

**STUDIO LEGALE
AVV. PAOLO di MARTINO**

Piazza Aranci,18 Massa 54100
Tel.+39 0585.46636 Fax+39 0585.47053

Corso di Porta Nuova,18 Milano 20121
Tel.+39 02.370.530.01 Fax+39 02.370.530.07

Prot. 13606-C/pdm

PARERE LEGALE

**Preg.mi
Destinatari
Loro sedi**

I. Quesito

Richiesto di parere legale in ordine

alla convertibilità/equiparazione del diploma di cui alla Scuola diretta a fini speciali di progettazione per la nautica da diporto in Corso di Laurea “triennale” in Ingegneria Nautica, con conseguente riconoscimento del titolo di dottore in Ingegneria Nautica, si osserva quanto segue in fatto e in diritto.

II. Metodologia

Si è preventivamente proceduto al reperimento di tutto il materiale documentale utile ad una più ampia comprensione della vicenda (con ricerca anche presso l'Istituto di diritto Pubblico dell'Università di Pisa) con particolare attenzione ai piani di studio del vecchio ordinamento (Scuola diretta a fini speciali, in prosieguo anche SDFS) e del nuovo (corso di laurea “triennale” in Ingegneria Nautica), ricostruendo, altresì, la storia della nascita della scuola e della sua evoluzione ordinamentale (da Architettura a Ingegneria).

Si è provveduto a ricercare il complesso materiale normativo (normazione primaria - *leggi* -, secondaria - *regolamenti e decreti ministeriali* - e terziaria - *atti normativi universitari* -) cercando di assemblarlo in modo coerente pur spesso in una “certa” illogicità intrinseca e non coordinamento dello stesso.

Si è provveduto a contattare personalmente sia il precedente Preside della Scuola (Prof. XXX - Architettura) che l'attuale Preside del Corso di

Laurea (Prof. XXX - Ingegneria), con i quali si sono avuti contatti scritti, nonché colloqui personali. Sono state effettuate, inoltre, direttamente e per il tramite di personale incaricato dello Studio visite presso la Capitaneria di Porto della Spezia e Genova per verificare le modalità di iscrizioni dei diplomati della scuola nell'apposito registro delle abilitazioni professionali del personale tecnico delle costruzioni navali ai sensi del vigente regolamento di esecuzione del cod. nav.

Si è proceduto, poi, alla raccolta del materiale dottrinario e giurisprudenziale indispensabile ad un corretto inquadramento della problematica, avendo cura di ricercare situazioni analoghe (per quanto riguarda i principi generali applicabili alla fattispecie) pur nell'assoluta esclusività e particolarità di quello in esame.

E' stata, infine, effettuata una piccola ricerca su pubblicazioni di settore in relazione al ruolo della Scuola diretta a fini speciali, nonché recensioni, convegni, giornali etc.

Si è avuto un colloquio anche con il Presidente della Fondazione della Cassa di Risparmio della Spezia, ente che ebbe a contribuire economicamente proprio alla nascita della Scuola.

III. Brevi cenni sulla storia e sull'evoluzione della SDFS

Capire e conoscere meglio il passato e le origini della SDFS, rappresenta una importante chiave di lettura per la comprensione del presente.

Emblematico ed ancora di vivissima attualità è un articolo del Prof. XXX (V. XXX: "*Progettista o Designer?* " in Riv. Trim. Disegno Digitale e Design, Anno 1 n.3, 2002, ed. Poll. Design) proprio sulla questione dei "nomi" e dei "titoli" di studio in cui si legge:

Progettista o Designer? Annoso dibattito o bizantino cavillo del lessico italiano corrente poiché, in inglese, il termine è unico né esiste distinzione alcuna fra le due figure professionali.

[...]

La progressiva industrializzazione del prodotto ha, immancabilmente, generato le prime controversie fra progettista, produttore e utente con una conseguente necessità di individuazione delle rispettive competenze e, quindi, delle responsabilità. Ne è conseguito un interessamento del legislatore e la promulgazione di una serie di norme, a partire dalla Legge sulla Nautica, n° 50 del '71, che, fra l'altro, prevedeva anche l'istituzione della figura del "progettista nautico".

Nel contempo, presso l'Università di Genova stava prendendo corpo la Facoltà di Architettura, voluta e generata da quella di Ingegneria che, a sua volta, derivava dall'ampliamento disciplinare della prima storica ottocentesca Regia Scuola di Ingegneria Navale.

Gli anni '70 coincidevano anche con il crepuscolo dei transatlantici, ormai anacronistici ma ancora vivi nell'orgoglio politico e di bandiera. Logico, quindi, che la nuova Facoltà rispettasse le tendenze in atto e le tradizioni scientifico culturali della Facoltà generatrice, integrandone il quadro formativo attraverso l'inserimento nell'ordinamento didattico di alcune discipline di carattere architettonico navale.

Il rapido epilogo dei transatlantici, accompagnato dallo sviluppo della nautica, suggerì quasi subito il nuovo orientamento da imprimere a tale ambito disciplinare e la nuova caratterizzazione fu colta dal legislatore per affidare alla Facoltà il compito di adempiere alle direttive di Legge, istituendo una struttura formativa specifica per i Progettisti Nautici. Chiamato in causa anche l'imprescindibile apporto scientifico culturale dell'Ingegneria Navale, dalla collaborazione fra le due Facoltà nacque, unica in Italia, la Scuola di Progettazione per la Nautica da Diporto che trovò ospitalità e sede a La Spezia.

La storia e il buon esito della "Scuola della Spezia" sono sufficientemente noti nell'ambiente nautico, non solo italiano, né vale la pena di dilungarcisi ulteriormente.

Certo, è storia ancora molto recente e, se alcuni dei neo-Progettisti Nautici già iniziano a distinguersi nel novero dei professionisti free lance di buona fama, tutti gli altri operano negli uffici tecnici dei vari cantieri.

*Lo scopo sembrava raggiunto: finalmente un solo linguaggio riuniva progetto e design, sia in fase creativa che produttiva, e tale linguaggio derivava dalla fusione delle competenze architettoniche con quelle ingegneristiche. Riassunto così, in poche parole, tutto sembra semplice ed ovvio poiché riassume il criterio fondativo del design. Nella pratica, si trattava di una piccola rivoluzione: era la prima volta che un Corso di Laurea [n.d.r. ciò di cui oggi si discute è proprio la definizione o meno di Corso Laurea] **non esclusivamente ingegneristico navale conduceva all'acquisizione della dignità di firma di un progetto afferente a tale area disciplinare.***

Soprattutto, offriva alla committenza una garanzia certificabile di idoneità progettuale, non solo per quanto attiene alle strutture dello scafo o alle qualità evolutive, ma anche per capacità di trasporto, coerenza architettonica e sicurezza dei soggetti trasportati. Era, inoltre, una consistente opportunità di risparmio per l'industria che poteva finalmente attingere, e di fatto attingeva a piene mani, ad una sorgente, o "incubatore" professionale di competenze già mature e pronte da utilizzare senza dover disperdere costi ed energie per il raggiungimento della qualificazione auspicata.

