

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1244

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ACCAME, ACHILLI, AMODEO, ANDÒ, CARPINO,
CASALINUOVO, CONTE, COVATTA**

Presentata il 9 gennaio 1980

Estensione al settore marittimo della legge 1° giugno 1977, n. 285, concernente provvedimenti per l'occupazione giovanile

ONOREVOLI COLLEGHI! — Uno degli ultimi episodi discutibili della nostra storia sociale e politica è stato l'esclusione del settore marittimo dai provvedimenti per la occupazione giovanile (legge 1° giugno 1977, n. 285), pur contenendo questa legge, i cui benefici sono stati ottenuti in minima parte, i presupposti di avviamento al lavoro, di qualificazione professionale ed importanti agevolazioni economiche per gli imprenditori.

È più che lodevole che la legge 1° giugno 1977, n. 285, abbia insistito sulle disposizioni in materia di artigianato e agraria, due campi fondamentali per la nostra economia e patrimonio di lavoro di antiche e nobili tradizioni trascurate dal nostro paese.

Non si comprende però per quale motivo le attività marinare non abbiano trovato posto nella suddetta legge se solo si pensa al settore della pesca, di cabotaggio o di altura, così carente di personale qualificato.

Esaminando attentamente l'articolo 1 titolo I « Norme generali del testo del provvedimento per l'occupazione giovanile » si legge che « scopo del provvedimento è quello di incentivare l'impiego straordinario di giovani in attività agricole, artigiane, commerciali, industriali e di servizio... realizzare piani di formazione professionale finalizzati alle prospettive generali di sviluppo... ».

Domanda: « L'impresa marittima non rientra nelle attività industriali e di servizio » ?

Oppure dovremo spiegare ai nostri studenti nautici, che studiando il cielo stellato la loro futura professione sarà quella di agricoltore ? La legge 1° giugno 1977, n. 285, ha però fallito in grande parte i suoi obiettivi per alcune ragioni fondamentali: le attività agricole e artigianali sono per buona parte inesistenti e forse passeranno molti anni prima di avere una struttura tale da creare un movimento di

massa e una chiara vocazione per questa attività.

Agli 800 mila giovani in attesa nelle liste speciali (in gran parte disoccupati « intellettuali»), alla fine del 1978 solo 40 mila erano avviati a una occupazione e per la maggior parte presso Enti pubblici. Le imprese private hanno mostrato infatti di ignorare le agevolazioni concesse con le modifiche alla legge-giovani: contratti a termine a sei mesi, nessun obbligo di assunzione, sgravi fiscali.

Nonostante questi incentivi, i contratti stipulati a giovani disoccupati dall'industria privata erano 239 ad aprile 1979.

D'altra parte la formazione professionale regionale è stata appena avviata e manca ancora di un preciso raccordo con la struttura sociale e produttiva del paese.

Questa mancanza di coordinamento tra gli obiettivi della legge nazionale di formazione professionale, i piani regionali e la carenza di studio delle effettive necessità della produzione in rapporto alle effettive possibilità di sviluppo delle diverse categorie hanno vanificato i benefici della legge 1° giugno 1977, n. 285, la quale doveva essere invece una qualificante iniziativa sociale.

L'intervento di formazione professionale delle singole regioni in sintonia con la legge 1° giugno 1977, n. 285 avrebbe dovuto qualificare il giovane occupato. Si ritorna sempre ad un abusato termine: « programmazione » senza la quale non si possono fare piani di sviluppo né a lungo né a medio termine.

Basti pensare che la Regione Liguria, dove si concentra il 60 per cento dell'industria marittima, nella primavera di quest'anno ha approvato un programma di corsi di qualificazione per marinai, tanchisti, elettricisti, operai meccanici per marittimi dalle regioni del Mezzogiorno con almeno due anni di navigazione, i quali sarebbero stati ospitati e pagati dalla Regione Liguria per un periodo di 7-8 mesi.

A tutt'oggi nessuna risposta è giunta alla Regione Liguria, dimostrando che manca un coordinamento regionale qualificato nella nostra marina mercantile.

A parte queste considerazioni negative è innegabile che da una legge, la legge 1° giugno 1977, n. 285, che ha come obiettivo l'occupazione giovanile e la formazione professionale, è stata esclusa l'impresa marittima, la quale ha estremamente bisogno di soddisfare esigenze occupazionali di determinate categorie e conseguentemente di curarne la loro qualificazione.

