

(N. 2242)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(CAPPA)

e dal Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

(RUBINACCI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 20 MARZO 1952

Sistemazione della previdenza marinara.

ONOREVOLI SENATORI. — La previdenza marinara che, subito dopo la prima guerra mondiale ebbe riordinamento e sistemazione con il regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, era riuscita, anche per effetto dei successivi perfezionamenti, e particolarmente di quelli ricevuti con la legge 9 aprile 1931, n. 456, con il regio decreto-legge 3 novembre 1933, n. 1594 e con il regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560, ad assicurare ai propri pensionati un trattamento economico, se non cospicuo, per lo meno tale da porli in una posizione di privilegio rispetto ad altre categorie di lavoratori pensionati e in particolare di quelli facenti capo all'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

Tale trattamento, con l'inizio dell'ultima guerra, è andato gradatamente riducendosi, nel senso che col continuo aumento dei prezzi

è stato possibile acquisire un numero sempre minore di beni e, a fine guerra, quando l'inflazione monetaria ha raggiunto limiti tali da rendere irrisorie le pensioni, quella posizione di privilegio prima vantata è venuta meno anche perchè le disposizioni allora e successivamente adottate hanno portato, come sarà detto più avanti, ad un livellamento dei trattamenti previdenziali.

La svalutazione della moneta aveva fatto nascere il problema del miglioramento delle pensioni quando ancora durava la guerra. Essendo la misura delle pensioni strettamente legata alle riserve dell'ente previdenziale — nel caso la Cassa nazionale per la previdenza marinara — ed essendo le riserve stesse costituite, almeno prevalentemente, da beni non suscettibili di rivalutazione, mancava la possibilità di un miglioramento con i mezzi a disposizione

dell'Ente. D'altra parte, un intervento dello Stato, se concesso ai marittimi, non poteva non essere esteso anche alle altre categorie di pensionati, con enorme aggravio per l'Erario.

Per tali ragioni, nella previdenza marinara si seguì la stessa strada tracciata per i pensionati dell'assicurazione obbligatoria invalidità, vecchiaia e superstiti, ponendo, a carico delle categorie produttive che alimentavano la previdenza, l'onere dei miglioramenti.

Detti miglioramenti furono costituiti:

1) da un aumento — a decorrere dal 1° aprile 1943 — del venticinque per cento delle pensioni, e ciò per effetto dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391.

All'onere relativo fu provveduto con una maggiorazione dei contributi nella misura del cinquanta per cento e l'onere stesso fu posto ad esclusivo carico degli armatori;

2) dall'estensione ai marittimi — con decorrenza dal 1° gennaio 1945 — dell'assegno integrativo previsto in favore dei pensionati dell'assicurazione obbligatoria comune (invalidità, vecchiaia, superstiti) dal decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 177.

Detto assegno, corrispondente in un primo momento al settanta per cento dell'importo della pensione maggiorata del venticinque per cento, fu poi determinato, con decorrenza dal 1° giugno 1946, per effetto del regio decreto 20 maggio 1946, n. 374, in base ad una scala di percentuali che va da un massimo del settecento per cento sulle prime 1.350 lire annue di pensione ed importi inferiori ad un minimo dei trentasei per cento per la quota di pensione eccedente le 12.400 lire annue;

3) dalla concessione ai marittimi — dal 16 aprile 1947 — della indennità di caropane prevista dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 maggio 1947, n. 563.

La misura di tale indennità, in origine stabilita in lire 104 mensili, fu successivamente elevata a lire 208 mensili — dal 1° luglio 1947 — con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 16 luglio 1947 e a lire 520 mensili dal 1° agosto 1948 con legge 7 luglio 1948, n. 1093;

4) dalla concessione ai marittimi — a decorrere dal 1° luglio 1947 — dell'assegno temporaneo di contingenza previsto dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29

luglio 1947, n. 689 a carico del « Fondo di solidarietà sociale ».

Tale assegno è stato stabilito nella misura mensile:

di lire 2.400 per i pensionati di vecchiaia e di invalidità di età superiore ai 65 anni;

di lire 1.600 per i pensionati di invalidità di età inferiore ai 65 anni e per ciascun nucleo familiare fruente di pensione in seguito a morte di assicurato o pensionato;

di lire 800 per i pensionati di vecchiaia e di invalidità di età inferiore ai 65 anni;

5) dalla concessione ai marittimi — a decorrere dal 1° luglio 1949 — di un assegno supplementare di contingenza nella seguente misura mensile:

di lire 900 per i pensionati di età superiore ai 65 anni;

di lire 600 per i pensionati di età inferiore ai 65 anni e per ciascun nucleo familiare fruente di pensione di reversibilità in seguito a morte di assicurato o pensionato; e ciò per effetto dell'articolo 1 della legge 14 giugno 1949, n. 322.

L'assegno mensile di lire 900 è stato successivamente elevato, con decorrenza dal 1° gennaio 1950, a lire 1.100 per effetto della legge 23 dicembre 1949, n. 930.

La concessione in favore dei pensionati della previdenza marinara dell'assegno integrativo, dell'indennità caropane e dell'assegno temporaneo di contingenza e dell'assegno supplementare di contingenza si è resa possibile per effetto del decreto del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 930 che ha riconosciuto alla previdenza marinara il carattere di forma di previdenza obbligatoria sostitutiva dell'assicurazione generale invalidità e vecchiaia.

Il trattamento economico costituito dagli elementi di cui sopra non poteva essere considerato soddisfacente dai pensionati marittimi i quali invocavano ed invocano a sostegno delle proprie ragioni la massa di contributi da loro e per loro versata in moneta buona e la vita di rischio e di sacrificio trascorsa in mare.

Invero, un trattamento che, nei casi più favorevoli, può di poco superare le 7.000 lire mensili non può non essere considerato umiliante da chi conta al proprio attivo trenta anni di navigazione e più e ha saputo assumersi le grandi responsabilità che comporta il coman-

do di una grande nave, dipendendo talvolta, esclusivamente dalla sua capacità ed avvedutezza la vita di migliaia di persone e la conservazione di valori materiali che, espressi in moneta, oggi raggiungono in cifre l'ordine di miliardi.

Il Governo è stato sempre consapevole del buon diritto dei pensionati marittimi ad un migliore trattamento, ma, purtroppo, per lungo tempo, nulla è stato possibile fare in loro favore fuorchè la adozione delle provvidenze sopra accennate.

Gli interessati, attraverso le organizzazioni sindacali, muovono appunto all'Amministrazione della Marina mercantile per non aver questa tempestivamente provveduto alla revisione delle cosiddette « competenze medie » e, cioè, dei salari convenzionali sui quali viene determinata la misura dei contributi dovuti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara e quella delle pensioni.

Invero, le competenze medie, tuttora valide ai fini di cui sopra, sono quelle approvate con regio decreto 18 febbraio 1937, n. 319. Trattasi di competenze che, se confrontate con le attuali retribuzioni effettive, risultano di misura veramente irrisoria. Basti considerare che, per le navi di stazza lorda superiore alle 150 tonnellate, dette competenze vanno da un massimo di 1.000 lire mensili per il comandante ad un minimo di 200 lire mensili per il mozzo, mentre è risaputo, che, oggi, tali somme rappresentano molto meno di quello che è la retribuzione giornaliera di bordo dei predetti.

Ma l'appunto relativo alla mancata revisione delle competenze medie è ingiusto per le seguenti considerazioni.

La revisione, a termini dell'articolo 15 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato dall'articolo 8 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, avrebbe dovuto effettuarsi entro periodi di tempo non superiori al quinquennio. E, poichè quelle tuttora vigenti furono approvate nel 1937, alla loro revisione si sarebbe dovuto provvedere nel 1942 e nel 1947.

È facile comprendere perchè ciò non fu fatto.

La revisione, se attuata nel 1942, avrebbe comportato un aumento che si ha ragione di ritenere non superiore al cinquanta per cento, ma essa avrebbe operato esclusivamente in favore dei futuri pensionati, di coloro cioè, che

ancora navigavano, mentre nessun beneficio avrebbe apportato ai pensionati in atto. Infatti, come è stato dianzi detto, le competenze medie valgono ai fini della determinazione della misura dei contributi e della misura delle pensioni. Anche lasciando immutata l'aliquota contributiva, l'aumento della competenza comporta un aumento di contributo, ma questo aumento va ad incrementare la riserva matematica del marittimo cui il contributo stesso si riferisce. Per destinare la maggiore quota di contributo ai pensionati in atto si sarebbe resa necessaria una apposita disposizione di legge. Ma nel 1942, dato anche lo stato di guerra, si ritenne di poter raggiungere lo stesso scopo lasciando immutate le competenze medie e aumentando, invece, presso a poco nella stessa misura in cui sarebbero aumentate le competenze stesse, l'aliquota contributiva la quale passò dal quindici per cento al ventidue e cinquanta per cento; nel contempo, furono maggiorate nella misura del venticinque per cento le pensioni.

Tale soluzione permise di lasciare immutata la norma, di cui all'articolo 22 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificata dall'articolo 14 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, che regola la determinazione della misura della pensione.

In virtù di tale articolo, la pensione dei marittimi viene determinata assumendo a base di calcolo, la media delle competenze più alte raggiunte durante tre anni di navigazione e facendola corrispondere a:

1) tanti trentesimi di detta media quanti sono gli anni di navigazione compiuti posteriormente al 31 dicembre 1919;

2) tanti centesimi di detta media quanti sono gli anni di navigazione compiuti tra il 1° gennaio 1914 e il 31 dicembre 1919;

3) tanti centoquantesimi di detta media quanti sono i residui anni di navigazione.

È evidente ora che, ove si fossero aumentate le competenze medie, si sarebbe reso necessario aumentare, nella stessa misura, le aliquote di cui sopra, pena l'esaurimento entro breve termine delle riserve della Cassa nazionale per la previdenza marinara. L'aumento delle aliquote si sarebbe riferito naturalmente alla navigazione compiuta fino al momento in cui sarebbero entrate in vigore le nuove competenze medie.