I grandi fenomeni, però, non possono tener conto delle piccole entità e la Riforma Universitaria ha travolto questa piccola ma significativa realtà: come poteva immaginare, il burocrate, che, a lato della grande "tabella di Mendeleieff" del sapere o, meglio, dell'insegnare universitario, così rigidamente incasellato da secoli di convenzioni astratte e poteri baronali, potesse esistere anche un solo elemento ibrido la cui qualità consisteva proprio nello stare a cavallo fra due caselle?

L'umile Scuola della Spezia divenne, dapprima, Ingegneria Nautica, subendo una diminuzio che la privava di alcune indispensabili qualità formative ma la cui altisonante e blasonata denominazione ben stuzzicava la vanità degli enti sovvenzionatori.

[...]

Ma come conseguire e, soprattutto, certificare tale "chiara fama"?

Semplice: è sufficiente che ci sia qualcuno che lo affermi, assumendosene, però, la responsabilità in termini di risarcimento dell'eventuale danno arrecato. In pratica: una compagnia assicuratrice la quale, però, per sottoscrivere la polizza pretende sia un curriculum professionale che una qualifica formativa, entrambi certi; allora, progettista o designer? (rimando alla prima riga).

Esiste ed è indubbio un duplice ordine di problemi legato alla storia stessa della SDFS ed alla sua disciplina legale originaria, nonché all'evoluzione (o involuzione) della normativa stessa che, nel mare *magnum* della riforma universitaria, non ha adeguatamente considerato e tutelato una particolare realtà di nicchia forse non ben conosciuta dai profani e neppure ben tutelata nelle sedi di dovere.

Esiste, poi, un indubbio riflesso legato alla diversità di *nomen iuris* e di riflesso giuridico attribuito ad un Corso di Laurea o ad una SDFS che, magari pur a parità di identica sostanza pratica (come appare nel caso in esame), induce – falsamente – ad attribuire al titolo maggiore (diploma di laurea), degli "attributi" che quello minore (diploma di SDFS) in realtà aveva già tutti in sé.

A tal proposito si deve osservare, infatti, come nella sostanza la SDFS ha portato alla piena e completa formazione professionale di giovani che ad oggi lavorano tutti nella progettazione per la nautica da diporto al pari dei “nuovi” ingegneri nautici, cui sono conferite potestà analoghe e/o equipollenti ai neo ingegneri nautici, ma con un diploma di Scuola Diretta a Fini Speciali che suona per lo meno sotto il profilo formale come un *minus*.

IV. Diploma di SDFS, Diploma Universitario, Diploma di Laurea di I livello

In questa vicenda sono proprio gli aggettivi e gli avverbi ad accentuare la zona grigia ed i dubbi interpretativi in presenza di una normazione primaria e secondaria alquanto selvaggia.

Il ragionamento deve seguire due linee guida: una formale e strettamente legata al dato normativo ed una sostanziale legata a quale tipo di professionalità è riuscita a dare la SDFS e se tale professionalità (sulla base del *curriculum* scolastico) è sovrapponibile a quella di chi esce dal Corso di Laurea in Ingegneria Nautica.

In altre parole si sta provando a dimostrare che la SDFS è in tutto e per tutto uguale/equipollente alla attuale Laurea di I livello in Ingegneria Nautica se non proprio sotto il profilo formale, quanto meno per quello sostanziale.

Sulla questione formale, su cui avremo modo di ritornare nel prosieguo, si osserva come il titolo sicuramente sia e/o possa essere considerato per legge (D.p.r. 10.03.1982 n.162 e Legge 19.11.1990 n.341) come un Diploma Universitario (ben altro e diverso, almeno nella forma, da un Diploma di Laurea ad esempio in Ingegneria Nautica).

L'art.7 della legge n.341/90 intitolato “**Disposizioni per le scuole dirette a fini speciali**” stabilisce:

1. Entro un anno dalla pubblicazione dei decreti di cui all'articolo 9, le università deliberano la soppressione delle scuole dirette a fini speciali, ovvero ne prevedono, nello statuto:

a) la trasformazione in corsi di diploma universitario;

b) la conferma secondo il loro specifico ordinamento.

2. Trascorso il predetto termine qualora l'università non abbia provveduto a quanto previsto dal comma 1, le scuole dirette a fini speciali presenti nell'ateneo sono soppresse.

3. L'attivazione di nuove scuole dirette a fini speciali è limitata alle tipologie esistenti e a quelle già previste nel piano di sviluppo dell'università 1986-1990.

4. Le scuole dirette a fini speciali confermate ai sensi del comma 1, lettera b), o attivate ai sensi del comma 3, rimangono in funzione secondo le norme del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1982, n. 162, fino alla data di entrata in vigore della legge sull'ordinamento dell'istruzione post-secondaria.

5. Lo statuto dovrà dettare le eventuali disposizioni per il graduale passaggio al nuovo ordinamento e per consentire il completamento degli studi da parte degli studenti già iscritti.

La norma va letta unitamente al primo comma dell'art.2 ed al primo comma dell'art.3 della medesima legge:

Art. 2. Diploma universitario.

1. Il corso di diploma si svolge nelle facoltà, ha una durata non inferiore a due anni e non superiore a tre, e comunque corrispondente a quella eventualmente stabilita dalle norme della Comunità economica europea per i diplomi universitari di primo livello ed ha il fine di fornire agli studenti adeguata conoscenza di metodi e contenuti culturali e scientifici orientata al conseguimento del livello formativo richiesto da specifiche aree professionali. [...]

Art. 3. Diploma di laurea.

1. Il corso di laurea si svolge nelle facoltà, ha una durata non inferiore a quattro anni e non superiore a sei ed ha il fine di fornire agli studenti adeguate conoscenze di metodi e contenuti culturali, scientifici e professionali di livello superiore. [...]

Nel caso di specie (pur non essendo venuti in possesso dell'atto istitutivo della SDFS) si verterebbe in ipotesi di conferma e mantenimento di una Scuola Diretta a Fini Speciali senza dubbio rientrante nella categoria di cui all'art.2 ovvero Diploma Universitario.

Non basta.

Ad avviso di chi scrive si potrebbe ravvisare un caso per così dire *ante litteram* o *ante lege* di Corso di Laurea triennale di I livello, secondo quella che sarà la normativa che entrerà in vigore solo più tardi.

L'abrogato comma 2 dell'art.2¹ assegnava alle Facoltà la possibilità di riconoscere anche **totalmente** i *curricula* dei Corsi di Diploma Universitario (anche SDFS) ai fini del proseguimento degli studi per il conseguimento delle Lauree (Diplomi di Laurea) **non inferiori a quattro anni e non superiori a sei** (art.3 co.1).

