997;
- 3) punto 1 allegati I e II, DM 14/04/1998;
- 4) art. 277 reg. nav. mar.;
- 5) art. 278 reg. nav. mar.;
- 6) art. 280-bis reg. nav. mar.;
- 7) art. 48 reg. nav. mar. .

---

[bancadati@cni-online.it](mailto:bancadati@cni-online.it)