Negli anni successivi al 1942, il problema della revisione delle competenze medie non si pose neppure, data la particolare situazione creatasi nel naviglio mercantile fortemente decimato dalla guerra. Se, in materia di previdenza marinara, mira precipua dell'Amministrazione doveva essere quella di venire incontro alle necessità dei pensionati, lo scopo non poteva evidentemente essere raggiunto operando sulle competenze medie, e ciò quando anche l'aumento delle stesse avesse dovuto servire per procurare una maggiore massa di contributi destinati ai pensionati stessi. Il numero dei marittimi imbarcati, infatti, era limitato, a poche migliaia, mentre il numero dei pensionati, già nel 1942, superava le 23 mila unità.

In sostanza, con il contributo versato per ogni marittimo attivo, cioè imbarcato, si sarebbe dovuto provvedere ad assicurare un trattamento integrativo alla pensione base per almeno tre o quattro pensionati, cosa evidentemente difficile, se non impossibile, e, per ciò, mai considerata dall'Amministrazione.

Quest'ultima, di fronte alla critica situazione della marina mercantile, ritenne, invece, più che opportuno, indispensabile agganciare la previdenza marinara al « Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali » istituito con il citato decreto legislativo 1° marzo 1945, numero 177, e, in tal modo, i pensionati marittimi poterono beneficiare di un trattamento integrativo identico a quello di cui fruivano i pensionati dell'assicurazione obbligatoria comune (vecchia-invalidità-superstiti). L'uniformità di trattamento si è resa possibile con il concorso della mutualità generale facente capo al Fondo d'integrazione predetto, e, cioè, con i contributi versati per i lavoratori iscritti all'assicurazione obbligatoria comune. Senza tale concorso, i contributi da versare al Fondo per i marittimi imbarcati avrebbero dovuto essere di misura sensibilmente superiore.

La possibilità di una revisione delle competenze medie da attuarsi ai soli fini della determinazione della misura dei contributi, fu considerata nel 1918, quando il naviglio mercantile aveva riacquisito una certa consistenza, e nel contempo furono anche iniziati studi, a mezzo di una commissione nella quale erano rappresentate le categorie interessate, per una

migliore sistemazione della previdenza marinara. Ma gli accordi sindacali del 4 luglio 1949, stipulati a seguito di una agitazione dei marittimi, misero per il momento da parte la revisione delle competenze medie e trovarono la soluzione della questione in una proposta di provvedimento che prevedeva il miglioramento delle pensioni marinare in una misura corrispondente al duecento per cento del trattamento di cui i pensionati beneficiavano alla data del 30 giugno 1949.

Si trattava in sostanza di triplicare il trattamento predetto, costituito dalla pensione base, dall'assegno integrativo, dall'indennità caropane e dall'assegno temporaneo di contingenza. Non rientrava nella triplicazione l'assegno supplementare di contingenza perchè andato in godimento dal 1° luglio 1949.

Il provvedimento doveva aver carattere provvisorio, limitato ad un periodo di diciotto mesi e, cioè, dal 1° luglio 1949 al 31 dicembre 1950. Gli accordi sindacali predetti prevedevano anche un particolare contributo a carico dell'armamento e in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara, sempre per un periodo di diciotto mesi, così costituito:

lire 5.000 mensili per ogni marittimo imbarcato su navi di stazza lorda superiore a 2 mila tonnellate;

lire 3.000 mensili per ogni marittimo imbarcato su nave di stazza lorda da 1000 a 2000 tonnellate;

lire 1000 mensili per ogni marittimo imbarcato su nave di stazza lorda da 300 a 1000 tonnellate.

Prima che il provvedimento avesse avuto termine si sarebbe dovuto provvedere alla sistemazione della previdenza marinara, stabilendo in via definitiva il trattamento che doveva competere ai pensionati marittimi.

Ma il varo di detto provvedimento si rese piuttosto laborioso in quanto il gettito del particolare contributo di cui sopra, per quanto aumentato per le prime due voci, rispettivamente a 5.800 lire e 3.400 lire, si rivelò insufficiente a coprire l'onere derivante dai miglioramenti e non fu troppo facile concordare col Tesoro la copertura della differenza.

L'intervento del Tesoro, sostanzialmente, trovava giustificazione, come sarà detto più in-

nanzi, in numerose disposizioni di legge che pongono a carico dello Stato l'onere derivante dal riconoscimento, in favore dei marittimi, ai fini delle prestazioni dovute dalla Cassa nazionale per la previdenza marittima, dei servizi militari o dei servizi prestati in particolari condizioni di tempo e di luogo.

Il provvedimento si ebbe, comunque, sotto forma della legge 10 agosto 1950, n. 724, nel settembre 1950 e contemporaneamente ad esso fu altro provvedimento, di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 725, con la quale lo Stato concedeva una anticipazione di lire 1.400 milioni in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Il ricorso alla anticipazione si spiega considerando che, nel momento in cui fu emanata la relativa legge, si ignorava l'entità dei crediti vantati dalla Cassa predetta verso lo Stato.

E anche in previsione della difficoltà e, conseguentemente del tempo occorrente per l'accertamento di detti crediti, si ritenne impossibile definire entro il termine di scadenza della legge 10 agosto 1950, n. 724, altro provvedimento per la sistemazione in via definitiva del trattamento spettante ai pensionati della previdenza marinara, per cui si provvide, invece, a predisporre un disegno di legge per la proroga della citata legge n. 724.

Col disegno di legge, ora in esame, il trattamento dei pensionati della previdenza marinara, fermo, in ogni caso, restando, come minimo quello dagli stessi goduto in applicazione della legge 10 agosto 1950, n. 724, viene determinato tenendo conto della entità della navigazione compiuta e del grado ricoperto a bordo. Vuole evitarsi, sostanzialmente, che non sia più l'età o l'eventuale invalidità dei pensionati a determinare prevalentemente la misura del loro trattamento, ma siano anche e soprattutto le contribuzioni vantate verso la Cassa nazionale per la previdenza marinara nonché la qualità del lavoro e il grado di responsabilità coperto a bordo.

In effetti, a parità di età, nessuna apprezzabile differenza esiste oggi fra il trattamento di due marittimi che abbiano liquidato la pensione, rispettivamente, con il minimo e con il massimo di navigazione; nè apprezzabile differenza esiste, sempre a parità di età, fra il tratta-

mento di un comandante e quello di un semplice marinaio; si verifica invece, che, a parità di navigazione, un marinaio che abbia compiuto i 65 anni di età ha un trattamento superiore a quello che compete a un Comandante che non abbia ancora raggiunto detta età.

Tale livellamento nei trattamenti di pensione è rimasto anche a seguito della legge 10 agosto 1950, n. 724, la quale, avendo disposto i miglioramenti in base ad un basso coefficiente di maggiorazione (2) applicato su grandezze non molto diverse fra loro non poteva che confermare gli inconvenienti.

Passando, ora, all'esame delle singole disposizioni contenute nel disegno di legge si osserva quanto segue:

Art. 1. — L'articolo 1 prevede la creazione di nuove competenze medie. Dette competenze sono state ottenute moltiplicando per i coefficienti 70, 75, 80 e 85 quelle vigenti d'importo rispettivamente di 500 lire e superiori, da 450 a 500 lire, da 400 a 450 lire e di 350 lire e inferiori.

Il più basso coefficiente, adottato per il personale di Stato maggiore, al quale si riferiscono le attuali competenze di importo superiore a 450 lire, si giustifica considerando che il rapporto fra le retribuzioni effettive di detto personale e quello della bassa forza si è oggi sensibilmente spostato, nei confronti di quello esistente nel periodo prebellico, in senso favorevole al personale di bassa forza.

Art. 2. — L'articolo 2 stabilisce l'obbligo della revisione annuale delle competenze medie. Secondo l'articolo 8 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594 detta revisione doveva essere effettuata entro periodi di tempo non superiore al quinquennio e non inferiore al biennio e doveva essere approvata mediante decreto reale, sentite le organizzazioni sindacali interessate. Con la norma ora proposta si renderà più facile seguire l'andamento delle retribuzioni di bordo e adattare a queste quelle convenzionali valide per la determinazione della misura dei contributi e delle pensioni.

Art. 3. — L'articolo 3 stabilisce la nuova misura dei contributi o, meglio, le aliquote contributive dovute dagli armatori¹ e dai marit-

timi sulle competenze medie. Allo scopo le navi sono state distinte in due categorie: quelle di stazza lorda superiore alle 300 tonnellate e quelle di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate. Per la prima categoria viene stabilito un'aliquota contributiva corrispondente al 36 per cento così ripartita:

a) per il personale di Stato maggiore 27,50 per cento a carico dell'armatore e 8,50 per cento a carico del marittimo;

b) per il personale di bassa forza 30 per cento a carico dell'armatore e 6 per cento a carico del marittimo.

Per le navi di stazza lorda fino alle 300 tonnellate comprese la ripartizione è stata così fatta:

a) per il personale di Stato maggiore 16 per cento a carico dell'armatore e 4 per cento a carico del marittimo;

b) per il personale di bassa forza 17 per cento a carico dell'armatore e 3 per cento a carico del marittimo.

Il nuovo contributo, come sarà detto più oltre a proposito dell'articolo 19, è comprensivo dei contributi dovuti al Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali e al Fondo di solidarietà sociale.

Il contributo a carico del personale sia di Stato maggiore che di bassa forza viene proposto, rispetto a quello attuale, previsto dall'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, in misura inferiore per gli equipaggi imbarcati su navi di stazza lorda fino a 300 tonnellate; per quelli imbarcati su navi di stazza lorda superiore a 300 tonnellate il contributo è in misura uguale a quello previsto dal predetto decreto, per il personale di bassa forza (6 per cento), mentre è leggermente superiore per il personale di Stato maggiore (8,50 per cento al posto di 7 per cento).

Si tratta di percentuali piuttosto elevate e comunque superiori a quelle vigenti per altre categorie di lavoratori, ma va tenuto presente che le stesse sono applicate su retribuzioni convenzionali che sono inferiori a quelle effettive.

La differenza nel carico contributivo fra le due categorie di navi trova giustificazione nella considerazione che il naviglio minore — e particolarmente quello velico, motovelico e da

pesca — difficilmente potrebbe sostenere un onere di molto superiore a quello attuale il quale si compone del contributo nella misura del 22,50 per cento dovuto sulle competenze medie, più quelli dovuti al Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali e al Fondo di solidarietà sociale, applicati sui salari convenzionali, in media inferiori alle 10.000 lire mensili.