Ma questo riferimento a quattro/sei anni (trattandosi di legge antecedente alla riforma universitaria) deve essere letto, oggi, nel senso di tre anni più due anni alla luce della riforma dell'ordinamento Universitario (essendo appunto scomparsi i corsi di laurea tradizionali), tale per cui ci si deve chiedere se quel tipo di percorso scolastico sia inquadrabile in un percorso formativo di Laurea di I livello piuttosto che in un Diploma Universitario.

¹ Art. 2 co. 2 legge 341/90 abrogato dall'art.17 comma 119 legge 15.05.1997 n.127 stabiliva che:

Le facoltà riconoscono totalmente o parzialmente gli studi compiuti nello svolgimento dei curricula previsti per i corsi di diploma universitario e per quelli di laurea ai fini del proseguimento degli studi per il conseguimento, rispettivamente, delle lauree e dei diplomi universitari affini, secondo criteri e modalità dettati con i decreti di cui all'articolo 9, comma 1, fermo restando in ogni caso l'obbligo di tale riconoscimento

Le norme, quindi, vanno lette nella loro evoluzione ed avendo riguardo al principio generale vigente nel diritto amministrativo del *tempus regit actum*.

Dunque, se si accede e si accoglie una interpretazione siffatta, si deve concludere sotto il profilo formale-giuridico per l'esistenza della possibilità da parte delle Facoltà di trasformare un Corso di Diploma Universitario o SDFS totalmente ed integralmente in Laurea triennale di I livello in presenza di quei requisiti che contraddistinguono appunto il percorso di studi di una Laurea triennale di I livello piuttosto che, invece, di un Diploma Universitario².

Vero è che in questo modo si rientra ancora una volta in una valutazione attinente ad una sfera di “discrezionalità tecnica” circa il riconoscimento degli esami, ma è anche vero che il *curriculum* scolastico, la tipologia di insegnamento, la modalità, lo scopo e le finalità della SDFS erano proprio speculari ed assimilabili ad una Laurea di I livello secondo lo spirito della riforma (cfr. Università La Sapienza, *Guida alla riforma universitaria*, Roma, 2002): [...]

- *abbreviare i tempi di conseguimento del titolo di studio e ridurre gli abbandoni;*

- *coniugare una preparazione metodologica-culturale, da sempre obiettivo didattico-universitario, con una formazione fortemente professionalizzante;*

² In vero si deve osservare, per quanto valore e cogenza giuridica possa avere, l'esistenza di una relazione illustrativa al D.M. MURST 26.05.1998 (in attuazione delle norme di cui alla legge n.127/1997 in materia di criteri generali per gli ordinamenti universitari) in cui viene evidenziato quanto segue: [...] *Esclusione della possibilità di abbreviazione di corso in relazione a crediti riconosciuti (Commissione del Senato e Consiglio Universitario Nazionale) - L'idea stessa di credito didattico, sempre più diffusa in tutti i sistemi scolastici europei e posta alla base delle principali proposte di riforme del sistema formativo attualmente in discussione in Italia, richiede che le attività concluse positivamente dallo studente in precedenti corsi di studio e riconosciute come rilevanti per un determinato nuovo curriculum didattico possano comportare una abbreviazione del curriculum stesso. E' da rilevare che il decreto non prevede alcun automatismo: l'individuazione della rilevanza, per il Corso o per la Scuola, di studi precedenti è interamente demandata al giudizio degli organismi didattici responsabili.*

- creare un sistema di studi articolato su due livelli di laurea con la formula del 3+2 affiancati, ciascuno, da altri percorsi possibili per l'aggiornamento costante e rivolti sia a studenti che a professionisti;
- facilitare la mobilità degli studenti a livello nazionale internazionale attraverso l'introduzione del sistema dei crediti.

V. Sulla questione dei piani di studio

Ferme restando le considerazioni più generali di cui sopra, la questione nasce principalmente da una “presunta” esatta o quasi esatta sovrapposibilità dei piani di studio tra la Scuola diretta a fini speciali e l'attuale Corso di Laurea in Ingegneria Nautica.

Risultava, quindi, indispensabile verificare *in primis* se e in quale misura ciò fosse vero, nonché le motivazioni sottese al cambiamento e che hanno portato alla trasformazione della Scuola nel Corso di Laurea.

Va ribadito che la riforma dell'ordinamento universitario ha stravolto il quadro tradizionale lasciando ancora oggi ampie zone d'ombra, spesso non normate o normate in modo “selvaggio” dal legislatore.

Storicamente la SDFS era nata sotto l'egida della Facoltà di Architettura, pur avendo in sé un nucleo di studi in realtà più da costruttore/ingegnere che da architetto. L'ottima riuscita della SDFS (leggasi “appetibilità”), unitamente a questioni interne (politico-culturali legate probabilmente anche alla eterna diatriba tra Architettura e Ingegneria), oltre è giusto dirlo ad una maggiore attinenza degli insegnamenti ad Ingegneria, hanno poi portato a spostare l'asse della Scuola sotto l'egida di quest'ultima Facoltà appunto.

A poco tempo dall'entrata in vigore della riforma universitaria, dunque, il Consiglio del nuovo Corso di Studio in Ingegneria Nautica si riunisce in apposita seduta del 18.12.2001 per deliberare in ordine alla trasposizione della SDFS (Corso di Diploma Universitario) in Corso di Laurea in Ingegneria Nautica, con le dovute integrazioni del piano di Studi.

La delibera, adottata ai sensi dell'art.3 del Reg. di Ateneo (ult. mod. con D.R. n.4465 del 28.09.06) pone a fondamento (implicito) quanto stabilito dal D.M. dell'allora Ministero dell'Istruzione Università e Ricerca (Ministro Zecchino) pubb. in *supp. ord.* n.270 della G.U. 19.10.2000 n.243, con il quale venivano identificate le tipologie di esame ed il numero di crediti formativi minimi per il raggiungimento dei crediti (esami) "fondamentali" al fine dell'ottenimento della Laurea (quelli che saranno oggetto di integrazione al piano di studi della **ex** SDFS).

In particolare la delibera adotta due allegati di cui uno (il secondo) stabilisce quali esami della SDFS possono essere convalidati e con quali crediti formativi, mentre l'altro (il primo) individua gli esami e i relativi programmi da presentare ad integrazione (cui si dovrà aggiungere anche la prova di lingua straniera).

Si deve osservare che gli esami di Analisi Matematica 1 e Geometria 1 (ma anche Fisica e Macchine) attengono, per così dire, a quello "zoccolo duro" di esami previsti dal D.M. senza i quali non è possibile raggiungere la Laurea, non potendo essere compensati quantitativamente/numericamente da altri crediti (es. la formazione e l'esperienza anche lavorativa).

Il nuovo Corso di Laurea in Ingegneria Nautica, che di fatto ha soppiantato la SDFS, risulta pertanto sì la *naturale evoluzione* della Scuola, ma sarebbe un *quid novi* riconoscendo un "titolo superiore" (Diploma di Laurea e non Diploma Universitario) vuoi anche per motivi legati ad una questione prettamente normativa.