Tra queste vi è quella del diplomato nautico, che acquisisce il titolo professionale di allievo capitano di lungo corso o di macchina.

La legge 1° giugno 1977, n. 285 all'articolo 4 recita: « presso le sezioni comunali di collocamento è istituita una lista speciale nella quale si possono iscrivere i giovani non occupati... », il che presuppone che questi giovani siano in possesso del libretto di lavoro.

I giovani iscritti negli uffici di collocamento della gente di mare non sono titolari di libretto di lavoro ma di libretto di navigazione.

Nella legislazione del lavoro della Pubblica amministrazione il libretto di navigazione è un documento in possesso ad una ben determinata categoria di lavoratori la cui attività si esplica secondo le norme del codice della navigazione. C'è da aggiungere che tutta la vita di lavoro del navigante dipende, in ottemperanza a questo codice, da una amministrazione più militare che civile.

L'insieme di tutte queste cose potrebbe far pensare che, tutto sommato, essendo la categoria della gente di mare nella sua totalità attestata sulle 50.000 unità, essa è un'isola di privilegio.

Invece è esattamente il contrario: il lavoratore marittimo è al di fuori dei diritti dello Statuto dei lavoratori, è quindi un lavoratore discriminato.

Questa discriminazione si riflette nella stesura delle disposizioni amministrative e legislative in materia di lavoro; tanto è vero che gli estensori della legge 1° giugno 1977, n. 285, facendo riferimento agli uffici di collocamento hanno escluso i giovani iscritti degli uffici di collocamento della gente di mare.

Ci si domanda come fa un paese al decimo posto nella graduatoria mondiale della Marina mercantile, il cui *import-export* avviene per l'80 per cento via mare, ottomila chilometri di costa, un'attività marittima intensissima tra continente e isole a dimenticare le esigenze e i diritti della gente di mare. La risposta potrebbe essere: il Ministero della marina mercantile non avendo nessuna forza, alcun coordinamento con gli altri Ministeri, una grave non conoscenza delle necessità dei naviganti o dei problemi del mare, non è in grado di salvaguardare gli interessi della marineria.

Su questo argomento si può discutere ma non sembra il caso in questa sede di insistere su questi concetti; a titolo di esempio si richiama l'attenzione sulle conclusioni della relazione dell'ingegner Spinellicci « Sicurezza e sinistri marittimi » laddove denuncia da parte del nostro Paese il colpevole ritardo nella ratifica di importantissime convenzioni internazionali marittime.

È certo che al nostro giovane che si avvia alla carriera marinara dobbiamo dire: sarai un discriminato.

Questa ipotesi, d'altra parte, è stata evidenziata dalla ben nota sentenza della Corte costituzionale che, chiamata a dare un giudizio su un rapporto di lavoro tra marittimo e armatore, ha confermato la « diversità » giuridica e sociale del lavoratore marittimo rispetto alle altre categorie di lavoratori in quanto la tutela sociale del marittimo è inquadrata in una legislazione particolare che discende direttamente o indirettamente dal codice della navigazione.

È nell'ambito di questa legislazione e attraverso lo strumento dinamico dei contratti collettivi di lavoro che devono essere enucleati i diritti dei lavoratori ma-

rittimi, i quali però di fatto rimangono una categoria emarginata, nel movimento di evoluzione sociale, dal mondo del lavoro.

Fortunatamente su questo tema una parte della Magistratura si sta muovendo in senso favorevole all'inquadramento del lavoratore marittimo nell'ambito di una normativa che normalizzi il suo *status* evitando quelle discriminazioni che, come si è visto nella legge 1° giugno 1977, numero 285 escludono dai suoi benefici i giovani titolari di libretto di navigazione e in attesa di occupazione. La conclusione è dunque una sola: marina mercantile e le organizzazioni sindacali e professionali della gente di mare devono darsi un assetto giuridico e sociale consono con la evoluzione del mondo del lavoro, intervenendo tempestivamente sulle leggi nazionali, regionali, sui provvedimenti sociali e iniziando sollecitamente a modificare la legislazione marittima per reinserire chi lavora sul mare nel pieno dei suoi diritti civili.