L'aliquota contributiva del 21 per cento prevista nell'ultimo comma dell'articolo in esame, corrisponde ai $\frac{3}{5}$ di 36 ed è dovuta da tutte quelle categorie di persone (personale di stato maggiore che svolge lavori a terra alle dipendenze di armatori o di cantieri navali o di organizzazioni sindacali o di scuole marinare, piloti, ecc.) alle quali è consentito di continuare a contribuire alla Cassa nazionale per la previdenza marinara per il riconoscimento, ai fini delle prestazioni a carico della Cassa predetta dei servizi prestati a terra nella misura di tre quinti della loro durata.

Art. 4. — La Cassa nazionale per la previdenza marinara provvede al recupero di una quota parte delle somme anticipate agli armatori ai sensi della legge 7 aprile 1941, n. 266, relativa al trattamento economico degli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa Orientale Italiana in conseguenza della guerra, e 11 aprile 1941, n. 267, relativa alla utilizzazione professionale dei marittimi mercantili, con un contributo rappresentato da una aliquota delle competenze medie che il decreto ministeriale 28 settembre 1948, emanato ai sensi degli articoli 9 e 6, rispettivamente, delle predette leggi 266 e 267, ha stabilito nella misura complessiva del 25 per cento.

È evidente l'eccessiva gravosità di detta aliquota su competenze medie sensibilmente più elevate di quelle attuali e la necessità che l'onere sia mantenuto nei limiti delle misure vigenti.

Si è, pertanto, ritenuto di dover precisare, con l'articolo 4 del progetto in esame, che le competenze medie, sulle quali viene corrisposto il predetto contributo del 25 per cento, rimangono quelle approvate con il regio decreto-legge 18 febbraio 1937, n. 319.

Art. 5. — L'articolo 5 contiene una disposizione molto importante, nel senso che si riduce da 20 anni a 15 anni il minimo di navigazione necessaria per conseguire il diritto a pensione di vecchiaia. Tale disposizione si giustifica considerando che, nel campo del lavoro marittimo, specie con gli attuali turni di imbarco, non sarà facile, particolarmente per alcune categorie del personale di bordo, raggiungere i 20 anni di navigazione.

Poichè, peraltro, il beneficio si intende concederlo a coloro per i quali il lavoro di bordo abbia rappresentato attività importante nella vita e considerato che i 15 anni di navigazione, in molti casi, possono essere facilmente raggiunti, ai fini del conseguimento del diritto a pensione con il computo dei servizi militari e col raddoppio della navigazione compiuta in tempo di guerra, si è ritenuto di subordinare la nuova possibilità data ai marittimi con la condizione che, almeno due anni di navigazione siano compiuti nel decennio che precede la data di presentazione della domanda di pensione.

Art. 6. — Per la determinazione della misura della pensione ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto-legge 3 novembre 1933, numero 1594, si considera la media delle competenze più elevate sulle quali si è contribuito in tre anni di navigazione e la pensione stessa, come è stato dianzi detto, la si fa corrispondere a:

tanti trentesimi di detta competenza quanti sono gli anni interi della navigazione compiuta dopo il 31 dicembre 1919;

tanti trentesimi di detta competenza quanti sono gli anni interi della navigazione compiuta fra il 1° gennaio 1914 e il 31 dicembre 1919;

tanti centocinquantesimi della competenza media quanti sono i residui anni di navigazione.

È evidente che, attribuendo alla navigazione compiuta anteriormente al 31 dicembre 1919 un peso inferiore a quello spettante alla navigazione compiuta posteriormente a detta data, si crea una discriminazione a danno di coloro che hanno navigato prima del 1920.

Tale discriminazione si rivela ingiusta perchè sanziona a danno dei vecchi pensionati gli effetti della inflazione monetaria conseguente

alla prima guerra mondiale. Se col progetto di legge in esame si tende a rimediare ai danni derivanti ai pensionati della inflazione di questa ultima guerra, è giusto che il rimedio riguardi anche le quote di pensione riferite alla navigazione compiuta anteriormente al 31 dicembre 1919.

A ciò provvede l'articolo 6 col quale si abroga l'articolo 14 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594 stabilendo che la misura della pensione è uguale, in ogni caso, qualunque sia il periodo in cui si è navigato, a tanti trentesimi della competenza media quanti sono gli anni di navigazione compiuti.

Lo stesso articolo stabilisce, inoltre, che il personale che possa vantare almeno 25 anni di navigazione effettiva, con esclusione di tutte le maggiorazioni previste da particolari disposizioni di legge, quali i servizi militari compiuti in tempo di guerra, può liquidare la pensione nella stessa misura di cui potrebbe beneficiare con trenta anni di navigazione e, cioè, sulla base di trenta trentesimi della competenza media.

Art. 7. — Con l'articolo 7 si stabilisce che ai fini della formazione della media delle competenze più elevate da prendere a base di calcolo per la determinazione della misura delle pensioni, le competenze sulle quali si è contribuito anteriormente alla data di entrata in vigore della legge vanno moltiplicate per determinati coefficienti ed, esattamente, per 70 quelle di importo fino a 350 lire, per 65 quelle di importo corrispondente a 400 lire e per 60 quelle di importo corrispondente a 450 lire e superiori.

Con lo stesso procedimento sarà provveduto alla rivalutazione delle pensioni in atto alla data di entrata in vigore della legge.

Poichè, peraltro, le pensioni così riliquidate in molti casi, non potranno assicurare il trattamento spettante in base alla legge 10 agosto 1950, n. 724, si dispone che, in nessun caso, tale trattamento minimo possa venir meno.

Si dispone pure che, in nessun caso, le pensioni possano essere di importo inferiore a lire 96.000 annue, se dirette e a lire 72.000 annue, se di reversibilità.

Nei casi in cui il pensionato sia, anche titolare di pensioni a carico dell'assicurazione ob-

bligatoria invalidità, vecchiaia e superstiti o di altri Fondi di previdenza sostitutivi di detta assicurazione, ai fini dell'attribuzione dei minimi di pensione predetti o del mantenimento del trattamento spettante in base alla legge 10 agosto 1950, n. 724, la pensione della previdenza marinara si considera unitamente alle altre pensioni e assegni di cui il pensionato fosse eventualmente titolare.

Art. 8. — Nella previdenza marinara, a differenza di quanto avviene nella assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, non è consentito di contribuire volontariamente per il raggiungimento delle condizioni richieste per il conseguimento del diritto a pensione; soltanto al personale di stato maggiore che abbia almeno 10 anni di navigazione e che sia chiamato a prestare servizio a terra per lavori aventi comunque attinenza con la navigazione stessa può essere concesso di riscattare, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, modificato dall'articolo 5 del regio decreto-legge 9 agosto 1938, n. 1560, il servizio prestato nella misura di tre quinti della sua durata.

Con l'articolo 8 si dispone, ora, che la facoltà di contribuire volontariamente alla Cassa nazionale per la previdenza marinara spetta a tutto il personale marittimo — compreso quello di bassa forza — purchè, chi intende avvalersene abbia compiuto 60 anni di età e possa far valere 10 anni di navigazione di cui due compiuti nell'ultimo decennio.

Tale forma di contribuzione, che non esclude quella prevista dall'articolo 14 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, potrà essere chiesta anche dai marittimi che non svolgono più alcuna attività e consentirà agli stessi di poter liquidare col tempo una pensione di vecchiaia o di invalidità a carico della Cassa predetta. Considerato, inoltre, che chi chiede di poter contribuire dopo i 60 anni di età, ha necessità di liquidare presto la pensione, si è disposto che la contribuzione possa essere fatta per l'intero e non per i tre quinti di anno come prevede l'articolo 14 del citato decreto n. 1996.

Art. 9. — Il marittimo che non abbia compiuto il minimo di navigazione necessario per il conseguimento di una pensione a carico del-

la Cassa nazionale per la previdenza marinara può chiedere, in base alle vigenti disposizioni di legge, che i propri contributi siano trasferiti all'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia ai fini del conseguimento di una pensione secondo le norme di detta assicurazione.

Tale possibilità è peraltro subordinata alla condizione che l'interessato abbia contribuito per lavori prestati a terra alla predetta assicurazione; per cui il marittimo, pur vantando talvolta molti anni di navigazione coperta di contribuzione, per un importo sensibilmente superiore a quello occorrente per conseguire la pensione a carico della comune assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, non può conseguire la pensione stessa.

Con l'articolo 9 si provvede ad eliminare tale restrizione, stabilendo che, in ogni caso, quando manchino i requisiti di navigazione per la liquidazione di una pensione da parte della previdenza marinara, possa chiedersi che i contributi relativi alla navigazione compiuta posteriormente al 1° luglio 1920 siano considerati come versati nell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia ai fini del conseguimento di una pensione secondo le norme di detta assicurazione.

Si considera la navigazione compiuta dopo il 1° luglio 1920 perchè, con tale data, ha avuto inizio l'obbligatorietà della comune assicurazione invalidità e vecchiaia.

Lo stesso articolo prevede il caso dell'inscritto che abbia diritto a pensione da parte della previdenza marinara e che possa contemporaneamente far valere contributi nell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia. In tal caso, egli potrà liquidare una quota supplementare di pensione corrispondente a nove volte l'importo dei contributi base versati alla predetta assicurazione della quale quota un quarantacinquesimo sarà a carico dell'assicurazione stessa.

Detta quota di nove volte l'importo dei contributi corrisponde all'attuale 20 per cento dei contributi previsto dall'articolo 14 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560, moltiplicato per 45 e, cioè, per il coefficiente proposto per l'adeguamento delle pensioni dell'assicurazione obbligatoria predetta.

Quando l'inscritto possa liquidare la pensione sia a carico della previdenza marinara

che dell'assicurazione obbligatoria, non competerà, in tal caso nè la quota a carico dello Stato, di cui all'articolo 59 del regio decreto-legge 4 ottobre 1945, n. 1827; nè l'assegno integrativo di cui al decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 177, nè l'assegno temporaneo, nè quello supplementare di contingenza a carico del Fondo di solidarietà sociale nè l'indennità caropane.

Art. 10. — Se al marittimo che non consegue il diritto a pensione a carico della previdenza marinara viene concesso di poter far valere i contributi ai fini della liquidazione di una pensione secondo le norme dell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, è giusto che, agli stessi fini, gli sia consentito anche di contribuire volontariamente in detta assicurazione.