Sarebbero, dunque, almeno due in prima battuta le questioni delicate:

- 1. Patto e la motivazione sottostante con cui è stata deliberata l'istituzione del Corso di Laurea in Ingegneria Nautica al posto della SDFS;**

2. la delibera del Consiglio del nuovo Corso di Studio in Ingegneria Nautica soprattutto nel suo profilo della scelta di merito (o, forse sarebbe meglio dire, di discrezionalità tecnica difficilmente sindacabile in sede di giudizio) in relazione:

2.1. alla scelta di quali esami da convalidare e quali e quanti crediti formativi attribuire;

2.2. alla scelta (obbligata sulla scorta del D.M.?) sull'individuazione di quali esami (e programmi di esame) sarebbero stati da sostenere ad integrazione per il conseguimento della Laurea.

Il problema della esatta sovrapposibilità dei piani di studi, quale motivo asseritamente dirimente per il riconoscimento del titolo di Ingegnere risulta, quindi, ad avviso di chi scrive fuorviante dovendosi andare a vedere appunto a monte per la ragioni sin qui esposte.

Altro discorso ben diverso e ben più complesso è, poi, stabilire sotto il profilo legislativo e professionale che cosa siano abilitati a fare e con quali differenze i diplomati della SDFS, i diplomati con altro diploma universitario in materie analoghe e i laureati triennali in Ingegneria Nautica.

VI. Sul riconoscimento dei crediti formativi

Come sopra accennato, al cospetto di una fonte normativa primaria statale che individua il numero di crediti e la tipologia di esami fondamentali, diventa difficile sostenere che il Consiglio Universitario abbia errato in tale scelta.

Sul punto rileva, poi, il fatto che la valutazione di detto organo è sostanzialmente una valutazione attinente alla sfera di una vera e propria **discrezionalità tecnica** che sotto il profilo legale-amministrativo ben difficilmente può essere oggetto di impugnazione se non per una chiara ed evidente violazione di norme tecniche.

Detta violazione dovrebbe, poi, essere dimostrata con una super-consulenza (da affidarsi ai massimi livelli ad altri professori universitari del settore) la quale individui un errore nell'attribuzione dei crediti in funzione del programma e del titolo di studi da conseguire in rapporto all'attività lavorativa consentita dalla legge.

Del resto neppure un ipotetico ottenimento di maggiori crediti formativi a fronte di una lunga esperienza professionale acquisita negli anni dai soggetti interessati (cosa non impossibile) potrebbe andare ad incidere, ad oggi, sul quel nucleo “qualitativo” di crediti previsti dal D.M., salvo ad esempio forse:

- ritenere illegittimo **ab origine** l'atto normativo (il Decreto Ministeriale appunto) in relazione alla scelta di assegnazione di un certo numero di crediti “fondamentali” diversi e aggiuntivi rispetto a quello che era il piano di studi della SDFS (origine incontestata della nascita del nuovo Corso di Laurea), anche in considerazione della tipologia di attività lavorativa consentita dalla legge ai diplomati della Scuola;
- dimostrare che il **curriculum** di studio della SDFS anteriore alla riforma, per sua caratteristica, peculiarità, fini etc. è del tutto idoneo e comprensivo quanto a numero di crediti con una Laurea di I livello in specie di Ingegneria Nautica;
- dimostrare, ad esempio, che la tipologia di attività lavorativa svolta dai diplomati vecchio ordinamento, la firma di progetti di imbarcazioni da diporto presuppone necessariamente già la conoscenza di quelle parti di Matematica e Geometria e degli altri esami (Fisica, Macchine, CAD) oggetto di integrazione.

VII. Il regolamento di attuazione al codice della navigazione: art.280 bis³

³ "Art. 280-bis (Progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto)
1 - Salvo le competenze stabilite dagli artt. 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) avere 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 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 sopra elencati 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 tecnica, 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 del personale tecnico 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.

Con D.P.R. 04.06.1997 n.271 è stato introdotto il nuovo art.280 *bis* al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione con il quale è si è individuata la figura specifica del progettista per la costruzione delle imbarcazioni da diporto.

Da quei pochi atti dei lavori preparatori che si è potuto leggere, si evince con sufficiente chiarezza come il legislatore volesse fare riferimento proprio alla SDFS, nonché a personale con diploma di scuola superiore (Istituti nautici) munito di esperienza lavorativa.

Il comma 2 lett.b) di detto articolo menziona infatti esplicitamente i **diplomi universitari e/o le scuole dirette a fini speciali per la progettazione della nautica da diporto**, operando una sostanziale equiparazione.

Per ottenere l'iscrizione nel registro di cui all'art.275 reg. att. cod. nav. in qualità di progettista di imbarcazioni da diporto, è necessario uno dei titoli menzionati (tra cui c'è anche laurea in ingegneria **navale**, civile, meccanica, aeronautica, architettura) unitamente al superamento di un esame di abilitazione.

Orbene al di là del paradosso che emerge dall'esame del combinato disposto di cui all'art.277 e art.280 *bis* per cui l'ingegnere **navale** può ai sensi dell'art.277 *progettare o dirigere la costruzione, la trasformazione e la riparazione di navi e galleggianti di qualsiasi tipo e tonnellaggio* con il suo solo titolo di studi, mentre per progettare imbarcazioni da diporto (sottoinsieme minore) deve superare un esame di abilitazione, la norma pare però dire una cosa: i diplomati delle SDFS sono equiparati quanto a validità del titolo ed al

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."

loro riflesso operativo ad altri diplomi universitari analoghi, al punto che si è ritenuto di creare una norma *ad hoc* che lo esplicitasse.

La norma è del 1997 e, quindi, **anteriore** alla riforma universitaria e alla nascita del nuovo Corso di Laurea in Ingegneria Nautica (altro *diploma universitario* secondo la dizione della norma citata); ne discende a logica che se già prima della citata riforma vi era una sostanziale equiparazione del titolo della SDFS ad altri Diplomi Universitari triennali (diversi dalle Lauree di cui al comma 2 punto a) art.280 *bis*) analoghi, al di là della diversità del *nomen juris*, anche dopo si deve ritenere sussistente la riconoscibilità e trasponibilità del diploma di SDFS nel nuovo Corso in Ingegneria Nautica da essa appunto nato (trattandosi di Corso di Laurea triennale in tutto e per tutto equiparabile a quei Diplomi Universitari di cui parla la norma del 1997 ed all'epoca a loro volta equiparati quanto a validità al Diploma di SDFS).

E che il legislatore, sulla questione dei titoli abilitanti alla costruzione di navi da diporto, abbia inteso equiparare la SDFS ad altri diplomi (“universitari” e aggiungiamo noi a questo punto anche “di Laurea triennale”) lo si evince anche da altre fonti normative secondarie come il D.M. 30.04.2003 n.175 (del Ministero della Attività Produttive di concerto con il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti).