Da quanto precede scaturisce la proposta legislativa per la « estensione della legge 1° giugno 1977, n. 285, sui provvedimenti per la occupazione giovanile nel settore marittimo ».

Si tratta di cinque articoli che dovrebbero inserire nei benefici della 285 i diplomati di coperta e di macchina, i giovani di coperta, di macchina, di camera e di cucina.

È chiaro che il provvedimento legislativo dovrà avere carattere di urgenza in quanto un numero sempre maggiore di allievi ufficiali è in attesa del primo imbarco.

Questa situazione si verifica ormai da diversi anni e provoca a lungo andare una carenza nei quadri degli ufficiali della marina mercantile di cui necessita l'armamento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Presso ogni ufficio di collocamento della gente di mare è istituita una lista speciale nella quale si possono iscrivere i giovani non occupati, di età compresa tra i 18 ed i 24 anni, aumentabili a 29 per i diplomati nautici.

I giovani possono essere iscritti contemporaneamente anche nei turni generali.

È fatto divieto di successiva iscrizione nelle liste speciali di cui al primo comma dei giovani avviati al lavoro ai sensi della presente legge.

ART. 2.

La commissione prevista dalla legge sul collocamento della gente di mare provvede alla formazione delle graduatorie dei giovani sulla base delle domande presentate tenendo conto sia delle qualifiche professionali iniziali catalogandole con le seguenti qualifiche: diplomati di coperta e macchina, giovani di coperta, di macchina, di camera e di cucina, e della condizione economica, familiare e personale degli interessati.

I giovani possono chiedere di essere destinati ad attività non corrispondenti al titolo di studio di cui sono in possesso. In tale ipotesi il titolo di studio non ha rilevanza sul rapporto instaurato in applicazione della presente legge.

La prima formazione della graduatoria ha luogo entro 60 giorni dalla entrata in vigore della presente legge. Gli aggiornamenti successivi hanno luogo alla fine di giugno ed alla fine di dicembre di ogni anno.

La graduatoria è resa pubblica ed affissa nell'albo degli uffici di collocamento gente di mare.

Le richieste non possono essere nominative ma saranno fatte sulla base della graduatoria.

Contro l'omessa, erronea o indebita inclusione nelle liste speciali è ammesso ricorso alla commissione paritetica. Detto

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ricorso deve essere formulato entro 30 giorni dalla pubblicazione delle liste. La commissione decide entro e non oltre 30 giorni dal loro deposito.

La mancata decisione entro il suddetto termine ha valore di reiezione del ricorso.

ART. 3.

Durante il periodo di applicazione della presente legge i giovani di età tra i 18 ed i 24 anni iscritti nelle liste speciali, possono essere assunti dall'armatore previa effettuazione di un periodo di prova di 30 giorni, con contratto a tempo indeterminato secondo le modalità della presente legge.

Su ogni nave passeggeri possono essere imbarcati in forza della presente legge fino a 5 giovani ogni 20 marittimi o frazione di essi.

ART. 4.

I giovani assunti a norma del precedente articolo hanno diritto alla retribuzione contrattuale prevista per il livello iniziale della corrispondente qualifica; retribuzione riferita alle ore di lavoro effettivamente prestate.

All'armatore sono corrisposte agevolazioni nella misura di lire 64 mila mensili per la durata di 24 mesi.

Gli imbarchi devono essere effettuati in 4 tempi di 6 mesi ciascuno con un eventuale intervallo di due mesi tra un imbarco e l'altro.

ART. 5.

All'atto dei versamenti dei contributi all'INPS per la previdenza marinara, l'armatore detrae l'importo delle agevolazioni previste nel precedente articolo.

Ai fini del rimborso — da effettuarsi dallo Stato sulla base degli importi risultanti dai rendiconti annuali della Previdenza marinara — l'INPS tiene apposita evidenza contributiva.

L'armatore è tenuto a comunicare, entro 5 giorni, all'ufficio di collocamento competente ed alla Previdenza marinara, i nominativi dei giovani che abbiano cessato il rapporto di lavoro.

ART. 6.

Al fine di incentivare l'impiego straordinario dei giovani nelle attività marittime, da parte di imprese pubbliche o private, per i successivi tre anni è prevista una spesa complessiva di lire 1.060 miliardi la cui copertura è assicurata dall'art. 29 della legge 1° giugno 1977, n. 285.