A ciò provvede l'articolo 10 del disegno di legge il quale stabilisce anche che la contribuzione volontaria non è consentita quando il marittimo abbia raggiunto le condizioni di navigazione, di età o inabilità alla navigazione richieste per il conseguimento di una pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Lo stesso articolo esclude anche la possibilità di contribuzione alla predetta assicurazione nei confronti di coloro che contribuiscano alla previdenza marinara ai sensi dell'articolo 5 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560 e, cioè, del personale di stato maggiore che abbia compiuto 10 anni di navigazione effettiva e che sia chiamato dagli armatori o dai cantieri navali, o dalle organizzazioni sindacali ecc. a prestare servizio a terra per lavori attinenti alla navigazione. Per le persone che si trovino in tali condizioni il datore di lavoro dovrà peraltro assumersi a proprio carico una quota di contributo corrispondente a quella che avrebbe dovuto versare qualora la contribuzione fosse effettuata alla predetta assicurazione obbligatoria.

Art. 11. — Con l'articolo 11 si provvede ad aumentare da lire 36.000 annue a lire 1.440.000 annue il limite massimo di retribuzione da valere ai fini della determinazione della misura dei contributi dovuti per il personale amministrativo e per il personale navigante di stato maggiore iscritto alla Gestione spe-

ciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara e per la determinazione della misura delle pensioni per il personale amministrativo predetto.

Detto aumento è in relazione a quello proposto per le competenze medie, ma è stato attuato in base ad un minore coefficiente. Ciò si spiega considerando che mentre le attuali competenze medie dei marittimi rappresentano retribuzioni convenzionali già sensibilmente inferiori, sin da quando furono istituite, alle retribuzioni effettivamente percepite, il massimale di lire 36.000 annue superava, invece, all'atto in cui fu stabilito per la maggior parte degli iscritti alla Gestione speciale la retribuzione effettiva goduta.

D'altra parte il coefficiente 40, proposto per l'aumento del massimale, non sembra sia molto diverso da quello medio di aumento delle retribuzioni effettive rispetto a quelle del periodo prebellico.

Analogamente a quanto previsto, con l'articolo 2, per le competenze medie, anche per il massimale predetto è prevista la possibilità di modifica mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale.

Art. 12. — Con l'articolo 12 viene confermata l'aliquota contributiva del 21 per cento dovuta, ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, per il personale iscritto alla gestione speciale. Si provvede però ad una diversa ripartizione dell'onere nel senso che la misura del contributo a carico delle Società passa dal 14 per cento al 15 per cento mentre la misura del contributo a carico del personale scende dal 7 per cento al 6 per cento.

Il contributo è comprensivo, come sarà detto più oltre, a proposito dell'articolo 19, dei contributi dovuti al Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali, di cui al decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 177 e al Fondo di solidarietà sociale istituito con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 689 e, nei confronti del personale di Stato maggiore navigante iscritto alla Gestione marittimi, anche dei contributi dovuti a detta Gestione.

Con lo stesso articolo, sono stati indicati gli elementi costitutivi della retribuzione, elencandoli nel seguente ordine: stipendio o paga, indennità di contingenza, indennità di grado, assegno *ad personam*, tredicesima mensilità o rateo gratifica natalizia.

Art. 13. — Il personale amministrativo iscritto alla Gestione speciale liquida la pensione sulla base della media annua delle retribuzioni percepite durante l'ultimo triennio di servizio e sulle quali è stato corrisposto il contributo.

La misura delle pensioni è uguale a un quarto di detta media aumentata di un centesimo di essa per ogni anno di assicurazione.

L'impiegato che abbia compiuto quaranta anni di servizio, liquida, quindi, una pensione corrispondente al sessantacinque per cento della media delle retribuzioni percepite nell'ultimo triennio di servizio.

Allo scopo di evitare che eventuali sensibili variazioni nella misura delle retribuzioni, durante lo spazio di un triennio, possa risolversi in un forte danno per gli iscritti o per la Cassa, si dispone, con l'articolo 13, che le retribuzioni stesse percepite nel triennio siano riferite a quelle godute dagli iscritti aventi pari grado e anzianità, al momento della risoluzione del rapporto di lavoro.

Lo stesso articolo prevede che le pensioni in atto alla data di entrata in vigore della legge siano maggiorate di 39 volte.

Poichè dopo l'inizio della guerra, e particolarmente dopo il 1945, le pensioni sono state liquidate su retribuzioni sensibilmente più alte di quelle vigenti anteriormente al 1940, sembra giusto, anche per evitare discriminazioni a danno dei vecchi pensionati, che dette pensioni, ai fini della maggiorazione, siano riliquidate sulla base delle retribuzioni vigenti nell'anno 1937 corrispondenti a quelle godute nell'ultimo triennio di servizio.

Tale riliquidazione si rende necessaria soprattutto per le pensioni liquidate posteriormente al 1948, in quanto la misura delle stesse è stata in tutti i casi determinata sulla retribuzione massima di 36.000 lire annue, accunando, quindi nella stessa misura a parità di anzianità di servizio, il fattorino con il capo ufficio.

Poichè gli iscritti alla Gestione speciale, secondo le norme del regio-decreto 2 settembre 1912, n. 1058 liquidano la pensione, determinandola, non sulla media delle retribuzioni, ma in base a percentuali applicate sui contributi accantonati in appositi conti individuali, si dispone che i contributi versati posteriormente al 1° gennaio 1940 e fino alla data di entrata in vigore della legge, siano considerati nella misura in cui sarebbero risultati se versati nell'anno 1937 per iscritti aventi pari grado e anzianità di servizio.

Anche per tali pensioni sono previsti i minimi di 96.000 lire annue per quelle dirette e di lire 72.000 per quelle di reversibilità e si dispone che, in nessun caso, venga meno il trattamento goduto alla data di entrata in vigore della legge. Valgono anche, per le stesse pensioni le disposizioni previste per quelle a carico della Gestione marittimi, al precedente articolo 7, per quanto riguarda il cumulo con eventuali altre pensioni o assegni ai fini dell'attribuzione o del mantenimento dei minimi predetti.

Per quanto riguarda la nuova misura del supplemento di pensione da liquidarsi secondo le norme dell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia valgono le considerazioni svolte, a proposito del precedente articolo 9, per il supplemento di pensione liquidato ai pensionati della Gestione marittimi.

Art. 14. — Il personale di Stato maggiore navigante delle aziende di navigazione esercenti servizi marittimi sovvenzionati e quello delle Società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale è iscritto alla Gestione speciale ed ha diritto ad una pensione in aggiunta a quella che gli compete a carico della Gestione marittima.

Tale pensione, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, corrisponde al 13 per cento dell'importo complessivo dei contributi versati alla predetta Gestione speciale.

Allo scopo di migliorare dette pensioni si dispone, con l'articolo 14 che i contributi versati e dovuti anteriormente alla data di entrata in vigore della legge siano aumentati di 31 volte. Detto coefficiente è stato stabilito in tale misura per assicurare che l'aumento delle pen-

sioni in atto del personale navigante sia pressochè uguale all'aumento delle pensioni in atto del personale amministrativo.

Poichè, particolarmente dal 1945 in poi anche i contributi dovuti per il personale di stato maggiore navigante iscritto alla Gestione speciale sono stati versati, senza distinzione di grado, sulla retribuzione massima di 3.000 lire mensili, sembra giusto che, ai fini della maggiorazione, i contributi siano considerati nella misura che sarebbe risultata se calcolati sulla media delle retribuzioni vigenti nel 1937.

Art. 15. — Con l'articolo 15 si considera il caso di coloro che abbiano lasciato il servizio senza aver ancora maturato il diritto a pensione e che continuino a contribuire alla Gestione speciale ai sensi dell'articolo 15, primo comma, lettera *a*), del regio decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 1595.

Nei confronti degli stessi il contributo sarà determinato considerando, non le retribuzioni godute negli ultimi tre anni di servizio, ma quelle corrispondenti, che sarebbero state godute nell'anno in cui viene versato il contributo. Tale disposizione vale soprattutto per coloro che abbiano lasciato il servizio anteriormente alla data di entrata in vigore della legge, contribuendo su retribuzioni non superiori alle lire 3.000 mensili.

Lo stesso articolo dispone che le persone che contribuiscono ai sensi della precitata disposizione di legge possono, in ogni caso liquidare la pensione di vecchiaia quando abbiano compiuto 60 anni di età e continuo 20 anni di assicurazione. Inoltre, analogamente a quanto previsto, a proposito dell'articolo 10, per il personale di stato maggiore che, pur lavorando a terra, continui a contribuire alla Gestione marittimi, si dispone che, anche nel caso di contribuzione alla Gestione speciale, non possa contemporaneamente contribuirsi all'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

Art. 16. — La facoltà prevista dall'articolo 16 circa il diritto di opzione per il trattamento di cui al regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, in favore di coloro che sono iscritti alla « Gestione speciale » secondo le norme del regio decreto-legge 2 settembre 1912, n. 1058, tende ad assicurare la possibilità di una pen-

sione alle vedove e agli orfani degli iscritti, possibilità esclusa da questo ultimo decreto.

Art. 17. — Con l'articolo 17 si viene incontro ad un gruppo di dipendenti o ex dipendenti delle Società di navigazione esercenti linee di preminente interesse nazionale i quali, in conseguenza della svalutazione monetaria, si sono viste venir meno le loro forme di previdenza rappresentate da contratti di assicurazione sulla vita e da conti individuali fruttiferi.

Con la norma in esame si concede a detto personale la facoltà di chiedere l'iscrizione alla Gestione speciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara con il riconoscimento di un periodo di servizio effettivamente prestato presso le Società sufficienti per assicurare il diritto a pensione a carico della Gestione stessa.

Art. 18. — La norma di cui all'articolo 18 riguarda un gruppo di pensionati, già iscritti all'Istituto pensioni per impiegati di Trieste e la cui pensione è stata liquidata secondo le norme della cosiddetta « Legge pensione dell'ex Impero austro-ungarico 16 dicembre 1906 B. L. I. n. 1 ex 1907 modificata con ordinanza Imperiale 25 giugno 1914 B. L. I. n. 138.

Si tratta del personale di stato maggiore navigante dell'ex marina austriaca al quale, il regio decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 231, riguardante l'estensione nei territori annessi delle funzioni della Cassa invalidi della marina mercantile, lasciò la facoltà, della quale trovò conveniente avvalersi, di continuare l'assicurazione secondo le norme della predetta legge-pensioni.