All'art.3 co.3 lett.**a) - b)** di detto D.M. che regola 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, si dice che *il personale incaricato delle prove e dei controlli deve possedere uno dei seguenti titoli e requisiti* [...] equiparando e mettendo su di un identico piano il *diploma universitario* [e/o di Laurea?] *nelle materia di progettazione o di costruzioni navali* (lett. *a)*), e il diploma

universitario o scuola universitaria diretta a fini speciali per la progettazione per la nautica da diporto (lett. *b*).

Una certa confusione e superficialità nella tecnica legislativa che caratterizza spesso il legislatore contemporaneo, tradisce in questo caso specifico un *lapsus calami* emblematico.

O il Ministero si è sbagliato nel citare due volte, per giunta una a seguito dell'altra, i diplomi universitari o - come è più probabile anche a livello di mera interpretazione letterale e sistematica - ha inteso attribuire al diploma universitario nelle materia di progettazione o di costruzioni navali il significato di Diploma di Laurea in Ingegneria Nautica (o similari), equiparando detto titolo al diploma della SDFS attribuendo, dunque, a quest'ultimo una valenza del tutto uguale al *diploma universitario* [*rectius* Diploma di Laurea di I livello] *nelle materia di progettazione o di costruzioni navali* di cui alla lett. *a*).

Il dato è di non poca rilevanza e dice due cose significative:

- per primo conferma che il diploma della SDFS è a tutti gli effetti di legge riconosciuto come un diploma universitario (la circostanza appare pacifica);
- per secondo lo equipara in tutto e per tutto, quanto a tipologia di attività e sulla sola base del titolo ad altro *diploma universitario nelle materia di progettazione o di costruzioni navali* che altro non può essere che un Diploma di Laurea almeno di I livello, a patto di non ritenere che il legislatore sia incorso in una macroscopica ed inutile ripetizione con la medesima menzione - *diploma universitario* - alla lett. *a*) e alla lett. *b*)

E, comunque, che il diploma della SDFS sia sicuramente e a tutti gli effetti da considerarsi un diploma universitario, se ne ha conferma

autorevole anche da una pronuncia della Suprema Corte che si può attingere al caso in esame: cfr. **Cass. sez. lav. Sent. del 25-10-2005 n. 20658.**

Massima:

Ai diplomi rilasciati, nel regime transitorio, dalle scuole dirette a fini speciali, inserite nell'ordinamento universitario al pari delle scuole di specializzazione e dei corsi di perfezionamento, va riconosciuto il valore legale dei diplomi universitari, alla stregua di quanto già previsto dalla disciplina di cui al d.p.r. n. 162 del 1982; ne consegue che, ai fini della concessione dei permessi retribuiti previsti dalla contrattazione collettiva, sul piano ermeneutico contrattuale, l'espressione adottata dalle parti «diploma universitario», non può essere interpretata trascurando il quadro delle definizioni legali dei titoli di studio e la clausola contrattuale recante la definizione di diploma universitario come conseguente ad un corso di studio universitario almeno biennale dopo la scuola media superiore (nella specie, la suprema corte ha riformato la decisione di merito che aveva ritenuto il diploma di esperto in tutela ambientale, rilasciato dalla scuola diretta a fini speciali in tutela delle risorse territoriali, organizzata e gestita dalla facoltà di ingegneria dell'università di L'Aquila, non equiparabile ad un diploma universitario e, conseguentemente, non rientrante nelle fattispecie contemplate dall'art. 20 c.c.n.l. per dipendenti Enel).

Dalla motivazione (la scuola, nel caso di specie era presso la Scuola diretta a fini speciali in tutela delle risorse territoriali, organizzata e gestita dalla Facoltà di Ingegneria dell'Università di L'Aquila, per il conseguimento del diploma di esperto in tutela ambientale):

“Invero la scuola in questione, istituita con decreto rettorale n. 189/0002 del 24 luglio 1989, ai sensi del d.p.r. del 10 marzo 1982 n. 162, è stata organizzata e gestita dalla Facoltà di Ingegneria dell'Università di L'Aquila.

In base all'art. 1 del detto d.p.r. "le scuole dirette a fini speciali...fanno parte dell'ordinamento universitario e concorrono a realizzare i fini istituzionali delle Università". In particolare lo stesso articolo dispone che "presso le Università possono essere costituite: a) scuole dirette a fini speciali per il conseguimento di diplomi post-seconda, per l'esercizio di uffici o professioni, per i quali non sia necessario il diploma di laurea, ma sia richiesta ugualmente una formazione culturale e professionale nell'ambito universitario;...".

Le dette scuole, quindi, sono inserite nell'ordinamento universitario al pari delle scuole di specializzazione e dei corsi di perfezionamento (vedi anche espressamente il titolo del capo primo del detto d.p.r.).

L'art. 5, poi, dello stesso d.p.r. dispone che "I corsi di studio delle scuole dirette a fini speciali sono corsi ufficiali universitari, hanno

durata biennale o triennale e si concludono con il rilascio di un diploma previo superamento di un esame di Stato. La frequenza dei corsi è obbligatoria".

L'art. 10, infine, prevede che "agli studenti dei corsi delle scuole contemplate nel presente capo si applicano le disposizioni di legge e di regolamento riguardanti gli studenti universitari...ad esclusione di quelle che disciplinano il passaggio da un corso di laurea ad un altro. Ai diplomati delle scuole dirette a fini speciali che si iscrivono a corsi di laurea si applicano le disposizioni che disciplinano le iscrizioni ai corsi laurea di coloro che sono già fomite di una laurea o di un diploma, con il limite, in ogni caso, di abbreviazione del corso non superiore ad un anno".

È fuor di dubbio, quindi, che i diplomi rilasciati dalle dette scuole siano per legge "diplomi universitari" aventi "valore legale".

Nè tale valore può ritenersi subordinato alla emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica previsti dall'art. 9 dello stesso d.p.r., con i quali "possono essere determinati i diplomi delle scuole dirette a fini speciali che, in relazione a specifici profili professionali, hanno valore abilitante per l'esercizio delle corrispondenti professioni ovvero di titolo per l'accesso a determinati livelli funzionali del pubblico impiego per i quali non sia previsto il diploma di laurea".

Detti decreti, infatti, sono previsti per il riconoscimento di un valore ulteriore (abilitante all'esercizio di una professione o di titolo per l'accesso a determinati livelli funzionali del pubblico impiego) con riferimento ad un diploma avente già un valore legale.

Erronea, quindi, risulta la affermazione contenuta nell'impugnata sentenza, la quale, peraltro, si è espressa in termini dubitativi con riferimento a tutte le scuole dirette a fini speciali (senza neppure considerare che riguardo ad altre scuole e ad altri diplomi i decreti in esame sono stati emanati - vedi, tra gli altri, il d.p.r. 15/01/1987 n. 14 per la disciplina del valore abilitante del diploma di assistente sociale -).

