

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 906

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MARENCO, MARIO CARUSO, ENZO CARUSO, ARDICA, SALVO,  
PAMPO, MARINO BUCCELLATO, BRACCI, PEZZOLI, DELL'UTRI,  
EPIFANI, MANZONI, URSO**

Norme per assicurare il passaggio dell'iscrizione della posizione previdenziale dei comandanti e direttori di macchina di nave dall'INPS all'INPDAI

*Presentata il 12 luglio 1994*

ONOREVOLI COLLEGHI! — In seguito ad azioni giudiziarie intraprese da numerosi comandanti e direttori di macchina di nave, di società di navigazione dell'armamento pubblico di preminente interesse nazionale, intese ad ottenere la corretta attribuzione, ai fini previdenziali, della qualifica di dirigente di azienda industriale, è stato riconosciuto per tutti gli attori tale diritto. In molti casi, fatti salvi i relativi requisiti di legge, gli attori hanno ottenuto la pensione a carico dell'INPDAI. Il succitato riconoscimento da parte della magistratura è stato di misura imponente: ben 13 sentenze di Cassazione!

Ne consegue, secondo rigorosa dottrina, che il riconoscimento in oggetto dovrebbe sussistere anche, per similitudine, per i

comandanti e direttori di macchina dell'armamento libero; ciò rende indispensabile uno strumento legislativo, sia per porre fine ad un contenzioso che dura da più di dieci anni, sia per fare salve talune pregiudiziali di anzianità assicurativa convenzionale già previste per i marittimi iscritti all'assicurazione generale obbligatoria (AGO) dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) dalla legge 26 luglio 1984, n. 413, (articoli 24, 25 e 26).

La predetta legge disciplina a far tempo dal 1° gennaio 1980 il rapporto pensionistico dei marittimi, prevedendone l'inserimento nel regime AGO dell'INPS.

Prima dell'entrata in vigore della succitata legge tutti i marittimi dell'armamento libero erano iscritti alla Gestione marit-

timi, come fondo integrativo, ed all'AGO, come fondo base, in applicazione delle leggi 27 luglio 1967, n. 658, e 22 febbraio 1973, n. 27. Ciò, però, con una peculiarità: le contribuzioni ai due fondi erano versate non calcolandole sulle retribuzioni reali, bensì su retribuzioni convenzionali di molto inferiori alle effettive. Inoltre l'iscrizione ai due fondi era limitata ai soli periodi di effettiva navigazione.

Per contro l'anzianità contributiva massima era commisurata a 30 anni anziché 40, come previsto da sempre nell'AGO.

Indispensabilmente il legislatore, con la legge n. 413 del 1984, ha dovuto operare un salvataggio assicurativo coprendo convenzionalmente i periodi vuoti di contribuzione tra un imbarco e l'altro, al fine di permettere all'assicurato il raggiungimento dei 40 anni contributivi massimali.

L'intento è stato raggiunto con l'articolo 25 della citata legge n. 413 del 1984 che prevede un prolungamento in successione temporale del 40 per cento dei singoli periodi assicurativi di navigazione.

L'articolo 25 ha risolto equamente nel maggior numero dei casi il problema delle descritte vacanze assicurative, ma in alcuni casi ha portato ad un epilogo negativo per gli assicurati e ciò per il seguente motivo: i prolungamenti del 40 per cento implicano la diluizione in essi della già scarsa retribuzione tabellare ed inoltre, se non trovano spazio assicurativo vuoto, dopo ogni sbarco il prolungamento stesso si sposta in avanti e talvolta produce retribuzione di bassa misura nell'ultimo quinquennio assicurativo preso a riferimento per il calcolo della misura della pensione, causando così l'abbassamento della retribuzione assicurativa pensionabile e di conseguenza la riduzione della misura della pensione.

La manchevolezza del legislatore consiste nel non aver previsto, quando necessario, la neutralizzazione, sia pure parziale, dei succitati prolungamenti temporali del 40 per cento. Tale distrazione è stata individuata il 9 giugno 1993 dal Pretore di Milano, il quale, per sospetto di incostituzionalità, ha sottoposto tale articolo 25 al vaglio della Corte costituzionale.

Per quanto riguarda la posizione contributiva dei marittimi dell'armamento libero, posteriormente al 1° gennaio 1980, si constata due situazioni:

a) marittimi che risolvono il rapporto di lavoro allo sbarco;

b) marittimi che non risolvono il rapporto di lavoro allo sbarco e che dopo aver usufruito del riposo per ferie e festività si reimbarcano su navi della stessa società.

Per il primo caso il legislatore non ha dovuto questa volta operare un vero e proprio salvataggio per il recupero dei periodi a terra in quanto, a partire dal 1° gennaio 1980, per effetto della legge 29 febbraio 1980, n. 33, i contributi venivano versati non più sulla base di tabelle retributive convenzionali ma sulle retribuzioni reali, secondo il dettato dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153.

Per quanto detto, allo sbarco del marittimo, nel calcolo della liquidazione spettantegli, entrano gli emolumenti relativi a ferie e riposi compensativi per i giorni di sabato, domenica e festività varie maturati in navigazione e non usufruiti. I suddetti periodi, retribuiti in anticipo allo sbarco e come visto regolarmente coperti da contribuzione, formano il prolungamento assicurativo stabilito dall'articolo 24 della legge 26 luglio 1984, n. 413. In questo modo soltanto in rari casi il prolungamento ha effetto negativo sulla misura della pensione. Sarebbe stato più razionale prevedere anche questa volta una parziale neutralizzazione dei prolungamenti stessi.

Dalla precedente analisi degli articoli 24 e 25 si deduce con estrema chiarezza che, per poter iscriverne all'Istituto nazionale di previdenza per i dirigenti di aziende industriali (INPDAI) i comandanti e direttori di macchina dell'armamento libero attualmente iscritti all'AGO con vantaggio in tutte le situazioni, occorrono le norme cautelative insite negli articoli 24 e 25, traslate nell'INPDAI stesso e questa volta opportunamente razionalizzate secondo il disposto degli articoli 3 e 4 della proposta di legge che sottoponiamo alla vostra attenzione.

Il chiaro dettato dei suddetti articoli rende superfluo ogni commento. Per l'articolo 5 della presente proposta di legge va fatto notare che in taluni casi viene imposta l'inabilità alla navigazione con grado d'invalidità inferiore a quello minimale richiesto dall'INPDAL.

Per una facile comprensione dell'articolo 6 è necessario riferirsi all'articolo 26 della legge n. 413 del 1984: gli stati maggiori naviganti delle società pubbliche e di preminente interesse nazionale, prima dell'1° settembre 1967 erano iscritti ad un fondo pensioni, sostitutivo dell'AGO, chiamato Gestione speciale della Cassa nazionale della previdenza marinara.

Successivamente, in data 1° settembre 1967, con l'entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 658 (legge di riforma della previdenza marinara), il fondo Gestione speciale da sostitutivo divenne integrativo dell'AGO. Ne consegue che i suddetti ufficiali, per effetto degli articoli 58, 60 e 62 della legge n. 658 del 1967, venivano assoggettati contemporaneamente ad una doppia contribuzione.

Con l'entrata in vigore della legge n. 413 del 1984 (chiamata usualmente « legge di riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi ») il legislatore, nel decretare la fine della Gestione speciale, provvede (con l'articolo 26), per i maggiori contributi versati alla Gestione speciale dal 1° settembre 1967 al 31 dicembre 1979, a garantire nell'AGO una maggiorazione assicurativa convenzionale dei suddetti periodi commisurata al 30 per cento.

Ora, dato che dal 1° aprile 1973 inizia il riconoscimento retroattivo per i comandanti e direttori di macchina della qualifica di dirigenti di aziende industriali, in armonia con la legge 15 marzo 1973, n. 44, consegue che dal 1° aprile 1973 al 31 dicembre 1979 sono stati e vengono trasferiti dall'AGO all'INPDAL anche i succitati contributi integrativi della ex Gestione speciale.

È da questa situazione che si delinea razionalmente la traslazione nell'articolo 5 della presente proposta di legge, del beneficio previsto dall'articolo 26 della legge n. 413 del 1984 dell'AGO.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### ART. 1.

*(Abrogazioni).*

1. È abrogato il comma 15-*bis*, dell'articolo 6 del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236.

### ART. 2.

*(Obbligo d'iscrizione all'INPDAI dei comandanti e direttori di macchina di nave).*

1. I capitani di lungo corso ed i capitani di macchina di nave, di cui rispettivamente, agli articoli 248 e 266 del regolamento per la navigazione marittima approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, a far tempo dalla data di promozione a comandante e direttore di macchina, sono obbligatoriamente iscritti all'Istituto nazionale di previdenza per i dirigenti di aziende industriali (INPDAI).

### ART. 3.

*(Maggiorazione assicurativa convenzionale riconosciuta dall'INPDAI per i periodi di navigazione effettuati da comandanti e direttori di macchina di nave antecedenti all'iscrizione presso l'Istituto).*

1. I periodi di navigazione effettuati prima dell'iscrizione all'INPDAI e trasferiti in base all'articolo 3 della legge 27 dicembre 1953, n. 967, come modificato dall'articolo 4 della legge 15 marzo 1973, n. 44, nell'Istituto medesimo, si considerano maggiorati figurativamente del 40 per cento ai fini del diritto e della misura delle prestazioni.

2. L'anzianità assicurativa complessiva, determinata tenendo conto del prolungamento di cui al comma 1, non può in ogni caso superare il periodo intercorrente tra la data della prima iscrizione all'assicurazione generale obbligatoria dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) e quella della prima iscrizione all'INPDAl, ovvero le date di reiscrizione al citato Istituto nella eventualità di periodi di imbarco con qualifica non dirigenziale.

3. La retribuzione pensionabile relativa ad ogni singolo periodo oggetto della maggiorazione viene ripartita sull'intero periodo comprensivo della maggiorazione stessa.

4. La maggiorazione si intende neutralizzata qualora provochi una diminuzione della misura della pensione.

#### ART. 4.

*(Maggiorazione assicurativa convenzionale riconosciuta dall'INPDAl per i periodi di navigazione effettuati da comandanti e direttori di macchina).*

1. Ai comandanti e direttori di macchina che al momento dello sbarco risolvono il proprio rapporto di lavoro, i singoli periodi di navigazione vengono maggiorati convenzionalmente del 40 per cento.

2. L'anzianità assicurativa complessiva determinata tenendo conto anche delle maggiorazioni non può, in ogni caso, superare il periodo intercorrente tra la data di prima iscrizione all'INPDAl e quella della decorrenza della pensione.

3. La retribuzione pensionabile relativa ad ogni singolo periodo oggetto della maggiorazione viene ripartita sull'intero periodo comprensivo della maggiorazione stessa.

4. Ai soli fini della determinazione della retribuzione pensionabile le maggiorazioni dei periodi vengono neutralizzate quando l'assicurato raggiunga la massima anzianità assicurativa utile, ovvero quando le maggiorazioni stesse provochino una diminuzione della misura della pensione.

## ART. 5.

*(Inabilità alla navigazione).*

1. Il dirigente navigante riconosciuto inabile alla navigazione, di cui all'articolo 32 della legge 26 luglio 1984 n. 413, ha diritto alla pensione d'invalidità a carico dell'INPDAL.

## ART. 6.

*(Ricostituzione della posizione assicurativa nell'INPDAL per gli ex iscritti alla Gestione speciale della soppressa cassa nazionale della previdenza marinara per i periodi compresi tra il 1° aprile 1973 ed il 31 dicembre 1979).*

1. Per i comandanti e direttori di macchina già iscritti alla Gestione speciale della soppressa Cassa nazionale della previdenza marinara (CNPM), la durata dei periodi di assicurazione corrispondenti ad effettiva attività lavorativa e dei periodi di contribuzione volontaria alla predetta Gestione speciale compresi tra il 1° aprile 1973 ed il 31 dicembre 1979, è maggiorata, ai fini della concessione e della misura delle prestazioni pensionistiche a carico dell'INPDAL, della percentuale convenzionale del 30 per cento.

2. Il beneficio della maggiorazione di cui al comma 1 non si applica nei confronti di coloro che siano titolari di pensione a carico dell'INPDAL con decorrenza anteriore al 1° gennaio 1980, ivi compresi i superstiti di assicurato deceduto anteriormente al 1° dicembre 1979.

3. Il beneficio di cui al comma 1 esclude quello previsto all'articolo 3 limitatamente al periodo di cui al medesimo comma 1. In alternativa al beneficio di cui al comma 1 è data facoltà ai soggetti interessati di farsi rimborsare dall'INPDAL, dietro loro richiesta, il montante contributivo afferente l'iscrizione alla Gestione speciale per il medesimo periodo 1° aprile 1973-31 dicembre 1979, già trasferito dall'Assicurazione generale obbligatoria dell'INPS all'INPDAL stesso.