Ma la maggior parte del gruppo è costituita dal personale già iscritto all'Istituto pensioni Lloyd triestino, che, con decorrenza 1° gennaio 1923, in base a speciale convenzione, fu iscritto all'istituto Pensioni per impiegati di Trieste.

Disposta, con regio decreto-legge 16 maggio 1926, n. 908, la liquidazione di quest'ultimo Istituto, agli iscritti furono lasciate diverse facoltà fra le quali quella che consentiva la continuazione dell'assicurazione secondo le norme della citata ordinanza Imperiale 25 giugno 1914 B.L.I. n. 138 presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale quale ente liquidatore del

predetto Istituto pensioni per impiegati di Trieste.

All'atto in cui fu provveduto, con regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, alla sistemazione previdenziale del personale delle Società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale il personale navigante e amministrativo della Società « Lloyd Triestino » fu iscritto obbligatoriamente, con effetto dal 1° gennaio 1937, alla Gestione speciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

In conseguenza, il personale di detta Società che ha liquidato la pensione durante il periodo 1° gennaio 1923-31 dicembre 1936, fa capo all'Istituto nazionale della previdenza sociale, mentre quello che ha liquidato la pensione posteriormente fa capo alla Cassa nazionale previdenza marinara.

Alla stessa Cassa fanno carico anche le pensioni liquidate al personale della Società anteriormente al 1° gennaio 1923 in quanto l'« Istituto pensioni Lloyd Triestino » al quale facevano capo, è stato soppresso per effetto dell'articolo 6 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391 e le sue attività e passività sono passate alla Cassa.

Il Gruppo dei pensionati in questione, non facendo carico alla Cassa anzitutto, non ha potuto beneficiare dei miglioramenti disposti con la legge 10 agosto 1950, n. 724. Gli interessati hanno insistentemente chiesto l'estensione in loro favore, di tutti i miglioramenti concessi ai pensionati della previdenza marinara.

Poichè la richiesta sembra abbastanza fondata e poichè il personale in servizio delle Società interessate si è mostrato disposto ad assumersi l'onere dei miglioramenti per detti pensionati, con la disposizione contenuta nell'articolo in esame si dà la possibilità agli stessi di chiedere l'opzione per il trasferimento alla Cassa nazionale per la previdenza marinara il che consentirà loro di poter beneficiare dei miglioramenti della presente legge.

Art. 19. — Come è stato già fatto presente a proposito degli articoli 3 e 12 i contributi previsti da detti articoli sono comprensivi di quelli dovuti al Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali, ai sensi del decreto legislativo

luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 177 e del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 689 e successive modifiche e integrazioni e di quelli dovuti al Fondo di solidarietà sociale ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 689, e successive modifiche e integrazioni.

Del pari, il nuovo trattamento previsto dal combinato disposto degli articoli 6, 7 e dell'articolo 13 è comprensivo di quanto compete a carico dei predetti Fondi, e, precisamente, a titolo di assegno integrativo e di indennità caropane a carico del Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali e di assegno temporaneo e supplementare di contingenza a carico del Fondo di solidarietà sociale.

A ciò provvede l'articolo 19 il quale stabilisce che il nuovo trattamento assorbe e sostituisce, tanto i contributi dovuti a detti Fondi quanto le prestazioni spettanti ai pensionati della previdenza marinara a carico dei Fondi stessi.

Art. 20. — Con l'articolo 20 si intende conservare alle pensioni in atto la copertura di cui attualmente dispongono ed assicurarne una di eguale misura a quelle ancora da liquidarsi.

Allo scopo si dispone che una quota dei contributi dovuti alla Gestione marittimi nella misura dell'1 per cento vada al Fondo di capitalizzazione e che sullo stesso Fondo faccia carico una eguale percentuale dell'importo delle pensioni.

Analogamente si dispone per la Gestione speciale, stabilendo che un trentesimo dei contributi dovuti alla stessa vada al Fondo di capitalizzazione sul quale farà carico, peraltro l'uno per cento dell'importo delle pensioni.

La rimanente parte dei contributi versati sia alla Gestione marittimi che alla Gestione speciale andrà ad alimentare il Fondo di ripartizione sul quale verrà a gravare quasi integralmente l'onere per il pagamento delle pensioni.

Dai contributi versati al Fondo di ripartizione sarà prelevata annualmente una quota corrispondente al tre per cento destinata a formare una speciale riserva. È in facoltà del Ministero per la marina mercantile, di concerto con quello per il lavoro e la previ-

denza sociale e con quello del tesoro di sospendere l'accantonamento quando la riserva abbia raggiunto una certa consistenza.

Con lo stesso articolo si dispone che, il contributo versato nei confronti di coloro che abbiano forme di previdenza rappresentate da contratti di assicurazione sulla vita o da conti individuali fruttiferi vada ad alimentare le polizze di assicurazione od i conti individuali stessi soltanto per la parte dovuta al Fondo di capitalizzazione.

La stessa quota di contributo andrà ad alimentare i conti individuali nei confronti di coloro che siano iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058.

Art. 21. — Analogamente a quanto sta per attuarsi in favore degli iscritti all'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, anche per il personale marittimo iscritto alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, i periodi di disoccupazione indennizzata si considerano come coperti di contribuzione e, quindi, validi ai fini del conseguimento del diritto a pensione.

Tale disposizione si rivela della massima importanza e sarà molto utile ai marittimi i quali, con gli attuali turni di avvicendamento, si trovano esposti a lunghi periodi di disoccupazione.

Art. 22. — Lo Stato concorre, in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara, ai sensi dell'articolo 19 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, con un'annualità di lire 1.500.000.

Tale annualità, che nel ventennio 1930-31-1950-51, è stata di lire 4.500.000, ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 aprile 1931, n. 456, dovrebbe costituire la contropartita dell'onere derivante alla Cassa predetta dal riconoscimento dei servizi militari ai fini della contribuzione e delle prestazioni relative.

Evidentemente, dette somme, che la Cassa ha sempre ritenuto inadeguate a coprire l'onere di cui sopra, lo diventano ancor più adesso in base alle nuove competenze medie proposte.

Ma nello stabilire la nuova annualità, non basta tener conto dell'aumento delle competenze medie, limitandosi ad una somma che sia in proporzione con detto aumento. Occorre

anche valutare l'onere effettivo che il riconoscimento dei servizi militari comporta alla Cassa, considerando soprattutto la grande affluenza dei marittimi alle armi nell'ultimo conflitto e il numero non indifferente di assegni di morte e di pensioni liquidate in conseguenza di decessi o di invalidità verificatisi durante i periodi di richiamo.

L'articolo 13 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, dispone che gli assegni di morte e le quote di pensione corrispondenti ai contributi considerati come versati per il periodo di servizio militare compiuto dagli iscritti alla Cassa fra il 10 giugno 1940 e la fine del sesto mese dopo la cessazione delle ostilità, sono a carico dello Stato. Lo stesso articolo prevede lo stanziamento in bilancio delle somme occorrenti, ma non risulta che ciò sia stato ancora fatto.

L'articolo 46 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sopra citato considera per una entità doppia alla sua durata, ai fini delle prestazioni dovute dalla Cassa, la navigazione compiuta su navi militari o su navi mercantili durante la guerra 1915-1918.

Analogamente dispone l'articolo 11 del citato decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, per la navigazione compiuta durante la recente guerra.

L'articolo 13 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, infine, considera doppio, a tutti gli effetti delle prestazioni assicurative, il periodo di servizio a terra nei reparti combattenti della Marina militare compiuto in zona di operazioni dal 24 maggio 1915 all'11 novembre 1918.

Occorre anche tenere presente che il numero dei marittimi civili deceduti in occasione di sinistri occorsi a navi mercantili per fatto di guerra supera le 3.400 unità, (n. 3427) che non indifferente è anche il numero dei marittimi invalidi per fatto di guerra e che, infine, numerosi sono stati anche i casi di decesso e di invalidità verificatisi nei campi di internamento e di prigionia fra i marittimi soggetti alla legge 7 aprile 1941, n. 266, decesso e invalidità che l'articolo 14 del decreto legislativo luogotenenziale 26 aprile 1945, n. 334, considera sempre come derivanti da infortunio causato da fatto di guerra.

Da calcoli approssimativi, fatti recentemente, risulterebbe che la quota parte delle pensioni che dovrebbe far carico allo Stato per effetto delle citate disposizioni di legge, corrisponderebbe presso a poco ad un quarto dell'intero onere delle pensioni.

Poichè, peraltro, gli accertamenti circa il preciso debito a carico dello Stato non sono stati ancora ultimati, con l'articolo 22 si propone, in attesa che gli accertamenti stessi siano definiti, un'anticipazione in favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara di lire 800.000.000 da concedersi durante l'esercizio finanziario 1951-52.

Art. 23. — Con l'articolo 23 si stabilisce in forma esplicita che la liquidazione della pensione da parte della Cassa nazionale per la previdenza marinara comporta il definitivo ritiro del libretto di navigazione. Si vuole evitare che il marittimo pensionato, continuando a navigare, renda ancora più difficili le possibilità di imbarco per i marittimi non pensionati. In sostanza, il marittimo che abbia i requisiti per conseguire la pensione e che sia ancora idoneo a navigare deve scegliere fra la pensione stessa e la navigazione.

Con lo stesso articolo si propone, analogamente a quanto prevede il nuovo disegno di legge per l'adeguamento della pensione dell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, che l'importo delle pensioni della previdenza marinara sia ridotta nei confronti dei pensionati che prestino la propria opera retribuita alle dipendenze altrui.

Art. 24. — L'articolo 24 riguarda la delega al Presidente della Repubblica di emanare, su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale le norme eventualmente occorrenti per l'attuazione della legge.

Art. 25. — Nell'articolo 25 è contenuta invece la delega al Governo di riunire in testo unico le disposizioni della legge in esame e di tutte quelle altre vigenti in materia di previdenza marinara. La delega, peraltro, non è limitata alla sola raccolta delle leggi, ma comprende anche la facoltà per il Governo di modificare e integrare le disposizioni vigenti per meglio coordinarle con quelle delle altre assicurazioni sociali e, particolarmente della assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia e assicurazione infortuni e malattia dei marittimi.