Tale rilievo, poi, neppure potrebbe essere messo in dubbio dalla considerazione che, all'epoca del conseguimento del diploma de quo, era già intervenuta la riforma di cui alla legge 19/11/1990 n. 341, che ha previsto che (art. 7) "1. Entro un anno dalla pubblicazione dei decreti di cui all'art. 9 (della stessa legge) le università deliberano la soppressione delle scuole dirette a fini speciali, ovvero ne prevedono, nello statuto: a) la trasformazione in corsi di diplomi universitario; b) la conferma secondo il loro specifico ordinamento.

2. Trascorso il predetto termine qualora l'università non abbia provveduto a quanto previsto dal comma 1, le scuole dirette a fini speciali presenti nell'ateneo sono soppresse.

3. L'attivazione di nuove scuole dirette a fini speciali è limitata alle tipologie esistenti e a quelle già previste nel piano di sviluppo dell'università 1986/1990".

Lo stesso art. 7 della legge n. 341 citata, infatti, ha previsto che: "4. Le scuole dirette a fini speciali confermate ai sensi del comma 1, lettera b), o attivate ai sensi del comma 3, rimangono in funzione secondo le norme del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1982, n. 162, fino alla data di entrata in vigore della legge sull'ordinamento dell'istruzione post-secondaria.

5. Lo statuto dovrà dettare le eventuali disposizioni per il graduale passaggio al nuovo ordinamento e per conseguire il completamento degli studi da parte degli studenti già iscritti".

Infine l'art. 16 della stessa legge, tra le norme finali, ha precisato che "Nella presente legge...nella dizione "corsi di diploma" si intende compresa anche quella di "corsi delle scuole dirette a fini speciali" fino alla loro trasformazione o soppressione".

Ai diplomi, quindi, rilasciati nel regime transitorio va riconosciuto senza alcun dubbio il valore legale proprio degli stessi già previsto dalla disciplina di cui al d.p.r. del 1982 n. 162 (cfr. Cons. di Stato sez. 2^a 14/06/1995 n. 1413 con riferimento alle scuole successivamente soppresse).

Così accolti i profili fin qui esposti, parimenti fondata è, altresì, la censura concernente la interpretazione della normativa contrattuale, accolta in sostanza dall'impugnata sentenza in violazione dei criteri ermeneutici principali (art. 1362 e 1363 c.c.).

Sul punto osserva la Corte che, sul piano ermeneutico contrattuale, la espressione adottata dalle parti ("diploma universitario"), non poteva essere interpretata trascurando sia il quadro delle definizioni legali dei titoli di studio richiamati, sia le precisazioni contenute nello stesso contratto circa i singoli titoli ed in specie la definizione del "diploma universitario" come "conseguente ad un corso di studio universitario almeno biennale dopo la scuola media superiore".

Ciò detto e appurato, il periglioso passaggio logico-giuridico è dato proprio dalla contestata e non riconosciuta trasponibilità ***sic et simpliciter*** del Diploma Universitario della SDFS in Diploma di Laurea di I livello, in questo caso in Ingegneria Nautica, a fronte invece di un percorso di studi strutturato proprio come una laurea triennale di I livello ed avente la stessa identica struttura, le stesse identiche finalità e gli stessi identici sbocchi e prospettive lavorative, a fronte però di una **"apparenza"** che attribuisce *ictu oculi* meno importanza ad un diploma di SDFS piuttosto che ad un Diploma di Laurea.

In considerazione di quanto appena detto si può ragionevolmente sostenere, anche come argomento di forza in vista del perseguimento di una soluzione non contenziosa, che:

- esista pacificamente sia a livello normativo che giurisprudenziale una **equiparazione legale** del diploma della SDFS con un diploma universitario in materie del tutto analoghe;

- non solo: esista anche sotto il profilo dei lavori consentiti dalla normativa una equiparazione di titoli di studi tra una diploma di SDFS e altro diploma universitario e/o di laurea in materie analoghe, avvallandone così l'esatta sovrapposibilità;

- sia esistita ed esista la possibilità giuridica di riconoscere *in toto* un percorso di studi di una SDFS ed il correlativo diploma ai fini di una Laurea triennale di I livello;

- nel caso di specie ci siano molti presupposti per affermare che struttura, metodologia, finalità della SDFS⁴ siano assolutamente sovrapponibili a

⁴ **SCUOLE DIRETTE A FINI SPECIALI Art.1** *Nell'Università degli studi di Genova sono ancora attivate le seguenti scuole dirette a fini speciali: di assistenza nefrologica e tecniche dialitiche – di dirigenti e docenti di scienze infermieristiche – in progettazione per la nautica da diporto - per strumentisti di sala operatoria – per tecnici cosmetici – di tecnici di fisiopatologia cardiocircolatoria (ad indirizzo chirurgico) – di tecnico di igiene ambientale e del lavoro – di terapia enterostomale per infermieri professionali.*

[...]Art.4 Scuola diretta a fini speciali in progettazione per la nautica da diporto. È istituita una scuola diretta a fini speciali in "Progettazione per la nautica da diporto" presso l'Università di Genova.

La scuola ha il compito di preparare personale con competenza:

a. nella conoscenza degli strumenti tecnici essenziali per la progettazione delle imbarcazioni da diporto ed affini;

b. nella tecnica progettuale di base per affrontare i molteplici problemi connessi alla nautica da diporto quale il problema delle infrastrutture turistiche, i problemi ambientali, ecc.;

c. nella promozione di studi, ricerche e scambi di informazioni tecnico-scientifiche nel proprio campo di attività.

La scuola rilascia il diploma di progettista per la nautica da diporto. Il corso di studi ha la durata di anni tre.

Ciascun anno prevede duecentocinquanta ore di insegnamento e duecentocinquanta ore di attività pratiche guidate.

quelli del Corso di Laurea triennale in Ingegneria Nautica istituito con la riforma universitaria a prescindere da un mutamento (ampliamento) del programma di studi, intervenuto – per chi oggi agisce – dopo il termine degli studi (principio del *tempus regit actum*).

In base alle strutture disponibili la scuola è in grado di accettare il numero massimo di iscritti determinati in venti per ciascun anno di corso per un totale di sessanta studenti.

Concorrono alla costituzione della scuola le facoltà di architettura e di ingegneria cui afferiscono gli insegnamenti.

Nel manifesto annuale degli studi viene indicata la sede della direzione della scuola.

Gli insegnamenti impartiti sono i seguenti:

1 Anno: istituzioni di matematica; istituzioni di meccanica; chimica generale ed applicata; disegno navale; elementi costruttivi delle imbarcazioni; principi di calcolo automatico; norme e regolamenti per la nautica; fisica tecnica; composizione nautica I; storia della nautica.

