CAMERA DEI DEPUTATI N. 2757

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato RUSSO RAFFAELE

Presentata il 2 aprile 1985

Misure a sostegno e ad incremento dei livelli occupazionali nel settore marittimo

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La crisi che da anni investe il settore dei trasporti marittimi con riduzione del tonnellaggio in esercizio e delle commesse di nuove costruzioni ai cantieri navali, reclama una particolare attenzione e l'adozione di provvedimenti legislativi immediati e idonei a contenerla in limiti di sopportabilità.

L'imprenditoria armatoriale, per la congiuntura economica, allo scopo di diminuire i costi di esercizio ha ridotto gli equipaggi a danno, in particolare, della categoria dei comuni (che nelle qualifiche iniziali sono costituiti dai mozzi, giovanotti di macchina, piccoli di camera, di cucina e simili) e degli allievi ufficiali di coperta e di macchina.

Si era veramente sperato da parte degli interessati che la legge n. 863 del 19 dicembre 1984, adottata proprio a sostegno ed incremento dei livelli occupazionali, disciplinasse la deficienza di cui si è fatto cenno per la marina mercantile, ma così non è stato perché l'apprendistato marittimo è stato escluso da tali benefici forse perché ha considerato specialistiche le categorie iniziali di bordo.

È chiaro che con il tempo la marina mercantile ne riceverà danni irreparabili poiché non potrà più utilizzare gli apprendisti, quindi sarà privata di validi equipaggi di rincalzo e col tempo grave sarà la carenza di ufficiali preparati.

I diplomati nautici necessitano dell'apprendistato, insostituibile per il completamento della preparazione scolastica che rappresenta soltanto la base propedeutica. Del resto i diplomati degli istituti nautici non possono accedere alla car-

riera di ufficiale della marina mercantile senza un imbarco di diciotto mesi di cui almeno sei in qualità di allievo, prima di sostenere l'esame di ufficiale di guardia.

La figura di allievo è prevista dal codice della navigazione [regio decreto 30 marzo 1943, n. 327, articolo 123, lettera *d)*], ma è esclusa dalla normativa di legge sull'apprendistato, ne consegue la crisi degli istituti nautici visto che i diplomati non hanno alcuna possibilità di occupazione e, quello che è più grave, in un futuro a tempi brevi la marina mercantile senza la formazione di ufficiali non avrà più la possibilità di ricambi degli stati maggiori di bordo. Diversamente in molti paesi europei marinari il tirocinio di allievo viene svolto contemporaneamente al periodo di studi nautici.

Considerato che in siffatte condizioni l'imprenditoria armatoriale non si fa carico di personale in più, quali gli allievi di coperta e di macchina, è necessariamente lo Stato che deve accollarsi in maggior misura gli oneri derivanti dall'imbarco dell'allievo a bordo e deve con tale misura assicurare l'incremento dei livelli occupazionali del settore marittimo per la categoria dei comuni di bordo (mozzo, giovanotto di camera, piccolo di cucina e simili).

Nei tempi lunghi si dovrà adeguare il nostro sistema di formazione scolastico a quello degli altri Paesi marinari, ma essendo nell'immediatezza tale programma di attuazione lungo ed oneroso bisogna procedere all'adozione di misure legislative urgenti ed idonee a risolvere oggi tali gravi carenze ed è a questo scopo che viene presentata la seguente proposta di legge, chiedendone una rapida approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

Gli iscritti nelle matricole della gente di mare, di età compresa tra i 15 e i 29 anni, in possesso delle qualifiche iniziali previste dalle vigenti disposizioni per i diplomati degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali di Stato per le attività marinare o delle qualifiche iniziali di mozzo, giovanotto di macchina, piccolo di camera, piccolo di cucina e simili, possono essere imbarcati sulle navi mercantili nazionali con il contratto di formazione e lavoro di cui al successivo articolo 2.

Sulle navi di stazza lorda superiore a 4.000 tonnellate adibite alla navigazione oltre gli stretti di Gibilterra e di Suez è fatto obbligo di imbarcare, in soprannumero alle tabelle di armamento con la qualifica di allievo, due diplomati degli Istituti tecnici nautici, di cui uno per la sezione coperta e uno per la sezione macchine.

La durata massima del periodo di formazione e lavoro, agli effetti del presente articolo, è fissata, per ciascun marittimo, in ventiquattro mesi di navigazione, con imbarchi non continuativi che possono essere svolti anche su navi di diversi armatori.

I singoli periodi di imbarco devono risultare da apposita annotazione sui ruoli d'equipaggio delle navi e sui documenti matricolari dei marittimi.

ART. 2.

Il contratto-tipo di formazione e lavoro, concordato tra le organizzazioni sindacali nazionali della gente di mare maggiormente rappresentative e le organizzazioni armatoriali interessate, è sottoposto alla approvazione del Ministro della marina mercantile, di concerto con i

Ministri del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale.

Nel contratto-tipo di formazione e lavoro di cui al precedente comma, è stabilito un salario d'ingresso, per ciascuna qualifica iniziale di cui all'articolo precedente, non inferiore al 60 per cento degli elementi fissi della retribuzione complessiva, prevista dai contratti collettivi nazionali di categoria per le qualifiche immediatamente superiori.

ART. 3.

Per i periodi di imbarco effettuati ai sensi del precedente articolo 1, la quota di contribuzione a carico dell'armatore è fissata nella misura prevista dalla legge 19 gennaio 1955, n. 25, e successive modificazioni.

Per i marittimi imbarcati obbligatoriamente sulle navi di cui al secondo comma del precedente articolo 1, è altresì concesso dallo Stato a favore dell'armatore un contributo pari all'80 per cento del salario d'ingresso corrisposto a ciascun marittimo.

Alla corresponsione agli armatori dei contributi spettanti a carico dello Stato ai sensi del precedente comma provvedono le casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie.

In relazione alle operazioni di cui al comma terzo del presente articolo sono disposti dal Ministero del tesoro a favore delle casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie, a rimborso delle somme dalle stesse erogate, contributi fissati in lire 10 miliardi annui.