La necessità della raccolta in un unico testo, appare evidente se si considerano le numerose disposizioni di legge emanate a seguito del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996 nonché tutte le norme emanate in materia di previdenza per le altre categorie di lavoratori con le quali si ritiene utile il coordinamento.

Art. 26. — Con l'articolo 26 si dispone, infine, circa la data di entrata in vigore della legge facendo coincidere la data stessa con il primo giorno del mese successivo a quello della pubblicazione della legge stessa sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I.

*Disposizioni per il personale iscritto
alla gestione marittima.*

Art. 1.

Agli effetti della determinazione della misura dei contributi e della pensione, le competenze degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara si intendono stabilite secondo la tabella delle competenze medie allegata alla presente legge, in relazione al grado e alla qualifica dell'iscritto e al genere della nave e della navigazione.

Art. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 8 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, è modificato come segue:

« Le tabelle delle competenze medie sono soggette a revisione annuale e possono essere modificate sentite le organizzazioni sindacali interessate mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale ».

Art. 3.

I contributi previsti dall'articolo 16 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificati con l'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, sono stabiliti nella seguente misura.

1) Navi di stazza lorda fino a 300 tonnellate:

a) a carico dell'armatore: per lo stato maggiore 16 per cento e per la bassa forza 17 per cento delle competenze medie;

b) a carico del marittimo: per lo stato maggiore 4 per cento e per la bassa forza 3 per cento delle competenze medie.

2) Navi di stazza lorda superiore a 300 tonnellate:

a) a carico dell'armatore: per lo stato maggiore 27,50 e per la bassa forza 30 per cento delle competenze medie;

b) a carico del marittimo: per lo stato maggiore 8,50 per cento e per la bassa forza 6 per cento delle competenze medie.

Per le persone indicate nel secondo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, il contributo è stabilito nella misura del 21 per cento delle competenze medie.

Entro due anni dalla data dell'entrata in vigore della presente legge le percentuali dei contributi di cui al presente articolo potranno essere modificate mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale.

Art. 4.

I contributi dovuti dagli armatori a sensi dell'articolo 9 della legge 7 aprile 1941 n. 266 e dall'articolo 6 della legge 11 aprile 1941, numero 267 continuano ad essere determinati in base alle competenze medie approvate con regio decreto-legge 18 febbraio 1937, n. 319.

Art. 5.

L'articolo 21 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato dall'articolo 1 della legge 9 aprile 1931, n. 456 e dall'articolo 8 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560, è abrogato.

Hanno diritto a pensione a carico della Gestione marittimi della Cassa nazionale per la previdenza marinara:

a) le persone che abbiano compiuto almeno 20 anni di navigazione e 60 anni di età;

se siano stati compiuti 20 anni di navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo, la pensione può essere liquidata a 50 anni. Se siano stati compiuti 20 anni di navigazione di cui 10 al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo la pensione può essere liquidata a 55 anni;

b) le persone che abbiano compiuto 15 anni di navigazione, di cui due nel decennio anteriore alla data di presentazione della domanda di pensione, e 60 anni di età;

c) le persone che siano riconosciute permanentemente inabili alla navigazione, per qualsiasi causa, qualunque sia la loro età, purchè abbiano compiuto almeno 20 anni di navigazione oppure almeno 10 anni di navigazione a condizione che, in questo caso, abbiano compiuto almeno due anni di navigazione nell'ultimo decennio anteriore alla data di presentazione della domanda di pensione o di dichiarazione di invalidità da parte delle commissioni mediche di cui al regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773;

d) le persone rimaste permanentemente inabili alla navigazione in conseguenza di infortunio occorso mentre erano imbarcate o per causa di servizio.

Art. 6.

L'articolo 22 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato con l'articolo 1 della legge 9 aprile 1931, n. 456, e con l'articolo 14 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 345 e l'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391 sono abrogati.

La misura della pensione è stabilita in base alla media delle competenze più elevate sulle quali l'iscritto ha contribuito alla Cassa nazionale per la previdenza marinara in tre anni di navigazione ed è costituita dalla somma di tanti trentesimi della competenza media suddetta quanti sono gli anni interi di navigazione compiuta considerando come un anno intero la frazione di anno uguale o superiore a sei mesi.

Per le pensioni da liquidarsi posteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, si considera una navigazione di trenta anni quando quella effettivamente compiuta, con esclusione delle maggiorazioni di cui all'articolo 46 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, articolo 13 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594, articolo 15 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560 e articoli 11 e 12 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, sia di almeno 25 anni.

In nessun caso la pensione dell'iscritto può superare la competenza media, nè, se la liqui-

dazione avvenga a seguito di infortunio in navigazione, a norma del precedente articolo 5 ultimo comma, essere inferiore alla metà della competenza media suddetta.

Art. 7.

Per la determinazione della misura delle pensioni, ai sensi del precedente articolo, le competenze sulle quali l'iscritto ha contribuito anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, vanno moltiplicate per 70 quelle di importo non superiore a lire 350 mensili, per 65 quelle di importo corrispondente a 400 lire mensili e per 60 quelle di importo di 450 lire mensili e superiori.

Con lo stesso procedimento saranno riliquidate le pensioni in atto alla data di entrata in vigore della presente legge.

In nessun caso la pensione potrà essere inferiore a lire 96.000 annue, se dirette e a lire 72.000 annue, se di reversibilità.

La disposizione del precedente comma non si applica ai titolari di più pensioni a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa, qualora per effetto del cumulo il pensionato fruisca di un beneficio mensile superiore al minimo garantito.

Qualora la pensione riliquidata, ai sensi del precedente e del presente articolo, risulti inferiore al trattamento complessivo goduto dal pensionato alla data di entrata in vigore della presente legge, nessuna variazione sarà apportata alla misura di detto trattamento. A tale fine la pensione predetta sarà considerata unitamente alle altre pensioni ed assegni di cui il pensionato fosse eventualmente titolare a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa.

Art. 8.

L'iscritto, che al compimento del sessantesimo anno di età, possa far valere almeno dieci anni di navigazione con contribuzione alla Cassa, di cui due compiuti nell'ultimo decennio, e non abbia titolo alla liquidazione di una pensione di invalidità, può chiedere di conti-

nuare a proprio carico il versamento dei contributi comprensivi della quota dell'armatore fino al raggiungimento delle condizioni richieste per il conseguimento della pensione di invalidità o vecchiaia.

Ai fini della determinazione della misura del contributo, si considera la media delle competenze sulle quali l'iscritto ha contribuito nell'ultimo anno di navigazione riferite, se si tratta di navigazione compiuta anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, a quelle corrispondenti della tabella di cui al precedente articolo 1 in relazione al grado e alla qualifica dell'iscritto e al genere della nave e della navigazione.

La domanda deve essere presentata entro sei mesi dal compimento dell'età.

Per gli iscritti che alla data di pubblicazione della presente legge avessero compiuta l'età di 60 anni il termine di sei mesi decorre da tale data.

Art. 9.

L'articolo 32 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, modificato con l'articolo 14 della legge 19 agosto 1938, n. 1560, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 163 è abrogato.

Se l'iscritto compie il sessantesimo anno di età e non si avvalga della facoltà di cui al precedente articolo 8 e anche prima se sia accertata la inabilità al lavoro senza che si siano verificate le condizioni stabilite dall'articolo 5 per il conseguimento di una pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara, i periodi di navigazione compiuti dopo il 1° luglio 1920 con contribuzione alla Cassa sono considerati utili agli effetti del conseguimento di una pensione secondo le norme della assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti nella misura prevista dal regio decreto-legge 14 aprile 1939, n. 636 e successive modificazioni o integrazioni e ciò anche quando l'iscritto non abbia mai contribuito al fondo della predetta assicurazione.

In tal caso si considerano versati nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità la vecchiaia e superstiti per i periodi di navigazione dal 1° luglio 1920 al 30 aprile 1939 il contributo della più alta classe di salario sta-

bilito dall'articolo 48 del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1827, e, per i periodi successivi, i contributi stabiliti dalle disposizioni in vigore per l'assicurazione generale predetta considerando come salario o retribuzione la corrispondente competenza media sulla quale è stato riscosso il contributo dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

La corrispondente quota di pensione base è a carico del Fondo di capitalizzazione previsto dal successivo articolo 20.

Se l'iscritto, il quale possa far valere i contributi nella assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e superstiti per periodi di lavoro a terra consegue diritto a pensione dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara senza che si siano verificate le condizioni richieste per la liquidazione di una pensione a carico della predetta assicurazione generale obbligatoria, gli è liquidata una quota di pensione supplementare eguale a nove volte l'importo dei contributi base versati per l'assicurazione obbligatoria reversibile a favore dei superstiti secondo le norme vigenti per la reversibilità delle pensioni a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Tale pensione supplementare è per un quarantacinquesimo a carico del Fondo assicurati obbligatori per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti.

Se l'iscritto raggiunge le condizioni richieste per poter liquidare la pensione a carico della Cassa e quella a carico della assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti, può ottenere la liquidazione delle due pensioni salvo quanto è disposto dall'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391.

Nella pensione a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti non è in tal caso corrisposta la quota integrativa a carico dello Stato, di cui all'articolo 59 del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1827, nè l'assegno temporaneo e quello supplementare di contingenza a carico del fondo di solidarietà sociale, nè l'indennità di caropane.

Art. 10.

I periodi di navigazione con contribuzione alla Cassa dopo il 1° luglio 1920 sono consi-

derati utili agli effetti della prosecuzione volontaria nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità e la vecchiaia, a termine degli articoli 57 e 58 del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1827, ancorchè l'iscritto non sia stato soggetto all'assicurazione medesima durante periodi di lavoro a terra.

Non potrà tuttavia essere autorizzata la prosecuzione volontaria qualora l'iscritto marittimo abbia raggiunto le condizioni di navigazione, di età o di inabilità alla navigazione richieste per il conseguimento di una pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

L'effettivo trasferimento dei contributi ha luogo al momento della liquidazione della pensione nei casi previsti e secondo le norme stabilite dall'articolo 9 della presente legge.

Le persone che contribuiscono ai sensi dell'articolo 5 del regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560 non possono contemporaneamente contribuire alla assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti.

Il contributo previsto dal secondo comma dell'articolo 3 della presente legge, per le persone di cui al precedente comma, è a carico del datore di lavoro nei limiti della quota che questi avrebbe dovuto versare qualora la contribuzione fosse effettuata alla predetta assicurazione obbligatoria.

TITOLO II.

Disposizioni per il personale iscritto alla Gestione speciale.

Art. 11.

Il limite stabilito dal secondo comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, con la estensione prevista dall'articolo 6 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, è elevata a lire 1.440.000 annue.

Detto limite potrà essere modificato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale.

Art. 12.

I contributi fissati dall'articolo 5 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, numero 391, sono stabiliti nelle seguenti misure:

a) a carico del datore di lavoro il 15 per cento della retribuzione sino al limite indicato dal precedente articolo 11;

b) a carico del prestatore d'opera il 6 per cento della retribuzione sino al limite indicato alla lettera precedente.

Tali contributi, nei riguardi del personale di stato maggiore navigante iscritto anche alla Gestione marittimi, sono comprensivi dei contributi spettanti alla gestione stessa.

Ai fini del presente articolo, per retribuzione s'intende:

stipendio o paga;

indennità di contingenza;

indennità di grado;

assegno *ad personam*;

tredicesima mensilità o rateo gratifica natalizia.

Entro due anni dalla data dell'entrata in vigore della presente legge le percentuali dei contributi di cui al presente articolo potranno essere modificate mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale.

Art. 13.

Ai fini della determinazione della media annua delle retribuzioni percepite nell'ultimo triennio di servizio, ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, dette retribuzioni vanno riferite a quelle in atto per gli iscritti aventi pari grado e anzianità di servizio alla data di risoluzione del rapporto di lavoro.

Le pensioni della Gestione speciale liquidate e da liquidare con decorrenza anteriore alla data di entrata in vigore della presente legge, nella misura risultante dall'applicazione delle disposizioni del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842 e del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, saranno maggiorate di 39 volte.

Per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 31 dicembre 1939 e fino alla data di entrata in vigore della presente legge, ai fini della maggiorazione predetta, sarà provveduto alla loro riliquidazione sulla base della media delle retribuzioni vigenti nell'anno 1937, corrispondenti a quelle godute nell'ultimo triennio di servizio.

Per gli iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, i contributi accreditati ai conti individuali di cui all'articolo 6 del decreto stesso, dal 1° gennaio 1940 alla data di entrata in vigore della presente legge, saranno considerati, ai fini della liquidazione e riliquidazione della pensione, nella misura in cui sarebbero stati se versati nell'anno 1937 per un iscritto avente pari grado e anzianità.

La predetta maggiorazione di 39 volte si applica alle pensioni dei Fondi Lloyd Triestino e Adria nella misura originaria in essere anteriormente al 1° aprile 1943.

In nessun caso la pensione potrà essere inferiore a lire 96.000 annue se diretta e a lire 72.000 annue se di reversibilità.

Il supplemento di pensione, di cui all'articolo 13 del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, è ragguagliato a nove volte il totale dei contributi versati all'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia.

La disposizione del precedente sesto comma non si applica ai titolari di più pensioni a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa, qualora per effetto del cumulo il pensionato fruisca di un beneficio mensile superiore al minimo garantito.

Qualora la pensione riliquidata, ai sensi del presente articolo, risulti inferiore al trattamento complessivo goduto dal pensionato alla data di entrata in vigore della presente legge, nessuna variazione sarà apportata alla misura di detto trattamento.

A tale fine la pensione predetta sarà considerata unitamente alle altre pensioni e assegni di cui il pensionato fosse eventualmente titolare a carico dell'assicurazione obbligatoria per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti e dei fondi e trattamenti sostitutivi dell'assicurazione stessa.

Art. 14.

Ai fini della determinazione della misura della pensione spettante al personale navigante di stato maggiore iscritto alla Gestione speciale ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, l'ammontare dei contributi dovuti fino alla data

di entrata in vigore della presente legge si intende maggiorato di 31 volte.

Per i contributi dovuti dal 1° gennaio 1940 alla data di entrata in vigore della presente legge la maggiorazione viene effettuata sulla base dei contributi che sarebbero stati versati per l'anno 1937 per un iscritto avente pari grado e anzianità.

Le pensioni in atto alla data di entrata in vigore della presente legge saranno riliquidate in conformità dei precedenti **comma**.

Art. 15.

Agli effetti della determinazione del contributo annuo dovuto ai sensi dell'articolo 15 primo comma, lettera *a*) del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, si considerano le retribuzioni che sarebbero state godute, con pari grado e anzianità di servizio, durante l'anno in cui viene versato il contributo stesso.

Le persone che continuino il versamento del contributo, ai sensi del precedente comma, potranno liquidare la pensione di vecchiaia quando abbiano compiuto 60 anni di età e possano far valere 20 anni di assicurazione. In tal caso l'importo della pensione, calcolata come agli articoli 8 e 9 del succitato regio decreto-legge, sarà ridotta in conformità di quanto disposto con il secondo e terzo comma dell'articolo 16 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842.

La contribuzione effettuata ai sensi del primo comma del presente articolo esclude la contemporanea contribuzione alla assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti anche quando sia prestata opera retribuita alle dipendenze di altri. In quest'ultimo caso sarà a carico del datore di lavoro la parte del contributo corrispondente alla quota che egli avrebbe dovuto versare qualora la contribuzione fosse effettuata alla predetta assicurazione obbligatoria.

Art. 16.

Gli iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, potranno esercitare, entro sei mesi dalla data predetta, il

diritto di opzione per essere ammessi al trattamento di cui al regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595 e della presente legge.

Art. 17.

Il personale navigante e amministrativo, in servizio alla data 1° gennaio 1946, il cui trattamento di previdenza sia costituito da contratti di assicurazione sulla vita disciplinati dall'articolo 14 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, e dai conti individuali fruttiferi con capitalizzazione annua di cui al secondo comma dell'articolo 15 del decreto citato, o dalle altre forme di previdenza previste dai decreti interministeriali nn. 12 e 13 del 18 agosto 1938, ed emanati in forza della delega di cui all'articolo 20 del regio decreto stesso, ha facoltà di chiedere l'iscrizione alla Gestione speciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara secondo le norme del regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595, con il riconoscimento del periodo di servizio prestato presso la Società e comunque in misura non superiore a quello occorrente per conseguire il diritto a pensione.

A tale effetto dovrà essere versata la riserva matematica relativa agli anni da riconoscere, calcolata sulla retribuzione raggiunta alla data di entrata in vigore della presente legge, fermo restando il limite stabilito dall'articolo 6 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842.

La facoltà di cui al primo comma dovrà essere esercitata entro 180 giorni dalla predetta data di entrata in vigore della presente legge.

Le modalità per il versamento delle somme necessarie per il riscatto in questione saranno stabilite dal Comitato amministratore della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 18.

Il personale marittimo che, a seguito del regio decreto 27 gennaio 1924, n. 231, riguardante l'estensione nei territori annessi delle funzioni della Cassa invalidi della marina mercantile, abbia continuato l'assicurazione ai sensi del primo comma dell'articolo 2 di detto decreto ed il personale, già dipendente dalla Società di navigazione « Lloyd Triestino » che sia titolare di pensione liquidata secondo le norme

della legge 16 dicembre 1906 B.L.I. n. 1 ex 1907 modificata con ordinanza imperiale 25 giugno 1914 B.L.I. n. 138, possono fare opzione, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge, per un trattamento di pensione a carico della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

La domanda di opzione dovrà essere presentata entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

TITOLO III.

Disposizioni generali e finali.

Art. 19.

Il trattamento previsto dalla presente legge assorbe e sostituisce, tanto per i contributi quanto per le prestazioni, il trattamento di cui al decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 177, al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 maggio 1947, n. 563, e al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1947, n. 689, e alle successive modifiche e integrazioni dei decreti stessi concernenti rispettivamente il Fondo d'integrazione per le assicurazioni sociali e l'indennità caropane e il Fondo di solidarietà sociale per la corresponsione degli assegni temporaneo e supplementare di contingenza.

Art. 20.

A ciascuna delle Gestioni previste dalla presente legge si provvede mediante due Fondi:

- A) Fondo di capitalizzazione.
- B) Fondo di ripartizione.

I contributi di cui all'articolo 3 della presente legge sono devoluti per l'uno per cento al fondo di capitalizzazione e per il rimanente al fondo di ripartizione della gestione marittimi.

Corrispondentemente è posta a carico del Fondo di capitalizzazione l'uno per cento dell'importo delle prestazioni liquidate al personale navigante a norma della presente legge; il rimanente a carico del Fondo di ripartizione.

I contributi di cui all'articolo 12 sono devoluti per un trentesimo al Fondo di capita-

lizzazione e per il rimanente al Fondo di ripartizione della Gestione speciale.

Corrispondentemente è posto a carico del Fondo di capitalizzazione l'uno per cento dell'importo delle prestazioni liquidate agli iscritti alla Gestione speciale restando il rimanente a carico del Fondo di ripartizione.

Per gli iscritti alla Gestione speciale secondo le norme del regio decreto 2 settembre 1912, n. 1058, la quota di contributo dovuta al Fondo di capitalizzazione è trasferita da detto Fondo ai conti individuali previsti dall'articolo 6 del decreto stesso.

Per il personale navigante e amministrativo il cui trattamento di previdenza sia costituito da contratti di assicurazione sulla vita disciplinati dall'articolo 14 del regio decreto 16 settembre 1937, n. 1842, o da conti individuali fruttiferi previsti dal secondo comma dell'articolo 15 del citato decreto, i contributi di cui all'articolo 12 della presente legge nei limiti della quota dovuta al Fondo di capitalizzazione, sono destinati, rispettivamente, al pagamento dei premi ed eventuale incremento del valore delle polizze e all'accreditamento dei conti individuali predetti.

Il tre per cento dei contributi devoluti in ciascun esercizio ai fondi di ripartizione previsti dai commi precedenti è destinato alla costituzione di una speciale riserva.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con i Ministri per il lavoro e la previdenza sociale e per il tesoro potrà essere temporaneamente sospeso l'accantonamento di cui al precedente comma, quando la riserva abbia raggiunto una adeguata consistenza.

I fondi disponibili nella riserva di cui al presente articolo possono essere investiti con le stesse forme, modalità e limiti previsti per l'investimento dei fondi dell'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Art. 21.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge i periodi di disoccupazione susseguenti ad un periodo di navigazione per i quali è corrisposta l'indennità ordinaria dell'assicurazione obbligatoria contro la disoccu-

pazione, sono considerati come periodi di contribuzione ai fini del diritto alla pensione e della misura della pensione stessa.

Per detti periodi si computerà come versato a favore dei singoli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara il contributo calcolato sulla media dei singoli contributi effettivamente versati nell'ultimo anno anteriore a ciascun periodo di disoccupazione indennizzato.

Per la copertura dell'onere relativo sarà annualmente trasferita al Fondo di ripartizione della Cassa predetta una somma da determinarsi dal Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale sulla base delle giornate di disoccupazione indennizzate complessivamente accertate nell'anno e del contributo medio versato alla Cassa per la generalità degli iscritti.

Art. 22.

In attesa che sia stabilito l'effettivo ammontare degli oneri posti a carico dello Stato per il riconoscimento a norma delle vigenti disposizioni, ai fini previdenziali, di periodi di servizio militare compiuti dai marittimi mercantili e non coperti di contribuzione, è concessa da parte dello Stato, salvo conguaglio, un'anticipazione a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara di lire 800 milioni, per l'esercizio finanziario 1951-52. Alla copertura dell'onere è destinata una aliquota delle maggiori entrate di cui al secondo provvedimento legislativo di variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario predetto.

Il Ministro del tesoro provvederà, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 23.

La liquidazione della pensione, ai sensi della presente legge, comporta il definitivo ritiro del libretto di navigazione.

Ai titolari di pensioni che prestano la propria opera retribuita alle dipendenze di altri, con lavori compiuti a terra il trattamento complessivo di pensione previsto dalla presente legge è ridotto di una quota pari ad un quarto

del trattamento stesso, salvo quanto disposto nell'ultimo comma. I lavoratori sono tenuti a dichiarare al proprio datore di lavoro la loro qualità di pensionati.

Il datore di lavoro, a seguito della denuncia o comunque accertata la qualità di pensionato del proprio dipendente, ha l'obbligo di detrarre dalla retribuzione l'importo della quota prevista nel primo comma e corrisposta dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara e di versarla alla Cassa stessa che lo accrediterà al Fondo di ripartizione.

La trattenuta di cui al precedente comma non può superare il 25 per cento della retribuzione.

Art. 24.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per la marina mercantile e per il lavoro e la previdenza sociale, saranno emanate le norme eventualmente occorrenti per l'applicazione della presente legge.

Art. 25.

Il Governo della Repubblica è autorizzato a riunire in testo unico le disposizioni della presente legge e delle altre leggi e decreti concernenti la Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Esso ha anche la facoltà, in sede di formazione del predetto testo unico, di integrare e modificare le disposizioni predette per coordinarle con quelle relative alle altre assicurazioni sociali gestite dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dalle Casse marittime, per l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie e con le altre leggi dello Stato.

L'autorizzazione di cui al primo comma dovrà essere esercitata entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 26.

La presente legge entra in vigore il primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

TABELLA DELLE COMPETENZE MEDIE MENSILI PER LA DETERMINAZIONE DEI CONTRIBUTI E DELLE PENSIONI DEGLI INSCRITTI ALLA CASSA NAZIONALE PER LA PREVIDENZA MARINARA

A) PIROSCAFI E MOTONAVI DI STAZZA LORDA SUPERIORE A 500 TONNELLATE.

Stato Maggiore (1):

Comandante, capo macchinista direttore di macchina, capo commissario, comandante in 2 ^a , capo macchinista al dettaglio, direttore sanitario con uno o più medico alle dipendenze	L. 70.000
Primo ufficiale di coperta e di macchina, 1 ^o ufficiale commissario, medici in sottordine o medico unico, cappellano	49.000
Secondo ufficiale di coperta e di macchina, 2 ^o ufficiale commissario, marconista munito di brevetto internazionale di 1 ^a classe con 15 o più anni di navigazione radio telegrafista (gruppo A) (2)	42.000
Terzo ufficiale di coperta e di macchina, 3 ^o ufficiale commissario, marconista munito di brevetto internazionale di 1 ^a classe con meno di 15 anni di navigazione radio telegrafista e marconista munito di brevetto internazionale di 2 ^a classe (gruppo B) (2)	35.000
Allievo capitano, allievo macchinista, allievo commissario	32.000

Equipaggio:

Nostromo, capo fuochista, 1 ^o cuoco (sulle navi in cui è imbarcato più di un cuoco), cuoco unico sulle navi da carico, elettricista, operaio meccanico, carpentiere, ottonaio, operaio frigoriferista, maestro di casa, capitano d'armi, 1 ^o cambusiere, 1 ^o infermiere, 1 ^o cameriere (sulle navi con più di un cameriere), 1 ^o panettiere, 1 ^o dispensiere, dispensiere d'equipaggio, pennese (sulle navi da passeggeri), motorista di 1 ^a classe, motorista di 2 ^a classe (3)	L. 32.000
--	-----------

(1) Il macchinista addetto ai servizi elettrici di bordo contribuisce in base all'effettivo grado di macchinista col quale viene imbarcato.

(2) Le Autorità marittime e consolari dovranno segnare sui ruoli di equipaggio e sui titoli matricolari la dizione: marconista di gruppo A per i marconisti muniti di brevetto internazionale di 1^a classe con 15 o più anni di navigazione radio telegrafista; marconista di gruppo B per i marconisti muniti di brevetto internazionale di 1^a classe con meno di 15 anni di navigazione radio telegrafista e per i marconisti muniti di brevetto internazionale di 2^a classe.

(3) Il motorista di 1^a e 2^a classe quando imbarcato da ufficiale contribuisce sulla base della corrispondente qualifica rivestita a bordo in base al contratto di arruolamento.

Marinaio, carbonaio, fuochista, cameriere, panettiere ed ogni altra qualifica non specificata	30.000
Giovanotto	24.000
Mozzo, piccolo	17.000

B) PIROSCAFI E MOTONAVI DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE.

Comandante, macchinista	L. 35.000
Ufficiale	34.000
Nostromo, motorista	32.000
Marinaio, fuochista	30.000
Giovanotto	24.000
Mozzo	17.000

C) VELIERI E MOTOVELIERI DI STAZZA LORDA SUPERIORE ALLE 500 TONNELLATE.

Capitano o padrone al comando	L. 56.000
Ufficiale	34.000
Nostromo, motorista	32.000
Marinaio	30.000
Giovanotto	24.000
Mozzo	17.000

D) VELIERI E MOTOVELIERI DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE.

Capitano o padrone al comando	L. 26.000
Marinaio autorizzato al comando	26.000
Nostromo, motorista	21.000
Marinaio	17.000
Giovanotto	13.000
Mozzo	9.000

E) RIMORCHIATORI E GALLEGGIANTI (1) (Personale dei rimorchiatori e degli altri galleggianti, con mezzi di propulsione propri, addetti al servizio di navigazione nei porti e nelle rade).

Conducente in coperta o in macchina (purchè provvisto di patente di padrone o di marinaio autorizzato o di fuochista autorizzato)	L.	34.000
Nostromo, operaio, elettricista		32.000
Marinaio, fuochista, carbonaio		30.000
Giovanotto		24.000
Mozzo		17.000

F) PESCHERECCI (Inscritti nelle matricole delle navi comunque muniti di macchina o motore non superiore a 30 cavalli indicati o cavalli asse; navi o battelli da pesca in genere, senza macchina o motore).

Padrone o marinaio autorizzato	L.	13.000
Motorista		11.000
Marinaio		9.000
Giovanotto		6.000
Mozzo		4.000

G) PESCHERECCI (comunque muniti di macchina o motore di oltre 30 cavalli indicati o cavalli asse, adibiti alla pesca entro il Mediterraneo).

Padrone o marinaio autorizzato, motorista o meccanico per la pesca	L.	21.000
Capo pesca		17.000
Marinaio		13.000
Giovanotto		9.000
Mozzo		6.000

H) PESCHERECCI IN PESCA OLTRE GLI STRETTI.

Capitano di lungo corso al comando, capitano di gran cabotaggio al comando, direttore di macchina, padrone al comando (autorizzato a norma dell'articolo 4 del regio decreto-legge 14 aprile 1927, n. 616, convertito nella legge 17 maggio 1928, n. 1127)	L.	42.000
1° ufficiale di coperta o di macchina, motorista o meccanico per la pesca		30.000

(1) Per il personale imbarcato sui rimorchiatori e galleggianti che non rientrano nella tabella *E*, si applica la tabella *A*.

2° ufficiale di coperta o di macchina, radiotelegrafista	L. 26.000
Nostromo, caporale di macchina, ingrassatore, aiuto motorista, fuochista autorizzato	23.000
Marinaio pescatore (compresi i retieri, cuochi, ecc.) fuochista, carbonaio o altre qualifiche non specificate	17.000
Giovanotto	13.000
Mozzo	9.000

I) PERSONALE BORGHESE IMBARCATO SU NAVI MILITARI.

1ª categoria: primi cuochi, primi maestri di casa cuochi maestri di casa unici e dirigenti il servizio della panificazione a bordo	L. 32.000
2ª categoria: secondi cuochi e secondi maestri di casa	30.000

L) UFFICIALI DI COMPLEMENTO DELLA MARINA MILITARE APPARTENENTI AL RUOLO SPECIALE ISTITUITO DALLA LEGGE 6 GIUGNO 1935, N. 1098.

Capitano di corvetta o maggiore per la direzione di macchina	L. 63.000
Tenente di vascello e capitano per la direzione macchine	49.000
Sottotenente di vascello e tenente per la direzione di macchine	42.000
Guardiamarina e sottotenente per la direzione macchine	35.000

M) PILOTI.

P O R T I	Competenze medie mensili (Lire)
Genova, Livorno, Napoli, Savona, Venezia	70.000
Bari, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Messina, Palermo	56.000
Ancona, La Spezia, Salerno, Siracusa, Taranto, Trapani	50.000
Piombino, Porto Empedocle, Portoferraio	42.000
Barletta, Brindisi, Carloforte, Licata, Marsala	30.000
Fiumicino, Milazzo, Monopoli, Roma, Torre Annunziata	20.000