2 Anno: scienza delle costruzioni; meccanica dei fluidi; elettrotecnica ed elettronica; materiali e tecnologie I; impianti di bordo I; resistenza e propulsione delle imbarcazioni; strutture navali; statica delle imbarcazioni; principi di design I; composizione nautica II;

3 Anno: materiali e tecnologie II; impianti di bordo II; attrezzature di bordo; imbarcazioni a vela; imbarcazioni plananti; principi di design II; composizione nautica III.

Materie di indirizzo. A completamento dei corsi del terzo anno il candidato al diploma deve seguire due dei seguenti insegnamenti: tecniche e organizzazione dei cantieri; porti e approdi turistici; materie economiche e tecniche commerciali; arredamento navale. Non sono ammesse abbreviazioni di corso.

L'attività pratica comporta esercitazioni in aula e sopralluoghi didattici. Il tirocinio, che si svolge sotto la guida di un docente designato dal consiglio della scuola, consiste nella prestazione d'opera in qualità di coadiutore progettista presso uno studio o un operatore del settore nautico il cui nominativo deve essere approvato dal consiglio della scuola. Il tirocinio ha durata di tre mesi. La frequenza ai corsi e del tirocinio pratico è obbligatoria. Gli esami annuali e quello conclusivo del tirocinio pratico si svolgono analogamente a quelli dei normali corsi di laurea universitari.

L'esame di diploma consiste in:

a) un progetto esecutivo di imbarcazione da diporto;

oppure:

b) uno studio originale di ampiezza ed importanza adeguata, riguardante aspetti particolari della progettazione delle imbarcazioni da diporto

in, http://www.unige.it/regolamenti/studenti/vecchio_ordinamento/SDIRETTEFS.pdf. Ebbene, struttura, metodologia e finalità di una SDFS così pensata ben possono/dovrebbero essere considerate proprie di una Laurea di I livello.

VIII. In particolare sui possibili vizi della Delibera del Consiglio dei Corsi di Studio in Ingegneria Nautica

Si deve osservare come ai sensi del vigente regolamento di Ateneo fosse presente il rappresentante degli studenti sig. Pietro Del Santo il quale si limitò a richiedere il riconoscimento *del massimo numero possibile di esami in considerazione del fatto che questo nuovo corso di studi rappresenta la naturale evoluzione del loro attuale percorso formativo.*

Apparentemente, dunque, non è stato violato il contraddittorio ed in ogni caso quanto meno si può sostenere che non è stata correttamente verbalizzata la chiara manifestazione di volontà da parte del rappresentante degli studenti circa la richiesta di trasposizione automatica della SDFS in laurea in Ingegneria Nautica.

Sul punto, bisogna dirlo, sono deboli gli elementi che possano giocare a favore della tesi della esatta sovrapposibilità dei due piani di studi.

In ogni caso si potrebbe ritenere esistente, in considerazione anche della delicatezza e complessità della decisione, un vizio di carenza di motivazione in ordine alle ragioni giuridiche e tecnico-discrezionali che hanno portato alle decisioni di cui alla delibera.

La mera presenza di un rappresentante degli studenti di per sé può essere ritenuta non sufficiente, in un caso come questo, ai fini della configurabilità di un attento, serio, leale e trasparente contraddittorio.

Il fatto che fossero in gioco interessi importanti, questioni tecnico-giuridiche di non facile comprensione, avrebbe dovuto indurre il Consiglio del Corso ad effettuare una più approfondita istruttoria dando anche la possibilità alla controparte (il rappresentante degli studenti) di contraddire con proprie osservazioni o per il tramite di esperti: e ciò non risulta avvenuto.

Come non risulta dalla delibera finale il percorso logico-giuridico-tecnico che ha condotto il Consiglio del Corso a quella decisione.

IX. Sulle posizioni di danno derivanti dal mancato riconoscimento della Laurea: profili di fatto e aspetti giuridici

Il buon numero di adesioni alla presente iniziativa, ha consentito di verificare e confutare le ipotesi di danno inizialmente formulate.

Molte sono le lamentele circa assunzioni legate ad un titolo di scuola superiore e/o comunque ad un mancato riconoscimento del diploma di SDFS ai fini di un migliore inquadramento lavorativo, con ovvie conseguenze negative sotto il profilo economico; viene evidenziato che alcuni laureati triennali, più giovani e con meno esperienza, riescono ad avere progressioni in carriera non consentite a chi ha il diploma di SDFS.

Si sono riscontrate, altresì:

- ~ impossibilità ad accedere ad assunzioni presso importanti aziende in quanto il titolo non è riconosciuto come Laurea, pur essendo il profilo richiesto pertinente al curriculum di studi effettuato (Trenitalia, Parco Nazionale Arcipelago della Maddalena);
- ~ impossibilità a causa del mancato riconoscimento come Laurea ad accedere a Master di Specializzazione;
- ~ impossibilità, soprattutto per chi lavora e risiede all'estero (e non sono pochi), di ottenere l'equiparazione con analoghi corsi di ingegneria stranieri e, conseguentemente, di ottenere l'iscrizione nei relativi albi; all'estero sia in ambito pubblico che privato, anche all'interno di grandi aziende, il diploma di SDFS non ha valore contrariamente alle Lauree triennali che possono essere equiparate;
- ~ impossibilità a sottoscrivere progetti;

- ~ difficoltà, per i liberi professionisti, a gestire il loro aspetto contributivo INPS;
- ~ difficoltà di inquadramento nelle aziende anche sotto il profilo della categoria lavorativa di appartenenza e, dunque, come contratto lavorativo e correlate tutele;

La maggior parte, poi, lamentano anche un aspetto di natura per così dire di detrimento “morale” legato al fatto di essere stati tra i primi in Italia ad uscire da quella Scuola, di lavorare da anni anche ad alti livelli, e di non vedersi riconosciuto un titolo che di fatto (al di là delle problematiche citate) si sentono realmente cucito addosso anche e proprio per il tipo di attività che effettivamente e realmente svolgono.

Ognuna di queste riflessioni, a parte l'eventuale e successiva necessità di fornirne prova in sede giudiziaria, ha in sé il portato di valutazioni giuridico-dottinarie molto importanti che potrebbero trovare ingresso nell'ipotesi di una soluzione contenziosa innanzi al T.A.R., ma che qui servono anche come argomento di forza al fine di stimolare la ricerca di una soluzione nell'interesse di tutti.

Non è la sede qui per disquisizioni giuridiche sulla differenza tra diritti soggettivi, interessi legittimi ed aspettative legittime e la loro tutelabilità, ma appare comunque opportuno sintetizzare alcuni concetti fondamentali.

Nel caso in esame si potrebbe dire di essere in presenza quantomeno di **interessi legittimi** di natura **pretensiva** (aventi ad oggetto l'ottenimento di un provvedimento favorevole a parte della P.A.). Dopo la nota sentenza della Cassazione n.550/1999 e la legge n.205/2000 è stata riconosciuta la **risarcibilità** degli interessi legittimi indipendentemente dal fatto che essi siano di natura oppositiva o pretensiva.

La giurisprudenza amministrativa (competente in queste ipotesi) ha dunque cominciato a vagliare la risarcibilità della perdita di **chance** quale danno presente, attuale, costituito dalla lesione della possibilità di

conseguire il risultato favorevole, che incide direttamente il patrimonio del danneggiato e può essere concretamente valutato (*ex multis* Cons. St. sez.VI sent.07.02.2002 n.686, in *FA*, 2002, 453). E' necessario dimostrare in giudizio l'esistenza del danno patrimoniale (anche morale o esistenziale⁵), legato alla perdita di *chance* derivante dal mancato ottenimento del provvedimento favorevole, e del nesso eziologico con il provvedimento illegittimo **annullato** imputabile a **colpa** della P.A.

Va da sé che prima si deve arrivare ad ottenere l'annullamento dell'atto amministrativo ritenuto illegittimo e lesivo, passando per le forche caudine (soprattutto nel caso in esame) del riconoscimento di una colpa imputabile alla P.A. A tal proposito si deve per correttezza evidenziare che la giurisprudenza amministrativa più rigorosa non riconosce l'esistenza di una colpa in capo alla P.A. (e quindi non riconosce il danno) in ipotesi di errori scusabili, della **formazione incerta delle norme applicate, e di rilevante e particolare complessità del fatto** oltre di oscillazioni interpretative.

Circa l'onere della prova del danno si deve rimarcare come esso non debba essere inteso in modo eccessivamente rigoroso, atteso che potrebbe essere sufficiente dimostrare la possibilità attuale di conseguire un risultato utile e migliore (es. progressione in carriera, migliore inquadramento e migliore tutela lavorativa, migliori possibilità di lavoro firmando un progetto, possibilità di accesso a concorsi, iscrizioni in albi professionali anche esteri etc.), secondo un criterio di verosimiglianza alla stregua del principio dell'*id quod plerumque accidit*.

Non constano, a chi scrive, precedenti specifici assimilabili al caso di specie avendo trattato la giurisprudenza amministrativa molto più spesso ipotesi legate per esempio a mancate ammissioni a gare d'appalto o concorsi pubblici. Pur tuttavia esistono alcune pronunce e alcune

⁵ Cendon, Ziviz, Il danno esistenziale, 2000. Si ritiene, infatti, da autorevole dottrina che le mortificazioni derivanti dal mancato superamento di concorsi pubblici in conseguenza dell'illegittimo svolgimento delle procedure di selezione, sia un danno risarcibile.

posizioni dottrinarie che hanno individuato dei principi che si ritiene possano giocare a nostro vantaggio ed a sostegno della risarcibilità delle pretese qui vantate derivanti appunto dalle conseguenze del mancato riconoscimento del titolo.

A fronte, infatti, di chi ha sostenuto la risarcibilità degli interessi legittimi pretesivi nei soli casi di esercizio illegittimo di attività vincolata della P.A. (quella cioè a risultato garantito), si è obiettato che è *tutt'altro che pacifico l'assunto alla stregua del quale il giudizio prognostico sia escluso ogni qualvolta residuino margini di discrezionalità all'amministrazione, almeno nel caso in cui - come nell'ambito delle procedure selettive - vengano in considerazione profili di discrezionalità tecnica che, in quanto tali, esulano dalla riserva di merito. In tali ipotesi, parte della giurisprudenza, infatti, ritiene possibile esperire una "gara virtuale"* (Susca, 2002, 705).

Il Consiglio di Stato in linea con tale impostazione, pur sempre in un caso di appalti pubblici, ha precisato che *nei casi in cui ad un soggetto è preclusa in radice la partecipazione ad una gara o concorso, sicché non è possibile dimostrare ex post, né la certezza della vittoria, né la certezza della non vittoria, la situazione soggettiva tutelabile è la chance, cioè l'astratta possibilità di un esito favorevole. Il risarcimento del danno da perdita di chance può avvenire o in forma specifica o per equivalente* (Cons. St. sent. 18.12.2001 n.553, in *UA*, 2002, 700).

Anche queste argomentazioni, oltre a rappresentare un *input* per future ed eventuali azioni contenziose, sono e saranno spese in sede di ragionamenti su questa complessa situazione al fine di arrivare ad un esito condiviso.

Risposta al quesito

Tenuto conto di quanto sopra e della complessità delle questioni sottese, si ritiene in estrema sintesi più percorribile e consigliabile, almeno in prima battuta, una strada informale che consenta ai richiedenti di effettuare le integrazioni di studi richieste per legge con una “certa” agevolazione da parte del corpo docente, magari con esercitazioni concordate, secondo un *modus operandi* assolutamente trasparente e già sperimentato (cfr. Corso di Laurea triennale in disegno industriale – Facoltà di Architettura Genova). Dispense *on-line*, guida alle parti più importanti dei programmi, esercitazioni concordate, sessione unica di esami *ad hoc* potrebbero rappresentare un valido aiuto agli studenti lavoratori che intendono percorrere tale strada.

In questa direzione di “profilo basso” si sta al momento lavorando con l’auspicio di ottenere una risposta (si spera a ragion veduta positiva) a breve e sicuramente prima dell’estate.

Ciò consentirebbe con uno sforzo accettabile di ottenere ciò che per vie legali-amministrative (ricorso al Rettore, richieste al Ministero, ricorso al T.A.R. etc.) potrebbe avere sicuramente tempi più lunghi ed una maggiore alea per i motivi sopra ampiamente esposti.

Il livello di azione successivo, per il quale si sono già poste in qualche modo le basi, è il coinvolgimento nella questione degli enti pubblici locali (Comune, Provincia, soprattutto), degli enti privati finanziatori (Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia in particolare), nonché una sollecitazione parlamentare presso il Ministero competente, per esempio, tramite quesito allo stesso o al CUN.

Rimane ferma la percorribilità della strada contenziosa, con tutte le avvertenze di cui sopra.

Si rende questo parere scritto sulla base di quanto esaminato e dei colloqui tenuti, con riserva se del caso di ulteriori approfondimenti.

Si resta a disposizione per ogni chiarimento, assicurando l’aggiornamento continuo sull’evoluzione della vicenda.

Siano graditi i migliori saluti.

Milano, Massa li xxx

Avv. Paolo di Martino

P.S. Per la presente pratica n.13606-C/pdm fare riferimento allo Studio in Massa piazza Aranci n.18

Riferimenti normativi essenziali

- Legge n. 11.02.1971 n.50
- D.p.r. 10.03.1982 n.162
- Legge 19.11.1990 n.341
- Legge 15.05.1997 n.127
- D.P.R. 04.06.1997 n.271
- D.M. MURST 26.05.1998
- D.M. MURST (Ministro Zecchino) pubb. in *supp. ord.* n.270 della G.U. 19.10.2000 n.243
- Del. Corso di Studio in Ingegneria Nautica Università Genova 18.12.2001
- D.M. MAP 30.04.2003 n.175 (di concerto con il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti).