CAMERA DEI DEPUTATI N. 3045

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati SARAGAT, ANGRISANI, BERTINELLI, CECCHERINI, TREMELLONI, LUPIS, ROMITA

Presentata il 25 maggio 1961

Unificazione degli Enti assistenziali e previdenziali nel settore marittimo

A) PREMESSA

Onorevoli Colleghi! — Con lo schema di proposta di legge che sottoponiamo al vostro esame e alla vostra approvazione, che speriamo non vorrà mancare, intendiamo proporvi l'unificazione dei numerosi enti che nel settore marittimo gestiscono, con ordinamenti tecnici e giuridici autonomi, le varie forme di assistenza e di previdenza che sono state estese ai marittimi.

L'unificazione propostavi vuole principalmente soddisfare la necessità, da tempo
avvertita, d'una semplificazione dei servizi
relativi alla gestione di dette forme d'assistenza e di previdenza, in modo che ne consegua un notevole sollievo, anche economico,
per i datori di lavoro, e cioè per gli armatori,
dai numerosi ed onerosi adempimenti imposti a loro carico dalle vigenti disposizioni
di legge, si raggiunga da parte dell'ente unico
una riduzione dei costi di gestione ed infine si
ottenga, come conseguenza della riduzione
dei costi, un miglioramento delle prestazioni
per gli assicurati senza ulteriori aggravi
per l'economia marinara.

È a tutti noto, e ciò ci dispensa dal dilungarci sull'argomento, come l'attuale sistema della previdenza sociale nel nostro Paese sia costituito da un complesso di norme e di istituzioni, sorte senza un piano

prestabilito, ma che si sono succedute nel tempo a seconda delle esigenze sociali e politiche del momento ed ispirate quindi a criteri non uniformi. Ne è conseguita da ciò la creazione di numerosi enti gestori delle varie istituzioni assistenziali e previdenziali, retti da differenti ordinamenti tecnici, giuridici ed amministrativi che impongono gravi disagi ai datori di lavoro, assoggettandoli a numerosi e onerosi adempimenti, e agli stessi assicurati che spesso non riescono a veder chiaro nella enorme congerie di disposizioni. Tale complesso sistema previdenziale e assistenziale è causa, come è ovvio, di dispersione di forze e di spese, determinando così una forte onerosità per gli stessi enti

Non sono mancati studi e proposte da parte di studiosi, e delle stesse sfere governative responsabili, al fine di mettere un po' di ordine in tale situazione caotica e pesante.

Scartati i suggerimenti proposti dalla Commissione nominata nel 1947 per la riforma della previdenza sociale, perché la loro attuazione avrebbe importato una radicale trasformazione del nostro sistema previdenziale, che pur avviandola verso forme di sicurezza sociale più moderne e rispondenti alle accresciute esigenze sociali, avrebbe richiesto tuttavia per il nostro Paese un onere non sopportabile dalla nostra economia, e scartata altresì la convenienza di

un accentramento di tutti i rami assistenziali e previdenziali in un unico ente gestore, gli sforzi dei vari Ministri del lavoro, che si sono succeduti, si sono diretti verso uno scopo più modesto, ma tuttavia non meno interessante ed utile, quello cioè di creare un sistema unificato di accertamento e di riscossione dei molteplici contributi imposti a carico dei datori di lavoro e degli assicurati, al fine di rendere più semplice la procedura di riscossione, con una conseguente riduzione dei costi a carico dell'industria e degli enti gestori.

Attuata l'unificazione contributiva nel settore agricolo con il regio decreto-legge 28 novembre 1938, n. 2138, che ebbe piena soddisfacente attuazione, per gli altri settori il problema sembrò risolto con la legge 22 aprile 1940, n. 495, la quale peraltro non poté avere applicazione per le note vicende belliche e politiche. Giova però mettere in rilievo che, mentre per gli altri settori la legge dettava solo norme di carattere generale, rimandando al regolamento di esecuzione la sua entrata in vigore, per il settore marittimo indicava espressamente le modalità di commisurazione dei contributi sulla base di retribuzioni convenzionali, riconoscendo con ciò implicitamente la necessità e l'opportunità di un provvedimento di unificazione contributiva nel particolare settore marittimo, contrariamente a quanto più recentemente è stato ritenuto dall'ultima Commissione che ebbe l'incarico di studiare l'unificazione dei contributi previdenziali.

Nel dopo guerra ben tre disegni di legge, aventi lo scopo della unificazione della riscossione dei contributi previdenziali, sono stati predisposti, due da parte del Ministero del lavoro nel 1946 e nel 1949, quest'ultimo approntato sulle mozioni approvate dalla Commissione per la riforma della previdenza sociale del 1947, ed uno nel 1950 ad iniziativa parlamentare, ma nessuno di questi disegni di legge ebbe la fortuna di affrontare la discussione del Parlamento.

Non maggiore fortuna ha avuto un quarto disegno di legge predisposto dal Ministero del lavoro nel 1957 sulla base delle proposte avanzate da una Commissione nominata nel 1954 con l'incarico di studiare e preparare un rapporto per la elaborazione di un progetto di legge tendente alla « unificazione dei contributi di previdenza e assistenza sociale ».

Quest'ultimo schema di disegno di legge è stato anche ampiamente discusso dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, ma a causa delle varie vicende politiche ha segnato anch'esso il passo.

Nel suo discorso programmatico il Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Fanfani, e ribadito dal Ministro del lavoro Sullo nel discorso del bilancio del suo Ministero il 4 ottobre 1960, ha espresso l'intenzione di riesumare il disegno di legge ministeriale e di condurlo in porto, ciò che ci auguriamo di cuore, perché il provvedimento presentato a suo tempo dall'allora Ministro del lavoro rappresenta un primo, serio e notevole passo verso una proficua riforma dell'attuale farraginoso sistema previdenziale ed assistenziale italiano.

Lo schema di disegno di legge a suo tempo presentato dal Ministro del lavoro, e che l'onorevole Fanfani intende condurre in porto, non contempla però la unificazione contributiva nel settore marittimo, in ciò accogliendo i suggerimenti della Commissione di studio, la quale ritenne che i contributi della Cassa nazionale per la previdenza marinara, che gestisce l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti della gente di mare, non fossero unificabili con quelli dovuti alle Casse Marittime per le assicurazioni infortuni e malattie (v. pagina 16 della relazione) e che questi ultimi contributi non potessero inserirsi nella procedura unificata generale proposta dalla Commissione (v. pagina 26).

Mentre siamo d'accordo su questo ultimo punto, in quanto è evidente che non possono i contributi di due sole forme assicurative per una categoria speciale di lavoratori entrare nel sistema generale, non concordiamo sul primo punto. Innanzi tutto la motivazione della Commissione è di per sé insufficiente. La Commissione infatti esclude la possibilità di un sistema di riscossione unica dei contributi della Cassa nazionale per la previdenza marinara e delle Casse marittime per motivi connessi alle particolari caratteristiche della categoria e con la speciale disciplina delle Casse marittime, ma non specifica quali siano questi motivi e le ragioni per cui la particolare disciplina delle Casse marittime sia d'impedimento per una riscossione unificata dei contributi.

A nostro giudizio, invece, esistono nel settore previdenziale marittimo tutte le condizioni e i presupposti perché debba e possa effettuarsi in tale settore la unificazione contributiva, condizioni e presupposti, che, come già abbiamo accennato, erano stati implicitamente riconosciuti dalla legge 22 aprile

1940, n. 95, che per la prima volta in Italia aveva introdotto un sistema unitario di riscossione dei contributi previdenziali. Ma noi riteniamo, inoltre, che nello speciale settore marittimo esistono non solo le condizione e i presupposti per una unificazione contributiva, ma altresì la possibilità e la convenienza di una fusione dei vari enti gestori in un unico ente che abbracci tutte, o quasi tutte, le forme di assistenza e di previdenza di cui beneficiano in atto i marittimi.

Pensiamo che una delle ragioni per cui si è determinato il fallimento di tutti i progetti finora presentati sia appunto questa, che si è voluto affrontare il problema della unificazione dei contributi solo per la generalità dei lavoratori e per tutte le forme di assistenza e previdenza, andando incontro a difficoltà quasi insormontabili, mentre, secondo noi, il problema avrebbe dovuto affrontarsi, dove possibile, categoria per categoria, con maggiore probabilità di successo, in quanto minori sarebbero state le difficoltà da superare, e queste soluzioni parziali avrebbero potuto fornire esperienze per una riforma generale. In sostanza, bisognava costruire dalle fondamenta e non dal tetto.

È appunto anche per questo motivo che ci siamo indotti a predisporre questa proposta di legge, con la quale abbiamo cercato di risolvere nello speciale settore marittimo molti problemi la cui soluzione in sede generale trova non poche difficoltà.

B) SITUAZIONE ATTUALE DEGLI ENTI GESTORI

B/1)

ENTI GESTORI ESCLUSIVI PER I MARITTIMI.

Perché, onorevoli colleghi, possiate avere tutti gli elementi di giudizio, riteniamo opportuno dare uno sguardo panoramico agli enti che gestiscono le varie forme di assistenza e di previdenza, di cui beneficiano i marittimi in regime speciale o in regime generale, con qualche breve cenno sulle loro origini e sviluppi, il loro campo di applicazione, i sistemi di accertamento e di riscossione dei contributi, nonché alcuni dati statistici.

I. — Cassa nazionale per la previdenza marinara.

La Cassa nazionale per la previdenza marinara, gestisce l'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti dei marittimi (gestione marittimi) e degli addetti agli uffici delle Società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale o sovvenzionate (gestione speciale).

La Cassa nazionale per la previdenza marinara è la più antica istituzione di previdenza esistente in Italia. È guesta infatti la nuova denominazione assunta nel 1938 dalla Cassa degli invalidi della marina mercantile, costituita nel 1913 dalla fusione del Fondo della Veneta marina mercantile e dalle cinque Casse degli invalidi della marina mercantile di Genova, Livorno, Ancona, Napoli e Palermo. Queste istituzioni avevano origine antichissima. Il Fondo della Veneta marina mercantile discendeva dalla scuola, detta di San Nicolò dei marinari, creata dalla Repubblica Veneta nel 1513 per dare assistenza ospedaliera e sussidi in caso di bisogno, di invalidità e di vecchiaia ai marittimi mercantili che per tale scopo erano soggetti ad un contributo obbligatorio.

Le Casse invalidi della marina ci vennero dalla Francia, dove sin dal 1709 era stata creata dal Colbert una Caisse des Invalides de la marine. Tale istituzione fu estesa a Genova, con l'occupazione francese, con decreto di Napoleone del 15 messidoro, anno VIII, e fu mantenuta dalla restaurazione. Anche a Livorno e ad Ancona esistevano da tempo istituzioni di assistenza e di previdenza a favore dei marittimi.

Caratteristiche di tali istituzioni furono la loro autonomia amministrativa, l'obbligatorietà della iscrizione e la concessione di pensioni o assegni nei casi di vecchiaia e di invalidità e a favore dei superstiti e su tali caratteristiche si basarono poi le istituzioni previdenziali che succedettero ad esse ed anche quelle che solo molto più tardi furono istituite per i lavoratori di terra, per cui a ragione fu affermato che le istituzioni previdenziali marinare sono le antesignane delle odierne istituzioni di previdenza sociale.

Con la formazione del Regno d'Italia le preesistenti istituzioni di previdenza a beneficio della gente di mare non furono soppresse, anzi il Conte di Cavour, allora Ministro della marina, non esitò a persuadersi « della necessità e della convenienza d'estendere alle nuove province una istituzione i cui benefici effetti erano per sé evidenti e che era stata adottata anche da altre Nazioni civili ». Con la legge 28 luglio 1861, n. 360, furono infatti istituite cinque Casse degli invalidi della marina mercantile aventi sede a Genova, Livorno, Ancona, Napoli e Palermo, nelle prime tre città in sostituzione, o meglio come

continuazione delle istituzioni preesistenti, mentre nelle due ultime venivano istituite per la prima volta. Nella Venezia poi fu mantenuto il Fondo della Veneta marina mercantile. Con la legge 22 giugno 1913, n. 767, fu operata la fusione delle cinque Casse invalidi e del Fondo della Veneta marina mercantile in un unico Ente, denominato Cassa degli invalidi della marina mercantile, la cui gestione fu affidata all'allora Cassa nazionale di previdenza, oggi Istituto nazionale della previdenza sociale. Alla nuova Cassa degli invalidi con il regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, fu dato un nuovo ordinamento tecnico-finanziario, il quale, malgrado le numerose e spesso affrettate modifiche, è rimasto tuttora l'ordinamento fondamentale della istituzione, a cui in seguito fu data la denominazione di Cassa nazionale per la previdenza marinara con il regio decretolegge 18 agosto 1938, n. 1560, che dispose anche la fusione di detta Cassa con la Cassa pensioni per il personale amministrativo delle aziende esercenti i servizi marittimi sovvenzionati.

La Cassa nazionale della previdenza marinara si compone di due gestioni: la « Gestione marittimi » e la « Gestione speciale » di cui riteniamo opportuno dare in breve sintesi l'ordinamento:

- A) « Gestione marittimi ». L'obbligo della iscrizione alla « Gestione marittimi » si estende:
- a tutte le persone, anche straniere, che compongono l'equipaggio delle navi italiane e mercantili munite di carte di bordo (atto

di nazionalità e ruolo d'equipaggio) qualunque siano le loro mansioni a bordo e qualunque sia l'età;

- alle persone iscritte nelle matricole della gente di mare di I categoria, imbarcate con contratto scritto su galleggianti in servizio nei porti e nelle rade, anche se non muniti di carte di bordo, purché abbiano mezzi di propulsione propri;
- alle persone imbarcate su navi e natanti di proprietà dello Stato facenti servizio nei porti e nelle rade;
- alle persone imbarcate su navi da diporto, munite di ruolo di equipaggio, con esclusione del proprietario;
- ai piloti di porto assunti in servizio posteriormente al 1º gennaio 1930;
- ai cuochi, domestici e panettieri borghesi imbarcati su navi da guerra;
 - ai volontari della marina militare.

I contributi sono accertati sulla base di tabelle di competenze medie (retribuzioni convenzionali) stabilite in relazione alle mansioni di bordo, al genere della nave e della navigazione e al tonnellaggio della nave. Speciali tabelle di competenze medie esistono per i piloti in relazione alle condizioni locali e per i cuochi, domestici e panettieri imbarcati su navi da guerra, nonché per i volontari della marina militare. Il contributo corrisponde al 40 per cento della competenza media per gli equipaggi di navi alturiere, e al 20 per cento per il piccolo naviglio ed è ripartito fra i datori di lavoro e le persone dell'equipaggio, come risulta dal seguente prospetto:

	l .	tazza lorda tonnellate	Navi di stazza lorda oltre 300 tonnellate	
	Stato maggiore	Bassa forza	Stato maggiore	Bassa forza
A carico del datore di lavoro	16 % 4 %	17 % 3 %	30,50 % 9,50 %	33 % 7 %
Totale	20 %	20 %	40 — %	40 %

Unitamente ai contributi propri, la Cassa riscuote anche i contributi base delle assicurazioni tubercolosi e disoccupazione, e quelli dell'E. N. A. O. L. I.

Il versamento dei contributi da parte dell'armatore responsabile avviene a trimestri posticipati dietro invio, da parte della Cassa, di un ordine di pagamento in cui è indicato l'importo dei contributi provvisori, determinati sulla base della tabella d'armamento della nave. Alla scadenza del ruolo, che di solito avviene ogni tre anni, ma può

aver luogo anche prima nel caso di esaurimento dei fogli, di disarmo, naufragio, o vendita della nave, la Cassa, sulla base degli effettivi movimenti d'imbarco e sbarco annotati sul ruolo dalle autorità marittime o consolari, determina l'effettivo importo dei contributi dovuti per tutte le persone che durante il periodo di vita del ruolo hanno costituito l'equipaggio della nave, effettuando il conguaglio con i contributi provvisori già riscossi. Se dal conguaglio risulta un saldo a debito dell'armatore la Cassa notifica un ordine di pagamento per la somma dovuta, se invece il saldo è attivo per l'armatore, la Cassa rimborsa la somma oppure l'accredita sul ruolo successivo.

Come si vede chiaramente, il sistema di accertamento e di riscossione dei contributi è molto semplice e non comporta nessuna denuncia da parte dell'armatore, perché sono le autorità marittime che comunicano alla Cassa tutte le nuove iscrizioni in matricola di navi, e i successivi passaggi di proprietà.

Anche per la Cassa, il sistema non è oneroso, poiché, dato il valore di atto pubblico del ruolo di equipaggio, le sue risultanze non hanno bisogno di alcun controllo. Per la validità dei movimenti d'imbarco e sbarco dei singoli marittimi, ai fini della concessione delle prestazioni, fanno fede le annotazioni, effettuate sempre dalle autorità marittime o consolari, sul libretto di matricolazione di cui ogni marittimo è fornito all'atto della sua iscrizione in matricola. Anche sotto questo riguardo, il sistema è molto semplice ed esonera la Cassa dal tenere conti individuali degli assicurati, anche perché la misura delle pensioni non è computata in relazione ai contributi versati, ma ai periodi di servizi utili conseguiti. Si tratta di un vero e proprio trattamento di quiescenza simile a quello degli impiegati pubblici.

Non è possibile dare un numero preciso degli inscritti alla «Gestione marittimi» della Cassa nazionale per la previdenza marinara, in quanto oltre alle persone che sono in attività di navigazione devono considerarsi inscritti tutti i marittimi che sono a terra per una qualsiasi ragione e che, avendo navigato e potendo riprendere la navigazione, possono acquisire il diritto alle prestazioni. La Cassa, come si è detto, per ragioni di economia non ha provveduto ad impiantare uno schedario dei propri inscritti e quando vi è stata la necessità di conoscere il numero di essi, come, ad esempio, in occa-

sione di qualche bilancio tecnico, si è dovuto ricorrere ad un censimento. Finora di censimenti se ne sono fatti tre, ma da essi, data la difficoltà del rilevamento della popolazione marinara sparsa per tutto il territorio nazionale, ben poco si è potuto ricavare. In considerazione delle forti somme spese per tali censimenti, c'è da domandarsi se non sarebbe stato meglio spendere annualmente una certa somma per l'impianto e la tenuta di uno schedario. Può però dirsi che sulla base delle tabelle di armamento il personale navigante che annualmente imbarca si aggira sulle 60 mila unità ed altrettante possono ritenersi a terra, così che il numero dei marittimi inscritti alla «Gestione marittimi» può farsi ascendere a circa 120 mila, di cui solo la metà in attività di navigazione.

I contributi riscossi per la Gestione marittimi dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara ammontano a lire 5 miliardi e 946.852.251 per il 1956, a lire 7 miliardi 756.598.618 per il 1957 e a lire 8 miliardi 534.892.877 nel 1958. L'aumento dei contributi degli anni 1957 e 1958 rispetto a quelli del 1956 è dovuto al fatto che nel giugno 1957 sono entrate in vigore le nuove tabelle di competenze medie, superiori di circa il 25 per cento a quelle precedenti. Nello stesso triennio la Cassa ha erogato pensioni per lire 7 miliardi 468.109.193 nel 1956, lire 7.836.097.339 nel 1957 e lire 8.824.881.754 nel 1958. Come si vede, gli importi delle pensioni superano quelli dei contributi e tale divario ha determinato il disavanzo di cui abbiamo fattocenno.

B) « Gestione Speciale » — Alla « Gestione speciale » della Cassa nazionale sono inscritti il personale di Stato Maggiore navigante in ruolo organico, e i dirigenti e gli impiegati addetti agli uffici delle società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale o sovvenzionate. In base a speciali convenzioni sono inscritti alla « Gestione speciale » anche gli impiegati in ruolo addetti agli uffici della Società finanziaria marittima e della Confederazione italiana degli armatori.

I contributi dovuti per il predetto personale sono commisurati alla effettiva retribuzione, comprendente: stipendio, o paga, indennità di contingenza, indennità di grado, assegno ad personam, tredicesima mensilità o rateo gratifica natalizia (articolo 13 della legge 25 luglio 1952, n. 915).

La misura del contributo per il personale inscritto alla «Gestione speciale» è del

26 per cento della retribuzione, entro un limite massimo di 2.080.000 annue, ed è così ripartito: 18,50 per cento a carico della società e 7,50 per cento a carico dell'assicurato.

Il versamento dei contributi è effettuato a trimestri posticipati con obbligo per la società di un elenco contenente i nominativi degli impiegati, la loro qualifica, l'importo della retribuzione e quello del contributo e il periodo a cui si riferisce il contributo. Un elenco separato deve essere presentato per il personale navigante di Stato Maggiore con le stesse indicazioni prescritte per gli addetti agli uffici ed in più il periodo d'imbarco.

Come si vede, anche il sistema di accertamento e di riscossione dei contributi della «Gestione speciale» comporta pochi e non gravosi adempimenti per le società e lievi oneri per la Cassa, la quale potrebbe anche esimersi dal tenere conti individuali degli iscritti in quanto la pensione per il personale addetto agli uffici è commisurata agli anni di servizio e alla media delle retribuzioni degli ultimi tre anni di servizio. Anche qui si tratta di un vero e proprio trattamento di quiescenza. Tuttavia la Cassa è costretta a tenere i conti individuali per gli inscritti alla «Gestione speciale» in quanto è previsto, quando la cessazione dal servizio ha luogo prima del raggiungimento del diritto a pensione, il rimborso dell'80 per cento della riserva matematica e, per il personale navigante, la liquidazione d'una pensione supplementare a quella liquidata dalla « Gestione marittımı » sulla base dei periodi di navigazione, pensione supplementare che è pari al 13 per cento dell'importo dei contributi accreditati alla «Gestione speciale», dopo dedotti i contributi dovuti alla «Gestione marittimi» per i periodi d'imbarco.

Il personale inscritto alla « Gestione speciale » è di circa 4.000 unità, e i contributi riscossi rispettivamente negli anni 1956, 1957 e 1958 ammontano a lire 747.627.315, lire 893.138.462 e lire 1.293.058.263. Anche qui è da rilevare che l'aumento dell'importo dei contributi riscossi negli anni 1957 e 1958 rispetto a quelli riscossi nel 1956 è dovuto all'aumento del massimale di retribuzione, soggetto a contribuzione, da lire 1.440.000 annue a lire 2.080.000 dal 1º gennaio 1957 per effetto del decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1957.

L'importo delle pensioni corrisposte dalla « Gestione speciale » ammonta a lire 502 mi-

lioni 121.160 per il 1956, a lire 586.708.667 per il 1957 e a lire 643 milioni 805.136 per il 1958.

II — CASSE MARITTIME

- a) Cassa Marittima Tirrena. La Cassa Marittima Tirrena ha sede a Genova e una competenza territoriale per le navi iscritte nelle matricole e nei registri dei Compartimenti Marittimi dall'alto e medio Tirreno fino al Compartimento di Roma incluso;
- b) Cassa Marittima Adriatica. La Cassa Marittima Adriatica ha sede a Trieste, presso la quale sono inscritte le navi dei Compartimenti Marittimi dell'alto e medio Adriatico fino al Compartimento di Pescara incluso;
- c) Cassa Marittima Meridionale. La Cassa Marittima Meridionale ha sede a Napoli, ed estende la propria competenza alle navi inscritte nei Compartimenti Marittimi dell'Italia meridionale, della Sicilia e della Sardegna.

Le tre Casse marittime derivano la loro origine dai tre Sindacati marittimi obbligatori, che erano stati costituiti sotto l'impero della legge 29 giugno 1903, n. 243, che estese ai marittimi l'assicurazione contro gli infortuni.

Con la riforma dell'assicurazione contro gli infortuni, iniziata con il regio decretolegge 23 marzo 1933, n. 264, e culminata con il regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, mentre furono soppressi i Sindacati liberi e le mutue che gestivano l'assicurazione infortuni del settore industria, Sindacati e mutue che furono fusi nell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni, a cui fu dato il carattere di Ente di diritto pubblico, furono invece conservati i tre Enti distinti e autonomi per gestire l'assicurazione infortuni della gente di mare, e cioè i tre Sindacati marittimi obbligatori, malgrado che fossero venuti a cessare i motivi che avevano determinato nel passato la istituzione di tre enti separati. I tre Sindacati, in seguito alla riforma, assunsero anche essi carattere di enti di diritto pubblico, con la denominazione di Casse marittime.

Le tre Casse, che sono autonome ed hanno una propria competenza territoriale, sono rette, ciascuna da un presidente, da un Consiglio di amministrazione, da un Comitato esecutivo, da un Collegio di sindaci e da un direttore.

La necessità di un indirizzo unico, almeno per quanto riguarda la concessione delle prestazioni, è stata però avvertita in quanto ciascuna Cassa, nel proprio ambito territoriale, agisce anche per conto delle altre Casse, mentre è stato istituito fra le tre Casse un Comitato di coordinamento che si riunisce periodicamente a Roma.

Alle tre Casse marittime è affidata, come si è detto, la gestione dell'assicurazione contro gli infortuni e dell'assicurazione contro le malattie del personale addetto alla navigazione marittima e alla pesca marittima. Mentre l'assicurazione infortuni, gestita dalle Casse marittime, è disciplinata dalle norme generali che regolano l'assicurazione infortuni dei lavoratori dell'industria, con qualche disposizione speciale intercalata nei testi legislativi, l'assicurazione di malattia della gente di mare è regolata, invece, da una legge speciale e precisamente dal regio decretolegge 23 settembre 1937, n. 1918. Con la legge 13 gennaio 1941, n. 145, è stata affidata alle tre Casse anche l'assicurazione di malattia per gli addetti agli uffici delle società di navigazione e dei loro familiari. La Cassa Marittima Tirrena continua a gestire l'assicurazione di malattie della Gente dell'aria.

Le tre Casse marittime provvedono anche ad assicurare alcune prestazioni previste dai contratti collettivi di arruolamento, come l'assicurazione in caso di inabilità permanente o di morte per malattia contratta a bordo

I contributi per le due forme di assicurazione sono determinati sulla base della retribuzione effettiva considerata con gli stessi criteri stabiliti per gli assegni familiari, salvo che per gli equipaggi arruolati alla parte, per i quali esistono tabelle di salari convenzionali. Alla retribuzione si applicano aliquote percentuali differenziate in relazione alla classe di rischio a cui la nave appartiene. A tal fine le Casse distinguono le navi nelle seguenti categorie:

- navi passeggeri;
- 2º) navi da carico (compresi i rimorchiatori e le navi ausiliarie);
 - 3º) velieri e motovelieri da traffico;
 - 4º) pescherecci.

e stabiliscono per ciascuna categoria un premio differenziato a seconda della destinazione della nave (entro o fuori il Mediterraneo, navigazione illimitata, ecc.). Attualmente ciascuna Cassa ha una tariffa di premi comprendente fino a cinque voci per ogni categoria di navi. La misura dei premi o contributi è

stabilita di anno in anno in relazione alle risultanze dei bilanci. Ai premi poi si aggiungono soprapremi per cause varie.

L'armatore, all'inizio dell'esercizio della nave ed ogni anno, a novembre, nel corso dell'esercizio, deve fare alla propria Cassa una denuncia contenente, oltre ai dati relativi alla nave e alla destinazione di essa, la tabella d'armamento e le retribuzioni che presuntivamente deve corrispondere all'equipaggio. Sulla base di tale denuncia la Cassa determina il premio annuo provvisorio che l'armatore deve pagare, e glielo notifica a mezzo d'un avviso di pagamento. L'armatore deve versare la somma notificatagli in due rate semestrali, salvo che non ottenga una rateazione più lunga, dietro congruo interesse. Se durante l'anno avviene un mutamento della composizione numerica e qualitativa dell'equipaggio, o un mutamento nella destinazione della nave che possa determinare una diversità di rischio, l'armatore deve farne denuncia alla Cassa. Alla fine dell'esercizio della nave, e comunque non più tardi del novembre di ogni anno, l'armatore è tenuto a fare una denuncia definitiva con l'indicazione dell'effettivo personale imbarcato durante l'anno e le effettive retribuzioni corrisposte. Sulla base di questa ultima denuncia determina il definitivo ammontare dei premi dovuti, detraendo i premi provvisori già pagati e, in casi di eccedenza a debito dell'armatore, notifica un nuovo avviso di pagamento.

Le Casse riscuotono anche i contributi per l'I. N. A.-Casa e poiché la legge istitutiva dell'I. N. A.-Casa ammette alcune esenzioni (ultracinquantanovenni, ex tubercolotici, ecc), o riduzioni, l'armatore che in sede di versamento di contributi globali ha versato i contributi per tutto l'equipaggio, compresi gli esentati, deve chiedere, con domanda speciale, la bonifica dei contributi non dovuti.

Da un confronto fra i due sistemi di accertamento e riscossione dei contributi o premi, quello della Cassa nazionale per la previdenza marinara e quello delle Casse marittime appare chiara come identica sia la base dei due sistemi e cioè il ruolo d'equipaggio, con questa differenza che mentre il sistema in uso per la Cassa previdenza marinara non richiede alcun adempimento da parte dell'armatore, salvo bene inteso quello di versare i contributi, in quanto l'accertamento dell'ammontare dei contributi dovuti per ciascuna nave è fatto dalla Cassa direttamente sul ruolo d'equipaggio, il sistema vigente per

le Casse marittime importa, invece, molteplici adempimenti da parte dell'armatore, il quale fra l'altro è obbligato a fornire in definitiva alla Cassa marittima una copia del ruolo d'equipaggio, senza contare le varie denunce a cui è costretto in caso di variazione degli elementi determinanti il rischio, mentre d'altra parte le Casse marittime sono costrette ad adempiere controlli, non sempre facili, per accertare la fedeltà delle denuncie. Molto più semplice e meno oneroso il sistema vigente per la Cassa di previdenza marinara.

Indichiamo ora alcuni dati statistici relativi alle attività delle tre Casse marittime nel triennio 1956-57-58:

CASSA	₹4	ASSICURATI		C (in m	Contributi (in milioni di lire)	ire)	D'AMMINIS	SPESE D'AMMINISTRAZIONE E C	E GENERALI	RAPPOR FRA CON	RAPPORTO PERCENTUALE FRA CONTRIBUTI E SPESE	TUALE
	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958
										-		
•	31.729	33.402	33.562	3.584	4.090	4.040	375.943.443	424.524.225	545.508.869	10,48	10,36	13,50
:	19.246	20.448	20.107	1.393	1.660	1.634	130.364.734	137.734.162	161.340.759	9,35	8,29	6,6
•	38.290	39.786	38.739	1.695	2.175	2.424	171.837.975	232.952.250	236.221.981	10,13	10,71	9,78
1	89 265	93.636	807.708	6.672	7 925	8.098	678 146.152	795.210.637	943 071 609	10,11	10,06	11,64

completare il quadro relativo alle Casse marittime, diamo nel prospetto che segue (B) i dati relativi alle spese per prestazioni economiche e N. B. — I dati riportati nel prospetto si riferiscono sia al personale navigante sia all'amministrativo e, per la Tirrena, anche al personale della navigazione aerea civile. Da ciò, la differenza fra il numero complessivo degli assicurati alle Casse marittime e quello inscritto alla Cassa previdenza marinara, che abbiamo riportato precedentemente. Giova avvertire anche che per quanto riguarda il personale navigante il campo di applicazione delle Casse marittime è più ampio di quello della Cassa previdenza marinara, in quanto alle Casse marittime sono pure assicurati gli equipaggi delle navi minori non armate di ruolo d'equipaggio, che invece sono esclusi dall'iscrizione alla Cassa previdenza marinara. Per sanitarie erogate nel triennio 1956 1958 dalle tre Casse.

B) Prestazioni Casse marittime (Indennità e spese servizio sanitario).

	Esercizi			
CASSA MARITTIMA	1956	1957	1958	
1ª) Tirrena	3.324.620.633	4 190.092.499	4.568.114.815	
2a) Adriatica	1 497.481.795 2.263.829.377	1.812.695 005 2.626.290.662	1.981.999.82 2.972 710 94	
	7.085.931 805	8.629.078.166	9.522 825 57	

- Le casse marittime comprendono fra le prestazioni le spese per il servizio sanitario, ciò che non è perfettamente comprendono na le prestazioni le spese per il servizio salitario, ciò che non è perfettamente corretto, perché non sempre le prestazioni del personale sanitario si riferiscono a prestazioni assicurative (visite preventive di imbarco, controlli, ecc.), mentre fra le spese per il servizio sanitario sono comprese le spese per fitti di locali, illuminazione, stampati, ecc. Considerando le spese per il servizio sanitario come spese generali e di amministrazione queste ultime sarebbero naturalmente più alte e quindi più elevato il rapporto percentuale fra contributi riscossi e spese di amministrazione. Per brevità riportiamo i dati relativi all'ultimo anno (1958).

693.847.184 = 17,17 % 448.329.078 = 27,43 % 390.711.096 = 16,11 %1a) Tirrena . Adriatica 3ª) Meridionale .

III — Ente nazionale per l'assistenza ALLA GENTE DI MARE.

Questo Ente è sorto nel 1918 da un atto di umana solidarietà dei marittimi imbarcati verso i colleghi rimasti disoccupati a causa della guerra. L'organizzazione sindacale di allora chiese ed ottenne che nei contratti di arruolamento fosse inclusa una clausola per la trattenuta del 2 per cento sulle paghe per poter soccorrere i marittimi indigenti e disoccupati, precorrendo così l'istituto giuridico dell'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione che solo nel 1919, con l'emanazione del regio decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214, divenne una realtà per gli operai di terra. Tale contribuzione restò anche dopo la guerra, e poiché i compiti assistenziali erano divenuti sempre più ampi, ad iniziativa delle Federazioni nazionali degli armatori e dei marittimi fu costituito l'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, che ebbe il riconoscimento giuridico con regio decreto 14 luglio 1937, n. 1487. L'Ente ebbe carattere di Istituto parasindacale ed era infatti amministrato in prevalenza dai rappresentanti dei lavoratori. Sciolte le organizzazioni sindacali che avevano dato vita all'Ente, dalle nuove organizzazioni sindacali sorte nel dopo-guerra furono mantenute nei con-

tratti collettivi le clausole relative alla ritenuta a favore dell'Ente, il quale, però, per effetto dell'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, e del decreto legislativo luogotenenziale 2 novembre 1944, n. 340, subì la trasformazione da Ente parasindacale in Ente assistenziale di diritto pubblico.

Camera dei Deputati

Attualmente l'Ente è retto dalla legge 3 maggio 1955, n. 408, che fissa la misura del contributo obbligatorio e dallo statuto approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1955, n. 1087.

I compiti assegnati all'Ente dallo statuto sono molto ampi: essi vanno dalla gestione nei porti di «Case del marinaio», con refettori e dormitori per i marittimi in sosta, nonché servizi di docce e barbiere, sale convegno con apparecchi radio e televisivi, alla erogazione di sussidi e all'assistenza sanitaria ai marittimi disoccupati e ammalati che hanno superato il godimento dei periodi di assistenza legale dovuta dai competenti enti gestori (I. N. P. S., Casse marittime, I. N. A. M., ecc), dal ricovero d'orfani di marittimi in collegi-convitti o in colonie marine o montane, all'assistenza di patronato presso gli enti previdenziali o presso gli uffici marittimi per i marittimi che hanno bisogno di svolgere pratiche per l'ottenimento delle prestazioni o per l'esple-

tamento di pratiche amministrative. Purtroppo a compiti così vasti l'Ente non può far fronte se non in misura modesta, data la limitatezza delle entrate.

La sua attività attualmente si esplica nella gestione di «Case del marinaio» nei porti di Genova, Napoli, Trieste, Venezia, nella erogazione di sussidi, nel ricovero di orfani, in numero limitato, dato che tale compito dovrebbe essere prevalentemente adempiuto dall'E. N. A. O. L. I. (il quale, oltre a riscuotere i relativi contributi dai marittimi, è anche autorizzato a trattenere la quota di pensione degli orfani assistiti), e in misura prevalente nell'assistenza di patronato, in cui l'Ente svolge un'azione proficua in sostituzione degli Istituti di Patronato che, dovendo esercitare la loro attività nell'ambito delle assicurazioni generali, difettano di personale specializzato nella conoscenza delle particolari norme e istituzioni previdenziali del settore marittimo.

Il contributo dovuto all'Ente è stabilito in una quota fissa che va da un minimo di lire 228 mensili per il mozzo ad un massimo di 535 mensili per il comandante di navi superiori a 3.000 tonnellate. Per il personale di stato maggiore delle società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale o sovvenzionate il contributo è maggiorato di lire 150 mensili. Il contributo è per metà a carico del prestatore d'opera. Dal contributo sono esclusi gli equipaggi delle navi di stazza lorda inferiore a 1.000 tonnellate, mentre l'Ente è tenuto a prestare la propria assistenza a tutti i marittimi e loro familiari senza alcuna differenziazione. L'attività dell'Ente non si estende agli amministrativi delle società di navi-

Il pagamento del contributo è fatto mensilmente dall'armatore attraverso un istituto bancario. Con il versamento del contributo l'armatore deve presentare un elenco del personale con l'indicazione delle generalità, qualifica e importo del contributo: in sostanza una copia del ruolo d'equipaggio.

I contributi riscossi dall'Ente negli anni 1956, 1957 e 1958 ammontano rispettivamente a lire 115.011.923, lire 144.000.000 e lire 135.000.000, mentre le erogazioni a fini assistenziali ammontano a lire 79 milioni 970.363, lire 95.688.220 e lire 77.036.913.

Le spese generali per il personale ammontano per il triennio suddetto a lire 53.097.767, lire 56.005.202 e lire 80.958.809, cifre molto alte rispetto all'importo dei contributi riscossi. Si tenga però presente che

alla limitata entità dei contributi riscossi va aggiunto il fatto che nelle spese generali e per il personale sono comprese anche le somme spese per stipendi al personale addetto all'assistenza di patronato, che sotto un certo punto di vista dovrebbero considerarsi come erogazioni assistenziali.

B/2)

Enti gestori comuni con i lavoratori di terra.

Oltre ai predetti cinque Enti che sono esclusivi per i marittimi, questi, in quanto soggetti alle altre assicurazioni sociali generali, sono pure in rapporto di assistenza e di previdenza con:

I. — Istituto nazionale della previdenza sociale, per le assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione e per gli assegni familiari. Mentre il contributo base per le assicurazioni contro la tubercolosi e la disoccupazione, determinato sulla base di classi di salario, è riscosso dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara unitamente ai propri contributi mediante il meccanismo molto semplice ed economico che abbiamo più sopra descritto, invece per i contributi integrativi, calcolati sulla base della effettiva retribuzione, l'armatore deve provvedere al loro versamento mensilmente assieme alle operazioni di conguaglio per gli assegni familiari. Mensilmente l'armatore deve presentare alla competente sede dell'I. N. P. S. un modulo (G. S. 2) con tutti i dati necessari per il conguaglio fra i contributi dovuti e assegni familiari corrisposti, e per la determinazione dell'importo dei contributi integrativi per le due forme di assicurazione (tubercolosi e disoccupazione). Anche i contributi per assegni familiari e i contributi integrativi per la tubercolosi e la disoccupazione sono commisurati alle effettive retribuzioni, contenute però, per quanto riguarda gli assegni familiari, entro i limiti di determinati minimali e massimali. Per il 1960 i contributi per gli assegni familiari sono stati stabiliti in ragione del 28,50 per cento della retribuzione, e i contributi integrativi per la tubercolosi e per la disoccupazione in ragione rispettivamente del 2,00 per cento e del 2,30 per cento della retribuzione. Il contributo è a totale carico dell'armatore.

A quanto ammontino i contributi riscossi, e le prestazioni erogate per i marittimi nelle predette tre forme previdenziali, non

è dato conoscere perché l'I. N. P. S. non ha una contabilità e una statistica separate per questa categoria professionale: è stato possibile rilevare dall'ultimo bilancio che per i contributi base delle assicurazioni contro la tubercolosi e contro la disoccupazione nel 1958 la Cassa nazionale per la previdenza marinara ha riscosso lire 16.423.770 per la prima e lire 18.258.847 per la seconda.

II. — Ente nazionale per l'assistenza agli orfani dei lavoratori italiani (E. N. A. O. L. I.)

All'E. N. A. O. L. I., che. come traspare dalla sua denominazione, provvede alla educazione e istruzione degli orfani dei lavoratori italiani, sono soggetti a contribuire anche i marittimi. I beneficî che gli orfani dei marittimi ricavano dall'attività dell'Ente sono molto limitati, perché l'Ente, dati anche i mezzi limitati a sua disposizione, non può evidentemente provvedere a dare ad essi quella istruzione professionale a carattere marinaro, a cui le famiglie vorrebbero indirizzare gli orfani anche per mantenere la continuità della tradizione marinara familiare.

Il contributo-base per i marittimi è attuamente di lire 4 mensili per il giovanotto e mozzo e di lire 8 per il restante equipaggio, e tale contributo è riscosso dalla Cassa nazionale per la previdenza marinara unitamente ai propri contributi mediante il già descritto sistema di riscossione. Ai contributi-base deve aggiungersi un contributo integrativo che non può superare lo 0,20 per cento delle retribuzioni ed infine le Casse marittime sono tenute a corrispondere all'E. N. A. O. L. I. un contributo pari al 2 per cento dei contributi da esse riscossi per l'assicurazione infortuni. A quanto ammontino i contributi complessivi riscossi nel settore marittimo per conto dell'E. N. A. O. L. I. non è possibile rilevare dai rendiconti dei vari enti riscuotitori; solo possiamo dire che per contributi-base la Cassa nazionale per la previdenza marinara ha riscosso nel 1958 lire 5.735.709 per conto dell'E. N. A. O. L. I.

III. — Opera nazionale pensionati d'Italia.

Quest'Opera nazionale dovrebbe provvedere all'assistenza sanitaria e al ricovero in case di riposo anche per i pensionati marittimi, dalla cui pensione vengono detratte lire 20 mensili a favore dell'O. N. P. I., a cui favore è altresì prevista una contribuzione da parte della Cassa nazionale per la previdenza marinara pari al 0,25 per cento dei contributi riscossi. Per il 1958 tale contribuzione è ammontata a lire 23 milioni.

Dopo l'assunzione dell'assistenza sanitaria dei pensionati da parte dell'I. N. A. M., l'O. N. P. I. si limita ad una assistenza sanitaria integrativa, la quale, come già si è detto, è esercitata anche dall'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare con maggiore efficacia, dato che i pensionati marittimi preferiscono rivolgersi a quest'ultimo Ente, trattandosi di un Ente marinaro. Pure per i ricoveri dei pensionati marittimi l'intervento dell'O. N. P. I. è limitato a un numero esiguo di casi, perché, provvedendovi anche la Cassa nazionale per la previdenza marinara nella propria «Casa di riposo» per marittimi, che da oltre 20 anni ha istituito in Camogli, i pensionati marittimi affluiscono nella maggioranza dei casi in questa Casa, da essi preferita perché, dato il sentimento di classe, fortemente elevato nei marittimi, difficilmente essi si adattano a convivere insieme con lavoratori appartenenti ad altre categorie professionali.

IV. — Istituto di previdenza dei dirigenti di aziende.

A questo Istituto sono inscritte le persone appartenenti sia al personale navigante, sia al personale addetto agli uffici, le quali rivestono funzioni e qualifiche equiparate a quelle di dirigente di azienda. Il contributo da versare è limitato a quello corrispondente alla differenza fra la retribuzione effettiva e la competenza media o la retribuzione che superi il massimale in base a cui è determinato il contributo dovuto alla Cassa nazionale per la previdenza marinara. L'importanza di questo Istituto nel settore marittimo non è notevole, giacché le persone che rivestono la qualifica di dirigente sono in numero limitato. Ciò non toglie però che l'armatore e la società di navigazione debbano preoccuparsi per queste persone di effettuare mensilmente il versamento del contributo con relativi elenchi.

V. — Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie (I. N. A. M.).

È l'ultimo, per ordine di tempo, degli Istituti assistenziali che è stato chiamato ad operare nel settore marittimo. Con la legge 4 agosto 1955, n. 692, all'I. N. A. M. è stata affidata infatti l'assistenza di malattia anche

per i pensionati marittimi, con grande disappunto degli interessati, i quali avrebbero preferito continuare ad essere assistiti, anche dopo il pensionamento, dalle Casse marittime, che li avevano assistiti durante la loro attività lavorativa sul mare. E questa, a parte il desiderio degli interessati, sarebbe stata la soluzione più logica, consentendo la continuazione delle cure da parte degli Enti che già avevano avuto modo di conoscere i loro assistiti. Si tenga presente anche che altre categorie professionali, come i dipendenti da enti di diritto pubblico, i lavoratori dello spettacolo, i giornalisti, pure da pensionati, continuano ad essere assistiti dagli stessi enti che vi provvedevano durante il loro esercizio professionale. Per la gente di mare si è, invece, voluto fare una eccezione a quello che è il criterio informatore della legge, e. cioè, come si legge in una circolare emanata dalla Direzione generale dell'I.N.A.M., che la nuova previdenza debba di massima intendersi come una prosecuzione di quella di cui beneficiava il pensionato durante l'attività di servizio.

L'onere per l'assistenza ai pensionati marittimi (circa 30.000) è stato calcolato in lire 46.393.000 per il 1955, lire 331.825.000 per il 1956, lire 424.718.000 per il 1957, per la cui copertura avrebbe dovuto provvedersi con un adeguato aumento di contributi, ciò che, a tutt'oggi, per il settore marittimo non è stato fatto.

B/3.

INCONVENIENTI DELL'ATTUALE SITUAZIONE.

La sommaria esposizione che abbiamo fatta è sufficiente per convincersi che nel settore assistenziale e previdenziale marittimo esistono le condizioni di complessità, di disagio e di onerosità di gestione che hanno indotto la commissione incaricata di studiare l'unificazione, dei contributi a proporre, e il Ministero del lavoro e della previdenza sociale a predisporre, uno schema di disegno di legge per la unificazione dei vari sistemi in atto di riscossione dei contributi di previdenza e assistenza sociale, con esclusione però del settore marittimo.

Sono ben dieci gli enti assistenziali e previdenziali a cui gli armatori e i marittimi devono far capo, gli uni per l'adempimento dei numerosi obblighi loro imposti dalle leggi, gli altri per la soddisfazione dei diritti loro spettanti. Gli armatori devono presentare due denunce annuali alla propria cassa marittima, una all'inizio e l'altra alla fine dell'esercizio e, comunque, non oltre il novembre di ogni anno; la prima a carattere provvisorio deve contenere una tabella di armamento della nave con le retribuzioni presuntivamente da pagarsi, mentre nella seconda denuncia devono essere indicate le retribuzioni effettivamente corrisposte. Altre denunce gli armatori devono compiere qualora nel corso dell'esercizio avvengano cambiamenti nella composizione dell'equipaggio o nella destinazione della nave che comportino cambiamento del rischio.

Come si vede, in effetti, gli armatori per quanto riguarda il personale imbarcato devono fornire tutti quei dati che sono indicati nelle tabelle di armamento e nei ruoli di equipaggio dalle autorità marittime o consolari e sta-di fatto che le Casse marittime, per controllare le denuncie degli armatori, ricorrono alla consultazione di tali documenti ed allora sarebbe più conveniente e più agevole non obbligare gli armatori a fare delle denuncie che spesso essi stessi non sono in grado di compilare con esattezza perché la nave è rimasta assente per lungo tempo dal porto di armamento, spesso per lunghi viaggi all'estero, risparmiando alle Casse Marittime spese non indifferenti per controlli e ispezioni.

Mensilmente, poi, gli armatori devono presentare alla sede dell'I. N. P. S. un modulo (G. S. 2) per il conguaglio degli assegni familiari e la determinazione dei contributi per gli stessi assegni e dei contributi integrativi delle assicurazioni contro la tubercolosi e contro la disoccupazione, ed in tale modulo devono riportare, su per giù, gli stessi dati che formano il contenuto delle denuncie alla Cassa marittima.

Ben cinque, sono i versamenti di contributi che gli armatori devono effettuare: uno trimestrale alla Cassa nazionale per la previdenza marinara per i contributi dovuti alla Cassa e per i contributi-base delle assicurazioni contro la tubercolosi e contro la disoccupazione, nonché per i contributi dell'E. N. A. O. L. I.; un secondo versamento semestrale o anche mensile, se è stata accordata la rateazione, alla Cassa marittima, un terzo versamento mensile alla sede dell'I. N. P. S. per un eventuale saldo a debito, per contributi degli assegni familiari e per contributi integrativi delle assicurazioni contro la tubercolosi e contro la disoccupazione, un quarto versamento mensile all'Ente nazionale per l'assistenza della gente di mare, accompagnato dall'elenco nominativo delle persone a cui si riferiscono i contributi, ed

infine un quinto versamento anch'esso mensile all'Istituto nazionale dei dirigenti.

Si aggiunga che non sempre riesce facile all'armatore, o all'ufficiale di bordo, incaricato del disbrigo delle pratiche amministrative inerenti alle persone dell'equipaggio, determinare la quota di contributo a carico del datore di lavoro e a carico del marittimo a causa della esistenza nel settore marittimo di tutti i vari sistemi di accertamento e riscossione dei contributi attualmente in vigore, se si eccettua il sistema delle marche e tessere, che non potrebbe asssolutamente adattarsi in questo particolare settore. Infatti i contributi per la Cassa previdenza marinara sono determinati a percentuale sulla base delle competenze medie (o retribuzioni convenzionali) e lo stesso sistema è in uso per i contributi dell'assicurazione infortuni e per gli assegni familiari degli equipaggi imbarcati alla parte, mentre i contributi dovuti alle Casse marittime per le assicurazioni infortuni e malattie, e quelli dovuti all'I. N. P. S. per assegni familiari e per l'integrazione delle assicurazioni tubercolosi e disoccupazione, sono determinati sulla effettiva retribuzione con limiti di minimali e massimali per gli assegni familiari.

Per l'Ente di assistenza della gente di mare il contributo è in misura fissa, ripartito in parti uguali fra armatore e marittimo, mentre per i contributi-base delle assicurazioni contro la tubercolosi e contro la disoccupazione vige il sistema delle classi di salario.

Questa varietà di sistemi costringe gli armatori e gli ufficiali di bordo a tenere una complessa contabilità, il cui onere è rilevante e non sempre sopportabile specie dai piccoli armatori al traffico e alla pesca. Si aggiunga che spesso l'armatore o il proprietario armatore fa parte egli stesso dell'equipaggio della nave e quindi, essendo in navigazione per un tempo più o meno lungo, non sempre può espletare gli adempimenti nei termini fissati.

Notevoli disagi arreca inoltre l'attuale complesso ordinamento assistenziale e previdenziale ai marittimi, i quali, vissuti per quasi tutta la loro esistenza fuori della terra ferma, non sanno orientarsi nel groviglio di norme e di enti quando loro occorrono assistenza e prestazioni. Non sempre queste sono adeguate ai loro bisogni perché insufficienti e gli enti gestori sono nella impossibilità di soddisfarli appieno data la insufficienza dei mezzi finanziari a loro disposizione.

La molteplicità degli enti gestori conduce infine inevitabilmente a complicazioni ammi-

nistrative, a inutili e costosi giri di carte, a interferenze e a duplicità nello stesso campo d'applicazione, a diversità di criteri interpretativi, arrecando tutto ciò una notevole elevatezza dei costi di gestione, con discapito delle prestazioni.

C).

NECESSITÀ DI ENTI PARTICOLARI PER I MARITTIMI

A questo punto, prima di procedere oltre, ci sembra opportuno dirimere alcune obiezioni che potrebbero esserci fatte in merito alla nostra proposta.

Innanzi tutto potrebbe, da qualcuno, essere avanzata la domanda: è proprio necessario ed opportuno che ci siano norme ed istituzioni speciali per l'assistenza e la previdenza della Gente di mare? Non sarebbe più logico ed opportuno considerare i marittimi alla stessa stregua degli altri lavoratori ed applicare ad essi le comuni norme assistenziali e previdenziali ed inserirli nell'ambito di attività degli enti che gestiscono le comuni forme di assistenza e previdenza?

Già abbiamo visto, nel breve sguardo che abbiamo dato sulle origini e gli sviluppi degli enti assistenziali e previdenziali marinari, che tali enti sono sorti molto tempo prima che sorgessero analoghe istituzioni a favore dei lavoratori di terra, e che tali enti sono rimasti anche dopo che una provvida ed ampia legislazione sociale è stata emanata per questi ultimi lavoratori, conservando i propri ordinamenti tecnici e giuridici che si differenziano da quelli che regolano le comuni forme di assistenza e previdenza.

Si deve appunto alle antiche origini, e alla lunga tradizione di queste istituzioni previdenziali marinare, se il sentimento della previdenza è più fortemente sentito nella classe marinara che fra le altre categorie di lavoratori, così che una loro soppressione ferirebbe fortemente i sentimenti dei marittimi che per i sacrifici da essi compiuti in pace e in guerra meritano la riconoscenza del Paese.

Ma non sono le antiche origini e la lunga tradizione i soli titoli che possono vantare le istituzioni previdenziali e assistenziali marinare per il loro mantenimento con ordinamenti speciali distinti dalle istituzioni similari dei lavoratori dell'industria di terra ferma. Le speciali caratteristiche della nave e delle attività che intorno ad essa e su di essa si svolgono, mentre hanno determinato

nel più ampio campo del diritto la creazione di istituti speciali per la navigazione che sono regolati da leggi proprie raccolte nel passato nel Codice della marina mercantile ed oggi nel Codice della navigazione, così nel campo previdenziale ed assistenziale hanno imposto l'istituzione di enti gestori esclusivamente per la gente di mare, regolati da norme speciali che si differiscono da quelle che possono chiamarsi norme di diritto comune previdenziale.

Come afferma il Richter (I marittimi e le assicurazioni sociali in Germania in « Le assicurazioni sociali », 1931, pag. 88) «le divergenze fra il diritto comune delle assicurazioni sociali e quello speciale dei marittimi sono dovute al carattere peculiare della nave come luogo di lavoro. Più spiccatamente che ogni azienda di terra ferma, la nave ha il carattere di un organismo a sé stante. La nave, e gli uomini su di essa imbarcati sono esposti a rischi speciali. Sulla nave deve regnare una severa disciplina per la quale il comandante di essa è fornito di potere straordinario sull'equipaggio. Appena la nave abbia lasciato il porto della Patria, sono interrotti i legami con le autorità nazionali ».

La speciale regolamentazione che disciplina la nave, l'impiego degli equipaggi a bordo di essa, e lo *status* della gente di mare, ha potuto rendere più agevole la creazione di istituti assistenziali e previdenziali per i marittimi, per i facili controlli che essa consente per l'applicazione delle leggi sociali.

Basti pensare, ad esempio, all'esistenza sulla nave del ruolo d'equipaggio, documento di carattere pubblicistico, sul quale le autorità marittime e consolari annotano tutti i movimenti d'imbarco e sbarco delle persone che compongono l'equipaggio della nave, ciò che consente alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, e che consentirà all'istituto unico di cui vi proponiamo la costituzione, l'accertamento dei contributi senza dover imporre agli armatori denuncie di sorta e compilazione di elenchi, con una spesa minima e senza possibilità di evasioni. Tale sistema d'accertamento dei contributi non potrebbe essere sostituito col sistema delle marche in uso per le comuni forme di previdenza, né coi sistema degli elenchi proposto dalla Commissione di studi per la unificazione contributiva, per i pesanti controlli che tali sistemi comporterebbero, e per le forti evasioni cui darebbero luogo, difficilmente controllabili, specialmente per le navi che per lunghi periodi di tempo navigano in acque estere senza toccare i porti nazionali. Il possesso, poi, da parte dei marittimi di un libretto di matricola in cui le stesse autorità marittime o consolari annotano tutti i dati relativi ai movimenti effettuati dal marittimo, già annotati nei ruoli d'equipaggio (data d'imbarco e sbarco, nome della nave, destinazione, qualifica di bordo, ecc.), rende superflua l'adozione di libretti individuali di lavoro, proposti dalla summenzionata Commissione, ed esime l'ente gestore dal costituire conti individuali, tutto ciò con grande vantaggio economico.

Anche all'estero, fra gli Stati marinari, è prevalsa la tendenza a creare speciali istituti e leggi speciali per tutti o per alcuni rami di previdenza e assistenza marinara. Così in Australia esiste una legge speciale per gli infortuni della gente di mare, in Inghilterra è stata emanata una legge speciale per le pensioni per gli ufficiali della marina mercantile, in Argentina, l'assicurazione d'invalidità e vecchiaia dei marittimi ha una speciale regolamentazione, e nel Cile sono state costituite delle Casse per gli ufficiali della marina mercantile. In taluni Stati che hanno un'antica tradizione marinara, e in ispecie della previdenza marinara, come in Francia, Grecia e Belgio, o una più evoluta organizzazione delle assicurazioni sociali, come in Germania o in Giappone, si è affermato il principio di un regime unitario di tutti i rami di assicurazione sociale dei marittimi, affidati alla gestione di un unico ente.

D).

OPPORTUNITÀ DI UN ENTE MARINARO UNICO E AUTONOMO

Riconosciuta la necessità che anche nel campo della previdenza e dell'assistenza vi siano istituti speciali per la gente di mare, dobbiamo dirimere un'altra obiezione che potrebbe essere fatta e, cioè, se sia necessario ed opportuno che le varie forme di previdenza e assistenza siano gestite da un ente unico, oppure dai vari enti che, come abbiamo visto, attualmente le gestiscono con ordinamenti tecnici ed amministrativi difformi.

Il problema della unificazione degli enti gestori delle forme di previdenza e assistenza sociale, come è stato già dibattuto e discusso nel più ampio campo della previdenza sociale, non è nuovo neppure nell'ambito della previdenza marinara, essendosi tale problema presentato e discusso ogni qualvolta si è trattato di estendere alla gente di mare una nuova forma di previdenza sociale o di riformare e perfezionare qualcuna già esistente.

Giova ricordare che nell'ordinamento delle Casse degli invalidi era prevista la concessione di una pensione o di un assegno nel caso di inabilità permanente, o di morte in conseguenza di un infortunio sofferto a bordo al servizio della nave. Per l'inabilità temporanea derivante dalla stessa causa gli articoli 537 e 538 dell'allora vigente Codice di commercio prevedevano la concessione delle cure e dei salari per quattro mesi dallo sbarco a carico dell'armatore. In considerazione di questa speciale situazione in cui si trovavano i marittimi, la legge con cui nel 1898 si introdusse in Italia l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro nell'industria, escluse dalla sua tutela la gente di mare. Questa esclusione non poteva essere gradita dai marittimi, ai quali la pensione delle Casse invalidi sembrò ben poca cosa di fronte al capitale che era corrisposto ai lavoratori di terra infortunatisi. Si aggiunga che le cure e i salari in caso di inabilità temporanea erano il più delle volte aleatori, dipendendo essi spesso dalle fortune finanziarie e dalla buona volontà dell'armatore. Non mancarono proteste da parte della gente di mare. Se non che, invece di sviluppare quello che già esisteva in germe nell'ordinamento delle Casse, aumentando la misura della pensione privilegiata, uniformando per tutte le Casse il concetto d'infortunio sul lavoro marittimo, e disponendo la corresponsione da parte delle Casse di prestazioni sanitarie ed economiche in caso d'inabilità temporanea, si estese ai marittimi, con legge del 29 giugno 1903, n. 243, la comune assicurazione contro gli infortuni, riducendo però il numero dei salari da corrispondersi ai marittimi e alle famiglie nei casi d'inabilità permanente o di morte. Prima ancora della emanazione della legge del 1903, Carlo Bruno, allora direttore generale della marina mercantile, che, non solo per ragioni del suo ufficio, ma per essere vissuto fin dall'infanzia fra la gente di mare del suo paese natio (Amalfi), si dedicò con passione ed amore allo studio e allo sviluppo delle istituzioni previdenziali marinare, non aveva mancato di proporre la creazione di un ente unico destinato alla previdenza e all'assistenza della gente di mare. La proposta del Bruno non fu però accolta e la gestione dell'assicurazione contro gli infortuni della gente di mare fu affidata agli istituti che gestivano la comune assicurazione contro gli infortuni delle industrie.

Con il sorgere dei nuovi enti gestori dell'assicurazione contro gli infortuni della gente di mare, non poteva però tardare a presen-

tarsi il problema della loro unificazione con le Casse invalidi. Fu appunto nel 1904, e cioè ad appena un anno di distanza dall'estensione dell'assicurazione infortuni ai marittimi, che della questione concernente la creazione di un ente unico di assistenza e previdenza marinara si occupò la Commissione di riforma del Codice della marina mercantile.

Le organizzazioni marinare, allora esistenti, e le autorità marittime, all'uopo interpellate, furono unanimi nel proporre alla Commissione di riforma del Codice della marina mercantile la fusione delle cinque Casse invalidi in un unico ente che avrebbe dovuto gestire anche l'assicurazione infortuni della gente di mare. E la seconda sottocommissione, accogliendo tale proposta, la incluse fra quelle da essa presentate.

La Commissione che nel 1913 fu incaricata di studiare la fusione delle cinque Casse invalidi e, successivamente, la Commissione, presieduta dall'onorevole Sandrelli, alla quale nel 1919 fu affidato l'incarico di preparare il riordinamento della Cassa invalidi unica sorta nel 1914 dalla fusione delle vecchie Casse, prospettarono anch'esse l'opportunità di raccogliere e fondere in un unico istituto l'assicurazione invalidità e vecchiaia e l'assicurazione infortuni della gente di mare. Ma entrambe le Commissioni dovettero rinunciare a questo ideale per la considerazione che la desiderata fusione non poteva farsi senza una sostanziale riforma della legge di assicurazione contro gli infortuni, ed in particolare della trasformazione della prestazione economica da corrispondersi anziché in capitale sotto forma di rendita.

Nella relazione al disegno di legge per la conversione in legge del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, che riordinò su nuove basi tecniche-finanziarie la Cassa invalidi, si legge:

« Resta ora solo da esaminare se non convenga di raccogliere e fondere nella Cassa invalidi tutte le varie forme di previdenza e di assicurazione a favore della gente di mare, con economia di spese, beneficio degli assicurati e distribuzione più razionale dei benefici.

« Questo sarà un compito dell'avvenire, mentre per ora non resta che sottoporre alla vostra approvazione il seguente articolo unico di legge ».

La proposta di unificare le assicurazioni sociali dei marittimi fu avanzata nuovamente quando si trattò di istituire una Cassa malattia per la gente di mare e l'allora Federazione autonoma fascista della gente di

mare, che prese l'iniziativa della creazione del nuovo ente, nella relazione alla proposta di disegno di legge, espresse la propria volontà « di riunire in un unico organismo di assistenza e di tutela sanitaria e sociale l'assicurazione obbligatoria per le malattie e quelle per gli infortuni, per la tubercolosi, per la disoccupazione e per la invalidità, perché l'ordinamento unitario è quello che meglio risolve il problema assicurativo ».

Senonché, come già le due accennate Commissioni, anche la Federazione della gente di mare si fece vincere dalla pregiudiziale che una riforma di tal genere non potesse essere affrontata in via incidentale a proposito di un particolare istituto assicurativo, ma in sede di riforma dell'assicurazione contro gli infortuni.

A parte la considerazione che una eccezione alla regola sarebbe stata sempre giustificata dalla particolarità dei rapporti che hanno vita nell'industria della navigazione, quello che più desta meraviglia è il fatto che nella riforma dell'assicurazione infortuni, attuata con il regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, non fu tenuto conto dei voti e delle proposte precedentemente espressi dalle organizzazioni sindacali e dalle autorità marittime, e non solo si mantenne separata l'assicurazione infortuni dei marittimi dalle altre assicurazioni sociali in vigore per essi, ma, in contrasto con il principio della unicità di gestione attuato dalla riforma stessa per gli infortuni industriali, si mantennero in vita i tre preesistenti organi di gestione dell'assieurazione infortuni della gente di mare, che trasformati nella struttura istituzionale, presero il nome di Casse Marittime.

Nell'immediato dopo-guerra le organizzazioni sindacali della gente di mare ripresero ad avanzare ancora le loro proposte tendenti all'unificazione degli istituti previdenziali e assistenziali, al fine di ottenere da tale unificazione sostanziali benefici nelle prestazioni.

Ci limitiamo ad accennare ad una concreta e dettagliata proposta delle Commissioni interne delle società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale o sovvenzionate nel Convegno nazionale del settembre 1945, con la richiesta esplicita de «la unificazione dei premi di tutti i rischi » aventi tuttora singole gestioni (previdenza, invalidità, infortuni malattia, assistenza, ecc., onde avere un autonomo istituto mutualistico di previdenza ed assistenza marinara.

Nell'anno 1957 l'Unione italiana marittimi, organizzazione sindacale che ben si distingue per la serietà dei suoi dirigenti, nel suo giornale *Il Marittimo* trattò ampiamente e diffusamente l'argomento della unificazione degli enti previdenziali ed assistenziali marittimi, indicando i vantaggi che da tale unificazione ne sarebbero derivati ai marittimi e agli stessi armatori.

La stessa Unione italiana marittimi in un convegno tenuto a Roma nell'ottobre 1960 ha fra l'altro ribadito la richiesta della unificazione.

Nella discussione sul bilancio del Ministero della marina mercantile del 1958-59 alcuni senatori, di varie tendenze politiche, presentarono un ordine del giorno con cui il Senato «ritenendo che la unificazione dell'assistenza marittima in campo nazionale, migliori tutte le prestazioni nei confronti dei lavoratori del mare, impegna il Governo ad operare per unificare, nel più breve tempo possibile, le Casse di previdenza marinara in una sola Cassa nazionale con un unico regolamento».

E lo stesso relatore al disegno di legge sul bilancio della marina mercantile, senatore Tartufoli, non mancò di rilevare che «l'eccesso di burocratizzazione che oltre ad elevare i costi dei servizi assorbendo una parte assai sensibile dei mezzi finanziari destinati alla previdenza, rende difficile la procedura stessa e farragginoso il sistema » chiedendo che si provvedesse in merito.

L'istituto unico gestore di tutte o di quasi tutte le forme di assistenza e di previdenza, se attuato nel settore marittimo, non costituirebbe del resto una eccezione all'attuale sistema previdenziale italiano caratterizzato dalla esistenza di tanti enti gestori a carattere generale quante sono le diverse forme di assistenza e previdenza. Per i lavoratori dello spettacolo l'Ente nazionale di previdenza e assistenza dei lavoratori dello spettacolo (E. N. P. A. L. S.) gestisce in regime unitario le assicurazioni per l'invalidità, vecchiaia e superstiti e per le malattie, uniche assicurazioni a cui sono soggetti i lavoratori dello spettacolo. Gli impiegati agricoli e forestali sono inscritti ad una loro Cassa nazionale di assistenza che provvede ad assicurare ad essi un trattamento di quiescenza (pensione e indennità di anzianità) e un trattamento sanitario ed economico per i casi di infortunio professionale o di malattia. Infine è da segnalare l'Istituto nazionale di previdenza per i giornalisti italiani che lavorano alle dipendenze di case editoriali, al quale istituto è affidata autonomamente la gestione delle assicurazioni di invalidità, di

vecchiaia e superstiti, contro la disoccupazione, contro la tubercolosi e le malattie, la gestione degli assegni familiari ed infine la riscossione dei contributi I. N. A.-Casa.

A grustificazione di tali eccezioni non può certo portarsi il numero degli assicurati o l'importo dei contributi riscossi. Infatti, secondo quanto desumiamo dalla relazione della Commissione incaricata dello studio della unificazione contributiva, nel 1954 l'E. N. P.-A. L. S. contava 38.758 inscritti e riscosse poco meno di lire 3.000 milioni di contributi, l'Istituto dei giornalisti 1.850 inscritti e circa 800 milioni riscossi. La relazione da cui abbiamo ricavato i dati citati, non riporta il numero degli inscritti alla Cassa degli impiegati agricoli e forestali, ma tale numero non deve superare quello dei giornalisti a giudicare dall'importo dei contributi che è stato nel 1954 di lire 880 milioni per un numero minore di forme assicurative.

Di fronte a queste cifre i 60 mila marittimi attivi e forse più, e i circa 20 miliardi di contributi che complessivamente fanno carico alle varie forme di assistenza e previdenza dei marittimi, legittimerebbero a sufficienza l'istituzione di un ente unico gestore di esse, se pure altre giustificazioni non legittimano l'istituzione di tale ente unico.

Si tratta di una categoria professionale omogenea, quella dei marittimi, con bisogni e rischi omogenei. Il marittimo, che sin dall'infanzia ha solcato i mari, fa della nave il suo polo di vita professionale e ben difficilmente abbandona la sua professione, salvo che non lo costringano gravi e prolungate crisi o una sopraggiunta inabilità alla navigazione. I calcoli tecnici, quindi, possono fondarsi su dati quasi sicuri, e l'Ente gestore può seguire i suoi inscritti con migliore conoscenza dei loro bisogni e delle loro esigenze, in tutte le evenienze, che si verificano nella loro attività professionale.

Ma quali siano i vantaggi del sistema di un unico Ente gestore esamineremo fra breve, per ora crediamo utile dare uno sguardo a quanto è praticato all'estero.

E).

ORGANIZZAZIONE DELLA PREVIDENZA MARINARA ALL'ESTERO

Come già abbiamo avuto occasione di accennare, il sistema dell'istituto unico comprendente tutte le forme di assistenza e previdenza sociale della gente di mare, se da noi è una aspirazione, è invece largamente applicato all'estero anche fra gli Stati che hanno adottato un sistema di assicurazione sociale comune a tutti i lavoratori di terra.

In Francia, dove la previdenza marinara ha una tradizione più volte secolare, rimontando le sue origini al 1709, anno in cui Colbert, il grande ministro di Luigi XIV, restauratore delle fortune marinare del suo paese, creò, come già accennato, una Caisse des invalides de la Marine, affinché i marittimi potessero « jouir des leurs travaux et passer le reste des leurs jours en tranquillité », tutte le forme di assicurazione sociale, estese ai marittimi, sono raggruppate nell'« Etablissement national des invalides de la marine marchande», che comprende una « Caisse des retraites », nuova denominazione dell'antica « Caisse des invalides », che provvede per le pensioni di vecchiaia e di riversibilità, e di una « Caisse de prevoyance » che assicura i marittimi per i casi di infortuni, di malattia, professionale o no, di invalidità, mediante la concessione di cure, assegni temporanei e pensioni. Le due casse hanno bilanci tecnici ed economici separati, ma convergono sotto una unica direzione e amministrazione.

Anche in Germania, pur applicandosi ai marittimi le comuni norme che regolano le assicurazioni sociali dei lavoratori di terra, che hanno un ordinamento territoriale, la gestione delle previdenze dei marittimi è stata accentrata in un unico ente a carattere professionale, la See-Berufsgenossen schaft (Associazione professionale marittima), che si compone di tre Casse: la Cassa infortuni (See-Unfall-Kasse), la Cassa invalidità e vecchiaia (See-Invalidenkasse) e la Cassa malattie (See-Krankenkasse). Queste tre Casse, sebbene abbiano una propria autonomia giuridica e tecnica, hanno tuttavia una direzione unica e servizi generali e tecnici in comune.

La See-Berufsgenossenschaft riscuote anche i contributi dell'assicurazione contro la disoccupazione e dell'assicurazione invalidità e vecchiaia dei marittimi aventi qualifiche impiegatizie per conto degli enti gestori di tali forme di assicurazione.

Per completare il quadro delle istituzioni estere di previdenza marinara accentrate, accenneremo che nel Belgio, che da tempo ha esteso ai marittimi ampie previdenze, le assicurazioni sociali della gente di mare sono gestite da una Caisse de secours et de prevoyance des marines, a cui sono inscritte tutte le navi di nazionalità belga. Da segnalare che in Belgio è già in atto la riscossione unificata di tutti i contributi dovuti per i ma-

rittimi, compresi i contributi per gli assegni familiari, per la disoccupazione e per le ferie annuali. La riscossione unica è affidata nel settore marittimo ad un ente speciale per i marittimi, e cioè all'Ufficio di sicurezza sociale del personale della marina mercantile. - In Grecia le assicurazioni per l'invalidità, la vecchiaia, in caso di morte e per gli infortuni dei marittimi sono state affidate sin dal 1861 ad una Cassa per la gente di mare, a cui nel 1926 sono state affidate anche le assicurazioni per la disoccupazione, per le malattie e per la maternità. Anche nel Giappone e in Argentina, le varie forme di previdenza dei marittimi, la cui istituzione è piuttosto recente, sono accentrate in un unico ente.

F).

VANTAGGI DI UN ENTE MARINARO UNICO E AUTONOMO

Sono così evidenti i vantaggi derivanti dalla unificazione degli enti gestori delle varie forme di assistenza e previdenza marinara che non occorre spendere molte parole sull'argomento. Intendiamo però, come è ovvio, riferirci agli enti che operano esclusivamente nell'ambito della navigazione marittima. All'ente unico, oltre alle varie forme di assistenza e di previdenza gestite dagli enti che vengono unificati, saranno attribuite anche altre forme assistenziali e previdenziali gestite in atto per i marittimi da enti a carattere generale.

L'istituzione di un ente unico renderà più semplice e più facile la riscossione unica di tutti i contributi assicurativi a cui è soggetta la gente di mare, in quanto eviterà, fra l'altro, la necessità della scelta, sempre difficile, di un ente collettore fra i vari enti interessati, e si elimineranno costosi impianti di contabilità necessari per la ripartizione dei contributi e giri di conti e di carte.

L'eliminazione di organi rappresentativi e deliberanti superflui realizzerà notevoli economie nelle spese di amministrazione che, come si sa, incidono notevolmente sul costo delle gestioni e sono in misura indirettamente proporzionale all'ammontare dei contributi riscossi. Già abbiamo visto di quanto tali spese di amministrazione incidano sulle Casse marittime e sull'Ente di assistenza alla gente di mare, dato il minor importo dei contributi riscossi da essi.

Con la unificazione, poi, dei sistemi di accertamento e di riscossione dei contributi

per tutte le forme di assistenza e previdenza marinara, e con l'adozione del sistema semplice ed economico vigente per la Cassa nazionale per la previdenza marinara, si avrà il risultato di riscuotere tutti i contributi con minore spesa e con minore fastidio per gli armatori, i quali non dovranno fare alcuna denuncia e dovranno fare un solo versamento invece dei tanti a cui essi in atto sono soggetti.

Si aggiunga che la prospettata unificazione non importa alcuna modificazione sostanziale negli attuali ordinamenti e nella organizzazione delle varie forme di assistenza e di previdenza marinara, ma solo qualche necessario ritocco di dettaglio, come pure non importa alcuna nuova spesa di impianto, potendo il nuovo ente beneficiare già degli impianti amministrativi, contabili e sanitari degli enti che vengono unificati.

Ma i vantaggi della unificazione non devono riguardarsi solo in termini di economia. Considerevoli risultati si otterranno con una più equa distribuzione dei benefici assistenziali e previdenziali per gli aventi diritto, con la soppressione di doppie prestazioni e con la eliminazione di interferenze di più enti nello stesso campo, sempre dannose anche per i giudizi contrastanti che possono verificarsi nell'applicazione delle leggi.

Nel campo dei servizi sanitari la maggiore concentrazione di capitali consentirà all'istituto unico l'istituzione di cliniche e case di cure specializzate per i marittimi, la cura e la prevenzione delle malattie professionali dei marittimi, come i reumatismi, le artrosi, le malattie di stomaco, le malattie tropicali, ecc., mentre il marittimo potrà essere assistito in ogni sua evenienza con una continuità di cure meglio organizzate e più efficaci, che potranno protrarsi anche quando egli, o per l'età avanzata, o per la sopraggiunta inabilità, è costretto ad abbandonare la vita di mare. Il marittimo in ogni caso di bisogno dovrà rivolgersi ad un solo ente, senza incertezze e senza pericoli di errore e quindi senza noiosi e pericolosi ritardi nell'ottenimento delle prestazioni.

Il concentramento dei capitali consentirà altresì un maggiore sviluppo nel campo assistenziale dei vecchi pensionati, degli orfani dei marittimi e degli stessi marittimi nei porti in attesa d'imbarco, con una più efficiente ed estesa istituzione di « Case di riposo », collegi-convitti e « Case del marinaio ».

Di fronte a così innegabili vantaggi per gli armatori e per i marittimi, ed in definitiva per il Paese, per il quale l'industria

della navigazione è uno dei pilastri fondamentali, non dovrebbe mancare la vostra approvazione all'istituzione, che noi vi proponiamo, di un unico ente gestore di tutte le varie forme di assistenza e di previdenza, oggi in atto per la gente di mare; così che, fra non molto, potrà sorgere il nuovo istituto unico che si sostituisca, con vantaggio di tutti, agli enti e alle Casse che fino ad oggi hanno svolto la loro opera, sia pure con encomiabile attività, a beneficio della Gente di mare.

G).

ILLUSTRAZIONE DELLE NORME PROPOSTE

Le necessariamente non brevi premesse ci consentono di essere più concisi nel dare ragione delle singole disposizioni che formano lo schema di disegno di legge.

Innanzi tutto (articolo 1) è disposta la fusione in un unico ente dei cinque enti che in atto svolgono la loro attività esclusivamente nel settore marittimo e, cioè, la Cassa nazionale per la previdenza marinara, le tre Casse marittime e l'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare.

Il nuovo ente unico, che viene denomi-« Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara » conserva, come gli enti soppressi, la veste di ente di diritto pubblico (articolo 2) e agli enti soppressi succede sia nei diritti e privilegi, sia negli obblighi.

La Sede centrale del nuovo istituto è stabilita con l'articolo 3 a Roma, mentre è prevista la costituzione di tre sedi compartimentali (ed eventualmente anche di altri uffici locali) che corrispondono alle attuali circoscrizioni territoriali delle soppresse Casse marittime. Alle sedi compartimentali sono affidate mansioni esecutive di altissima importanza, come la riscossione dei contributi unificati e la erogazione delle prestazioni, in particolare, di quelle relative alle assicurazioni infortuni e malattie. Con tale ordinamento viene attuato un sano decentramento amministrativo, che permetterà alle Sedi locaii della Cassa di avere immediati e continui contatti con gli armatori e i marittimi.

Il campo di attività della Cassa è indicato nell'articolo 4 che, nel mentre conserva alla Cassa le varie forme di assistenza e di previdenza già di competenza degli enti unificati, affida al nuovo ente anche il servizio degli assegni familiari per i propri iscritti, in analogia a quanta avviene nel settore

giornalistico, raggiungendo con ciò una ulteriore semplificazione in quanto si consente la possibilità di un conguaglio fra tutti i contributi assicurativi, si eliminano giri di conti con l'Istituto nazionale della pre videnza sociale, che gestisce la Cassa degli assegni familiari e consente anche una più precisa conoscenza della consistenza demografica della categoria, che può essere utile anche per i calcoli tecnici delle altre forme di previdenza.

Con lo stesso articolo 4 è assegnata alla competenza della Cassa Marinara l'assistenza sanitaria ai propri pensionati, venendo così incontro ad un desiderio espresso dagli interessati a più riprese.

Con l'articolo 5 è data la possibilità alla Cassa di stipulare convenzioni per l'estensione ai piloti e agli addetti agli uffici di enti riconosciuti ausiliari dell'armamento, che già sono inscritti alla Cassa per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti, di altre forme di previdenza, di cui sono esclusi dalle vigenti leggi, come i piloti per l'assicurazione infortuni.

Gli articoli 6, 7 e 8 regolano l'assistenza ai pensionati marittimi e agli orfani di marittimi nei rapporti degli altri enti che attualmente gestiscono tali forme di assistenza per le generalità dei lavoratori, i quali dall'entrata in vigore della legge cesseranno da ogni attività nel settore marittimo, mentre le entrate destinate a tali enti, previste anche nel settore marittimo, saranno devolute alla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara.

Gli articoli da 9 a 19 contengono disposizioni che regolano gli organi deliberanti della Cassa. Le disposizioni si attengono a quelle che sono già attuate per tutti gli enti parastatali e non occorrono quindi di alcuna delucidazione.

Il titolo II comprende (dall'articolo 20 all'articolo 33), le disposizioni che regolano l'accertamento e la riscossione dei contributi. I sistemi adottati sono due: uno relativo agli inscritti alla Gestione marittimi, cioè al personale navigante imbarcato su navi per le quali è obbligatoria l'iscrizione alla Cassa nazionale, e l'altro al personale navigante di stato maggiore in ruolo organico e agli addetti agli uffici delle società esercenti linee di preminente interesse nazionale o sovvenzionate, che è inscritto alla Gestione speciale.

Unico per i due sistemi è il criterio di determinazione dei contributi, cioè a percentuale, ma i due sistemi differiscono in relazione alla base contributiva, che è la compe-

tenza media o retribuzione convenzionale per gli inscritti alla Gestione marittimi, mentre per gli inscritti alla Gestione speciale la base contributiva è la retribuzione effettiva. Siamo anche noi convinti che il sistema più equo sia quello di prendere come base tanto per i contributi quanto per le prestazioni la effettiva retribuzione, ma per il personale navigante, come abbiamo avuto occasione più volte di accennare, l'applicazione di tale sistema offre notevole difficoltà per le caratteristiche speciali dell'industria della navigazione, per i frequenti imbarchi e sbarchi degli equipaggi, per i continui passaggi dei marittimi dalle dipendenze di un armatore all'altro. Tali considerazioni indussero la Commissione che preparò il regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, con cui venne riordinata la Cassa degli invalidi della marina mercantile, ad adottare, per i fini previdenziali, tabelle di competenze medie o retribuzioni medie che hanno dato ottima prova, in un trentennio di applicazione e non si vede la ragione pertanto di un suo mutamento.

Crediamo utile accennare che il sistema dei salari medi è stato per i marittimi adottato nel 1948 anche dalla Francia, nella quale sin dal sorgere delle *Caisses des invalides* vigeva il sistema delle retribuzioni.

Qualche inconveniente che si verifica con tale sistema, e in particolare quello della lenta adattabilità alle mutazioni salariali, potrebbe essere eliminato con una maggiore sollecitudine da parte del potere esecutivo a provvedere alla loro revisione. Per avere un dato obiettivo da cui partire per la revisione delle tabelle delle competenze medie si è stabilito (articolo 20) che la revisione debba avere luogo ogni qualvolta si verifica un aumento salariale di almeno il 5 per cento in forza di nuovi contratti collettivi.

Per ragioni di opportunità si conservano le attuali tabelle di competenze medie vigenti per la cassa nazionale per la previdenza marinara, salvo che i Ministeri competenti non ritengano opportuno di emanarne di nuove in relazione all'attuale situazione salariale, che però riteniamo non sia di molto mutata da quando furono emanate le predette tabelle.

Con l'adozione del sistema unico di accertamento e riscossione dei contributi, si è resa necessaria l'abolizione delle tabelle di salari medi adottati per i marittimi imbarcati con partecipazione al profitto per l'assicurazione infortuni e per gli assegni familiari. Anche per questi saranno applicabili le competenze medie della C.N.P.M., che del

resto di poco si differenziano da quelle che ora si abrogano.

Per quanto riguarda le misure percentuali dei contributi, riportate nella tabella A) allegata al disegno di legge e richiamate dall'articolo 21, giova chiarire che le misure per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti sono quelle stabilite dalla legge 12 ottobre 1960, n. 1183.

Per le assicurazioni infortuni e malattie si è adottata una unica aliquota contributiva, con l'abolizione delle tariffe di premi fin qui in vigore, stabiliti secondo criteri differenziatori dei rischi, criteri, che, come si è detto, risentono ancora dell'origine privatistica dell'assicurazione infortuni. L'adozione della aliquota unica era stata anche un suggerimento della Commissione incaricata di studiare l'unificazione della riscossione dei contributi e costituiva una delle maggiori perplessità incontrate nell'inserimento dell'assicurazione infortuni nel sistema generale di riscossione. L'adozione dell'aliquota unica nel settore marittimo può quindi servire di utile esperimento per l'adozione di essa nel sistema generale. Per quanto concerne la misura delle due aliquote (malattie e infortuni) in mancanza di dati tecnici precisi si sono adottate aliquote medie fra tutte le numerose vigenti nelle Casse marittime, tenendo anche conto che la base contributiva non è più la retribuzione effettiva, ma la competenza media, che è di circa un quarto inferiore alla effettiva retribuzione.

Anche per le altre forme di assistenza e di previdenza nello stabilire le aliquote dei contributi si è tenuto conto di ciò, ma si è fatta salva la loro revisione entro il primo quinquennio di applicazione in relazione alle risultanze della loro applicazione.

Crediamo utile avvertire che l'aliquota dei contributi per gli assegni familiari, di cui alla tabella B) (15,30 per cento) è quella proposta per il settore industria nel recente disegno di legge, presentato dal Ministro del lavoro, recante modifiche al testo unico delle norme concernenti gli assegni familiari, mentre nella tabella A) la stessa aliquota è stata elevata al 23 per cento per la ragione che essa va applicata alla competenza media, che, come si è detto, è di circa un quarto minore della retribuzione effettiva.

Con l'articolo 22 si dispone che anche i contributi per l'assicurazione contro la tubercolosi e disoccupazione e per l'I. N. A.-Casa siano accertati e riscossi con lo stesso sistema dei contributi relativi alle altre forme di assistenza e previdenza gestite dalla Cassa

nazionale per l'assistenza e previdenza marinara. Giova chiarire che con l'abrogazione dell'articolo 9 della legge 28 febbraio 1949, n. 43, che dispone alcune esenzioni e riduzioni di contributi per l'I. N. A.-Casa, si è adottato nel settore marittimo un criterio suggerito dalla Commissione di studi e accolto dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale nel disegno di legge per la unificazione contributiva. Con tale abrogazione l'armatore non deve più chiedere alcun rimborso per i contributi anticipati per le persone soggette ad esonero.

L'articolo 23 ribadisce la responsabilità dell'armatore anche per le quote a carico dei marittimi, mentre con l'articolo 24 si è richiamata una disposizione già contenuta nell'articolo 17 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, che, con l'adozione, nel nuovo Codice della navigazione, della scissione fra la sfera di responsabilità dell'armatore e quella del proprietario, si sarebbe potuto indurre a ritenere che non sia più in vigore.

Con l'articolo 25 si fa obbligo dell'adozione di un ruolino per le navi minori che non sono tenute ad avere il ruolo di equipaggio e che sono soggette all'obbligo della iscrizione dei propri equipaggi alla Cassa nazionale.

Con gli articoli dal 26 al 31 si regola la procedura di riscossione dei contributi che è quella attualmente in vigore per la Cassa nazionale per la previdenza marinara che abbiamo avuto occasione di descrivere. Alcune disposizioni sono la ripetizione di altre già esistenti ed in particolare quelle che dispongono la partecipazione degli uffici marittimi e consolari.

Gli articoli 32 e 33 regolano l'accertamento e la riscossione dei contributi relativi al personale di stato maggiore navigante e a quello addetto agli uffici delle società esercenti linee di preminente interesse nazionale o sovvenzionate, il quale personale è inscritto alla gestione speciale. La base contributiva è costituita dalle effettive retribuzioni, composte dalle voci indicate nell'articolo 13 della legge 25 luglio 1952, n. 925, ciò che ha reso necessario anche l'adozione di aliquote percentuali diverse da quelle adottate per lo stato maggiore navigante della marina libera. Le aliquote percentuali saranno applicate all'effettiva retribuzione, senza tener conto di limiti minimi e massimi.

L'adozione della competenza media quale base contributiva ha reso necessario anche qualche mutamento nella determinazione della misura delle prestazioni economiche delle assicurazioni infortuni e malattie (articolo 35). Per queste assicurazioni le prestazioni economiche sono corrisposte nella misura del 75 per cento della retribuzione per l'indennità giornaliera, col nuovo sistema invece l'indennità giornaliera è corrisposta nella misura della intera competenza, tenuto conto che di regola la competenza media è di circa un quarto inferiore alla retribuzione effettiva, cosicché la competenza media giornaliera viene a corrispondere all'incirca al 75 per cento della retribuzione giornaliera.

Per lo stesso motivo come base per il calcolo della rendita e dell'indennità di morte, attualmente commisurate alla effettiva retribuzione, viene considerata la competenza media aumentata del 25 per cento.

Con l'articolo 35 è precisato che gli assegni familiari per il personale navigante sono corrisposti per tutte le giornate di effettiva iscrizione nel ruolo d'equipaggio o nel ruolino, intendendosi con ciò abrogare ogni altra norma che fissi per la gente di mare criteri diversi per la determinazione dei periodi di effettivo godimento degli assegni familiari.

Il titolo IV ed ultimo contiene disposizioni varie rese necessarie, sia per l'accoglimento di alcuni criteri suggeriti dalla Commissione di studio per la unificazione dei contributi, criteri accolti dal Ministero del lavoro nel suo disegno di legge, sia in conseguenza della unificazione degli enti gestori nel settore marinaro.

Gli articoli 36 e 37 prevedono infatti la trasformazione dei sistemi di finanziamento delle assicurazioni invalidità, vecchiaia e superstiti e contro gli infortuni da sistemi misti (capitalizzazione e ripartizione, e ripartizione di capitali di copertura delle rendite infortunistiche) in sistemi di pura ripartizione degli oneri per le prestazioni. Le ragioni di tale trasformazione nel campo assicurativo generale sono state ampiamente illustrate dalla citata Commissione di studi e dal Ministero del lavoro, ciò che ci dispensa dal soffermarci sull'argomento. Accenniamo solo che con l'ultimo capoverso dell'articolo 36 è destinato provvisoriamente l'un per cento della riserva della Gestione marittimi e della Gestione speciale dell'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti a copertura del disavanzo di circa 2 miliardi e 500 milioni che grava sul Fondo assegni complementari, che era stato istituito con la legge 10 agosto 1950, n. 724, per integrare il trattamento previdenziale degli inscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, in attesa che fosse provveduto alla sistemazione definitiva del trattamento stesso. A tale siste-

mazione è stato provveduto con la legge 25 luglio 1952, n. 915, ma non è stato mai disposto, come prescritto dall'articolo 6 della legge 10 agosto 1950, n. 724, ad assicurare l'equilibrio del Fondo stesso con una idonea variazione del contributo.

Nel passato si erano verificati non pochi casi di giudizi contrastanti fra la Cassa nazionale per la previdenza marinara, allora denominata Cassa degli invalidi della marina mercantile, e le Casse marittime in merito alla idoneità o meno alla navigazione ai fini dell'assegnazione delle prestazioni assicurative, a tutto discapito dei marittimi interessati, che a causa di tali giudizi contrastanti trovavano non poche difficoltà per il conseguimento dei loro diritti.

Al fine di eliminare tale situazione con il regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, erano state nominate delle speciali commissioni a cui erano stati deferiti i giudizi di idoneità o meno alla navigazione ai fini sia delle inscrizioni in matricola, sia della prosecuzione dell'attività marinara, sia infine del conseguimento delle prestazioni assicurative. A far parte di tali Commissioni sono stati chiamati i rappresentanti degli interessi contrastanti e cioè un medico per la Cassa previdenza marinara e un medico per le Casse marittime. Poiché con l'unificazione degli enti gestori della previdenza marinara cessa la possibilità di giudizi contrastanti, si è resa necessaria la modifica della composizione delle Commissioni mediche, chiamando a farne parte un medico della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara ed un medico rappresentante della gente di mare (articoli 38 e 39).

Il personale navigante delle ferrovie dello Stato, all'atto del suo passaggio in ruolo organico, è inscritto allo speciale Fondo di previdenza del personale ferroviario per il trattamento di quiescenza e per il trattamento infortunistico, mentre per le malattie e per le altre forme di assistenza e di previdenza gode lo stesso trattamento degli impiegati statali. Pertanto tale personale resta escluso dall'obbligo della inscrizione alla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara. Allo scopo però di non far perdere a tale personale i beneficî di eventuali periodi di contribuzione per il trattamento pensionario compiuti anteriormente al passaggio in ruolo organico, il regolamento del 6 luglio 1922, n. 1447 (articoli 41, 42 e 43) ha disposto la valutazione ai fini del diritto a pensione da parte della Cassa previdenza marinara di tutti i servizi di navigazione compiuti prima e dopo tale passaggio, con detrazione della rendita vitalizia corrispondente al cumulo delle contribuzioni e relativi interessi versati dopo il passaggio in ruolo organico. Tale criterio poteva essere giustificato con il sistema della capitalizzazione, ma con l'adozione del sistema a ripartizione non ha più ragione di esistere, per cui con l'articolo 40 si dispone che per i periodi di contribuzione avanti l'inscrizione al Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato la Cassa liquidi all'inscritto una pensione pari al 20 per cento dell'importo dei contributi versati alla previdenza marinara. In pari tempo si dispone che all'atto dell'inscrizione al Fondo pensioni cessi ogni contribuzione sia pure provvisoria alla previdenza marinara.

Per poter provvedere alle operazioni necessarie per la fusione degli enti gestori marinari e all'impianto della sede centrale in Roma, prima che siano nominati gli organi deliberanti della nuova Cassa, si dispone (articolo 41) la nomina di un commissario che provveda all'uopo. Il commissario può avvalersi della collaborazione di vice-commissari per le singole forme di assistenza e previdenza.

Con l'articolo 42 si assicura il mantenimento dei diritti acquisiti per gli impiegati degli enti soppressi che passano a far parte del nuovo ente unificato.

Le forme di assistenza e previdenza marinara che si sono unificate necessitano, come è generalmente riconosciuto, di essere perfezionate e coordinate sia fra di loro sia con le norme che regolano le forme di assistenza e di previdenza sociale della generalità dei lavoratori. Ma poiché l'organizzazione per la unificazione degli enti gestori e per il funzionamento del nuovo ente unificato richiede un vasto e complesso lavoro, si è ritenuto opportuno di delegare ai Ministri competenti il compito di emanare norme per il loro perfezionamento e il coordinamento, dando un margine di tempo abbastanza ampio perché tale compito sia espletato con la necessaria preparazione e in relazione anche alle esperienze acquisite dal nuovo ordinamento unificato e alle nuove norme di riforma della previdenza sociale che nel frattempo dovessero essere emanate.

LEGGI E DECRETI RICHIAMATI NELLA PROPOSTA DI LEGGE

(Gli articoli indicati in margine appartengono alla proposta di legge).

ART. 1

- Legge 22 giugno 1913, n. 767. Riordinamento delle Casse degli invalidi della marina mercantile e del Fondo invalidi per la Veneta marina mercantile.
- Regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, che erige in Ente morale la Cassa degli invalidi della marina mercantile, costituita ai termini dell'articolo 1 della legge 22 giugno 1913, n. 767, stabilendone gli scopi el'ordinamento.

Le più importanti modificazioni al regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sono state apportate dai seguenti provvedimenti:

- Regio decreto-legge 29 marzo 1923, n. 884. — Modificazioni al regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sulla Cassa invalidi della marina mercantile;
- Legge 9 aprile 1931, n. 456. Miglioramenti delle pensioni ai marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile;
- Regio decreto-legge 19 ottobre 1933, n. 1595. — Trattamento di riposo al personale delle Aziende esercenti servizi marittimi sovvenzionati;
- Regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1594. — Provvedimenti a favore dei marittimi iscritti alla Cassa invalidi della marina mercantile;
- Regio decreto-legge 16 settembre 1937, n. 1842. — Sistemazione previdenziale del personale delle Società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale;
- Regio decreto-legge 19 agosto 1938, n. 1560. — Modificazioni alle norme relative all'assicurazione contro la invalidità e la vecchiaia della gente di mare;
- Decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391. Norme per l'aumento delle pensioni per la Gente di mare ed estensione del trattamento assicurativo per la previdenza marinara nei confronti dei marittimi richiamati alle armi;

- Legge 25 luglio 1952, n. 915. Sistemazione della previdenza marinara:
- Legge 12 ottobre 1960, n. 1183. Miglioramenti delle pensioni della Cassa nazionale per la previdenza marinara.
- Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264. — Sulla unificazione degli istituti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli operai sul lavoro.
- Regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918. — Assicurazione contro le malattie per la Gente di mare.
- Regio decreto 14 luglio 1937, n. 1487.

 Riconoscimento giuridico dell'Ente nazionale per l'assistenza
 alla Gente di mare ed approvazione del relativo statuto.
- Decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 9 ottobre 1947, n. 1509. Soppressione dell'Ente italiano per soccorsi in caso di sinistri marittimi e modificazione dello statuto dell'Ente nazionale per l'assistenza alla Gente di mare.

ART. 4.

- Regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, e successive modificazioni (vedi sopra articolo 1).
- Regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765.

 Disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali.
- Regio decreto 25 gennaio 1937, n. 200. — Approvazione del regolamento per l'esecuzione del regidecreti 17 agosto 1935, n. 1765, e 15 dicembre 1936, n. 2276.
- Regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918 (vedi sopra articolo 1).
- Legge 10 gennaio 1929, n. 65. Assicurazione obbligatoria per le malattie e per l'assistenza sociale della Gente del mare e dell'aria.
- Legge 13 gennaio 1941, n. 145. Autorizzazione alle Casse marittime per l'assicurazione degli infortuni sul lavoro e delle malattie, ad esercitare l'assicurazione delle

malattie agli addetti agli uffici delle società di navigazione e dei loro familiari.

Decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1955, n. 1082. — Statuto per l'Ente nazionale per l'assistenza alla Gente di mare.

Legge 4 agosto 1955, n. 692. — Estensione dell'assistenza di malattia a pensionati d'invalidità e vecchiaia.

ART. 6.

Decreto legislativo 23 marzo 1948, n. 361, — ratificato, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1953, n. 29. — Istituzione dell'Ente assistenziale « Opera nazionale per i pensionati d'Italia »:

Art. 3. – « Per l'attuazione degli scopi di cui all'articolo precedente è stabilito a favore dell' Opera il contributo di lire 10 mensili a carico dei titolari di pensioni di invalidità e vecchiaia e per i superstiti per l'assicurazione generale obbligatoria ».

Legge 20 febbraio 1958, n. 55. —
Estensione del trattamento di riversibilità ed altre provvidenze in favore dei pensionati dell'assicurazione obbligatoria per l'invadità e vecchiaia e i superstiti:

Art. 12. – « A partire dal 1º gennaio 1958 il contributo dovuto dai pensionati della previdenza sociale a favore dell'Opera nazionale per i pensionati d'Italia, a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 23 marzo 1948, n. 361, ratificato, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1953, n. 29, è elevato a lire 20 mensili ed è dovuto anche sull'importo della 13º mensilità ». Il contributo di cui al comma precedente è, inoltre, posto a carico:

a) dei titolari di pensioni liquidate dalle gestioni dell'Istituto nazionale della previdenza sociale diverse dall'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti;

b) dai titolari di pensioni liquidate dai fondi o gestioni di previdenza sostitutivi dell'assicurazione obbligatoria e non gestiti dall'Istituto nazionale della previdenza sociale.

A partire dall'anno 1958 il contributo annuo stabilito a favore dell'Opera nazionale pensionati d'Italia ed a carico del Fondo per l'adeguamento delle pensioni e per l'assistenza di malattia ai pensionati, dall'articolo 36, 1º comma, della legge 4 aprile 1952, n. 218, è dovuto nella misura dello 0,25 per cento dei contributi riscossi dal Fondo medesimo in ciascum anno.

Il contributo di cui al comma precedente è dovuto anche dai fondi o gestioni diversi dalla assicurazione generale obbligatoria indicati nel secondo comma del presente articolo sotto le lettere a) e b).

Per l'anno 1958 è concesso all'Opera nazionale pensionati d'Italia, a carico del Fondo per l'adeguamento delle pensioni e per l'assistenza di malattie ai pensionati, un contributo straordinario di lire 500 milioni per l'istituzione di nuove Case di riposo ».

ART. 7.

Decreto legislativo 23 marzo 1948, n. 327. — Previdenza e assistenza degli orfani dei lavoratori

Art. 6. – L'Ente provvede all'attuazione dei propri scopi con i seguenti mezzi:

Omissis.

2°) il versamento da parte delle Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie del 2 per cento dei contributi incassati dalle dette Casse ».

ART. 8.

Legge 4 agosto 1955, n. 692. — Estensione dell'assistenza di malattia ai pensionati d'invalidità e vecchiaia:

Art. 5. - « L'onere derivante dalla corresponsione delle prestazioni previste nel precedente articolo 3 è determinato annualmente, nel primo quinquennio dalla data di entrata in vigore della presente legge con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con i Ministri interessati, in relazione al fabbisogno dell'assistenza di malattia e sentiti 1 Consigli di amministrazione degli Istituti ed Enti ai quali è affidata ai sensi dell'articolo 2, l'assistenza medesima. Per quanto concerne i soggetti indicati al n. 2º) dell'articolo 1 il decreto del Presidente della Repubblica è emanato su pro-

posta del Ministro per il tesoro, di concerto con i Ministri interessati.

Tale onere è posto a carico:

- a) Omissis;
- b) delle gestioni delle altre forme di assistenza dichiarate sostitutive dell'assicurazione generale per la invalidità, la vecchiaia e i superstiti, nonché di imprese, fondi, casse, gestioni ai quali sia stato concesso l'esonero dall'assicurazione generale e dalle altre forme previdenziali sostitutive, o anche l'esonero medesimo non sia ancora deciso, per i rispettivi pensionati;
 - c) Omissis;
- d) degli istituti di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro per i titolari di rendite indicate al n. 3°) dell'articolo 1.
- A fronteggiare i maggiori oneri di cui al primo comma del presente articolo derivanti alle Casse, ai fondi, alle gestioni indicate nelle lettere a) e b) del precedente comma e per l'attuazione degli impianti e delle attrezzature sanitarie necessarie, si provvede mediante incremento delle entrate, anche adeguando i contributi con le stesse modalità stabilite dalle disposizioni che disciplinano le singole forme assicurative ».

Omissis.

ART. 22.

- Legge 28 febbraio 1949, n. 43.—
 Provvedimenti per incrementare l'occupazione operaia, agevolando la costruzione di case per lavoratori.
- Art. 9. «Sono esenti dagli obblighi stabiliti dall'articolo 5 i lavoratori che rientrano in una delle seguenti categorie, salvo esplicita rinuncia alla esenzione:
 - 1º) abbiano compiuto il 59º anno di età;
 - 2º) siano ex-tubercolotici dimessi dai sanatori da non oltre tre anni;
 - 3º) siano lavoratori del mare avvicendati. Sono esclusi altresì dagli obblighi suddetti i lavoratori che prestino solo occasionalmente la loro opera alle dipendenze altrui e i lavoratori stagionali, intendendosi per tali quelli esclusi dall'assicurazione contro

- la disoccupazione, ai sensi dell'articolo 40, n. 9, del regio decreto-legge 4 ottobre 1935, numero 827.
- Il contributo di cui alla lettera b) dell'articolo 5 è ridotto allo 0,40 per cento della retribuzione per i lavoratori capi-famiglia qualora abbiano a carico complessivamente più di tre persone per le quali riscuotano gli assegni familiari o che si trovino tutte involontariamente nella riconosciuta impossibilità di lavorare».

ART. 23.

Codice della navigazione.

Art. 369 (Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti dell'arruolato verso l'armatore). — Le retribuzioni degli arruolati possono essere cedute, sequestrate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi e esigibili verso l'armatore, dipendenti dal servizio della nave;

Omissis ».

ART. 31.

Regio decreto-legge 29 marzo 1923, n. 884:

- Art. 6. « Tutti i crediti e i proventi della Cassa invalidi, meno quelli derivanti da censi, mutui ed altre simili fonti, saranno riscossi, in caso di mancato pagamento, dopo un mese dalla emissione del relativo ordine da parte delle Autorità marittime, con i mezzi, i privilegi e la procedura vigente per le imposte dirette.
- A tale scopo la Capitaneria di porto compilerà i ruoli dei debitori morosi, comprendendovi gli atti di riscossione, e li trasmetterà all'Intendenza di finanza della rispettiva provincia, perché siano resi esecutivi e consegnati agli esattori.
- Il debito sarà pagato in un'unica soluzione alla più prossima scadenza, purché fra la notifica della cartella e la scadenza decorrano almeno venti giorni.
- I versamenti saranno eseguiti dagli esattori al netto degli agi con l'obbligo del non riscosso come

Camera dei Deputati

so agli Istituti provinciali

riscosso, agli Istituti provinciali di previdenza sociale che verranno indicati nel ruolo».

ART. 32.

Legge 25 luglio 1952, n. 925. — Sistemazione della previdenza marinara.

Art. 13. - « Omissis.

Ai fini del presente articolo, per retribuzione si intende:

stipendio o paga; indennità di contingenza; indennità di grado; assegno ad personam; tredicesima mensilità o rateo gratifica natalizia;

Omissis ».

Art. 11. – « Il limite stabilito dal secondo comma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 19 otto-bre 1933, n. 1595, con la estensione prevista dall'articolo 6 del regio decreto-legge 16 settembre 1937, n. 1842, è elevato a lire 1.440.000 annue.

Omissis ».

Decreto del Presidente della Republica 5 aprile 1957. — Elevazione del limite di retribuzione per la determinazione della misura dei contributi e delle pensioni degli iscritti alla Gestione speciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara:

Articolo unico. — « Con decorrenza dal primo gennaio 1957 il limite stabilito dal primo comma dell'articolo 11 della legge 25 luglio 1952, n. 915, è elevato a lire 2.080.000 ».

ART. 34.

Regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918. — Assicurazione contro le malattie per la Gente di Mare: Art. 6, – «L'Assicurazione dà diritto:

a) Omissis...

b) ad una indennità giornaliera nella misura del 75 per cento del salario, calcolato a norma del secondo comma dell'articolo 10, per la durata delle prestazioni di cui alla lettera a), nei casi in cui la malattia impedisca totalmente e di fatto all'assicurato di attendere al lavoro, ai sensi del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito nella legge 22 gennaio 1934, n. 44.

- In caso di ricovero in un Istituto di cura le Casse marittime hanno facoltà di ridurre l'indennità giornaliera del valore della panatica, purché il marittimo non abbia moglie e figli, o anche solo moglie o solo figli, nelle condizioni di cui all'articolo 27 del regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, o non abbia a proprio carico ascendenti: in tutti i casi l'indennità così liquidata non può essere inferiore alla metà dell'indennità normale, comprensiva della panatica ».
- ART. 10. « L'indennità giornaliera è calcolata sul salario effettivamente goduto dall'assicurato alla data dell'annotazione di sbarco sul ruolo.
- Per la determinazione del salario si osservano le norme degli articoli 71, primo e terzo comma, e 72 del regolamento 23 gennaio 1937, n. 200.
- La paga base giornaliera di cui al citato articolo 71, primo comma, si calcola dividendo per trenta il salario mensile.

Omissis ».

Art. 27. — « Nei casi di infortunio sul lavoro o di malattia professionale degli addetti alla navigazione marittima ed alla pesca marittima, indicati nell'articolo 4 del regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, dai quali sia derivata inabilità temporanea assoluta, l'indennità giornaliera da corrispondersi ai sensi dell'articolo 23 del decreto medesimo, è calcolata nella misura stabilita dall'articolo 6 e nei modi indicati nell'articolo 10 del presente decreto».

Regio decreto 25 gennaio 1937, n. 200. — Approvazione del Regolamento per l'esecuzione dei regi decreti 17 agosto 1935, n. 1765, e 15 dicembre 1936, n. 2276, sull'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali:

Art. 71. – « Per gli addetti alla navigazione marittima ed alla pesca marittima, la retribuzione è costituita dalla paga base, dagli accessori a carattere continuativo e dal valore convenzionale della panatica.

Omissis ».

Art. 72. – « Per gli equipaggi arruolati con una quota di compartecipazione, sono stabilite nelle

singole località retribuzioni convenzionali, sentite le Associazioni sindacali interessate e gli Uffici di porto competenti per territorio.

Omissis ».

- Regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765. — Disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.
- Art. 39, penultimo comma, sub articolo 7 della legge 3 aprile 1958, n. 499;
- « In ogni caso la retribuzione annua è computata da un minimo di lire 210.000 fino ad un massimo di lire 450.000, e per i componenti dello stato maggiore della navigazione marittima e della pesca marittima, fino ad un massimo di lire 650.000 per i comandanti e per i capi-macchinisti, di lire 550.000 per i primi ufficiali di coperta e di macchina, e di lire 500.000 per gli altri ufficiali».
- Art. 27, penultimo comma, sub articolo 4 della legge 3 aprile 1958, n. 499:
- « Per gli addetti alla navigazione marittima ed alla pesca marittima, l'assegno è pari ad una mensilità di retribuzione, con un minimo secondo le misure indicate nel comma precedente.

ART. 36.

- Legge 25 luglio 1952, n. 915. Sistemazione della previdenza marinara:
- Art. 21. « 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 posto a carico del Fondo di capitalizzazione l'uno per cento dell'importo delle prestazioni liquidate al personale navigante a norma della presente legge, mentre il rimanente è a carico del Fondo di ripartizione.
- I contributi di cui all'articolo 13 sono devoluti per un trentesimo al Fondo di capitalizzazione 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, mentre il rimanente è 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 13 della presente legge, nei limiti della quota dovuta al Fondo sono destinati, rispettivamente, al pagamento dei premi, ed eventuale incremento del valore delle polizze ed all'accreditamento dei conti individuali e predetti.
 - Il 3 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 Ministero 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 ».
- Legge 10 agosto 1950, n. 724. Mighoramenti delle pensioni della Gente di mare

ART. 37.

Decreto legge 17 agosto 1935, n. 1765.

— Disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e le malattie professionali:

- Art. 49. « L'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le Casse di cui all'articolo 48, debbono sottoporre all'approvazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale le tabelle dei coefficienti per il calcolo dei valori capitali attuali delle rendite di inabilità e di quelle a favore dei superstiti. Dette tabelle sono soggette a revisione almeno ogni quinquennio.
- Le tariffe dei premi e dei contributi debbono essere determinate in modo da comprendere l'onere finanziario previsto corrispondente agli infortuni del periodo di assicurazione ».

ART. 38.

- Regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773. — Accertamento della idoneità fisica della Gente di mare di 1^a categoria:
- Art. 4. « La visita sanitaria prevista nei casi indicati nell'articolo 3 è effettuata da una Commissione permanente di primo grado costituita presso ciascuna Capitaneria di Porto sede di Compartimento Marittimo e composta:
 - 1º) dal medico di porto di ruolo, presidente;
 - 2°) da un medico designato dalla Cassa per gli invalidi della marina mercantile;
 - 3°) da un medico designato dal competente Istituto per l'assicurazione degli infortuni e delle malattie della Gente di mare ».

ART. 39.

- Regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773. — (Vedi sopra articolo 38):
- Art. 5. « Contro le risultanze della visita sanitaria effettuata dalla Commissione di cui all'articolo precedente, è ammesso ricorso entro 60 giorni da quello della comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una Commissione centrale di secondo grado istituita presso la Direzione generale della marina mercantile e costituita come segue:
 - 1º) dal direttore generale della marina mercantile o da un suo delegato, presidente;
 - 2º) da un ufficiale generale medico della regia marina;

- 3º) da un funzionario medico di grado non inferiore al sesto appartenente alla Direzione generale della sanità pubblica;
- 4º) da un medico designato dalla Cassa per gli invalidi della marina mercantile;
- 5º) da un medico designato dal competente Istituto per la assicurazione degli infortuni e delle malattie della Gente di mare;
- 6º) da un medico designato dalla Confederazione nazionale fascista della navigazione marittima e delle comunicazioni aeree;
- 7º) da un medico designato dalla Confederazione nazionale fascista della Gente di mare e dell'aria.
- I sanitari di cui ai numeri 4°) e 5°) non possono essere quelli che hanno fatto parte della Commissione di primo grado ».

ART. 40.

- Regio decreto 6 luglio 1922, n. 1447, che approva il regolamento per la Cassa degli invalidi della marina mercantile.
- Art. 41. «Aglı agenti del personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali al primo gennaio 1914 si trovavano iscritti al Fondo pensioni delle ferrovie medesime, o che, al momento della iscrizione a detto Fondo, se tale iscrizione abbia luogo successivamente, abbiano già contribuito alla Cassa degli invalidi della marina mercantile, spetta, in più del trattamento di pensione o di sussidio per una volta tanto, per loro e per le proprie famiglie, a norma del testo unico delle leggi sulle pensioni per il personale delle ferrovie di Stato, un trattamento supplementare a carico della Cassa invalidi nei casi e con le norme stabilite negli articoli 42 e 43 ».
- Art. 42. « L'agente avrà diritto per sé e per la propria famiglia alla pensione a norma del decreto-legge sulla Cassa invalidi della marina mercantile; e a tale effetto sarà considerata utile anche la navigazione compiuta dopo il primo gennaio 1914 per conto delle ferrovie dello Stato.

La liquidazione della pensione, a carico della Cassa invalidi, potrà essere richiesta soltanto quando siano verificate le condizioni di età, di navigazione e di invalidità prescritte dal decretolegge sulla Cassa invalidi.

La misura della pensione sarà quella stabilita dal decreto-legge per
la Cassa degli invalidi, tenuto
conto di tutta la navigazione
compiuta dall'agente anche di
quella per conto delle ferrovie
dello Stato; ma dalla pensione
dovrà detrarsi la rendita vitalizia corrispondente al cumulo delle contribuzioni da rimborsarsi
al Fondo pensioni per le ferrovie dello Stato, con gli interessi
composti, in ragione del 3,50 per
cento all'anno, fino al giorno della liquidazione.

I coefficienti per la conversione di tale cumulo in rendita vitalizia saranno calcolati in base al saggio di interesse del 3,50 per cento, per le pensioni dirette in base alla tavola di mortalità dei marirai pensionati e, per tutti gli altri assegni, in base alla tavola di mortalità della popolazione generale italiana».

Art. 43. – « Nei casi in cui l'agente liquidi una pensione a carico della Cassa degli Invalidi prima di avere conseguito un trattamento di pensione o di sussidio una volta tanto, a norma del testo unico delle leggi per le pensioni al personale delle ferrovie dello Stato, il cumulo delle contribuzioni, che, a termini dell'articolo 9 della legge 23 luglio 1914, n. 742, fossero state prelevate dal Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato e versate alla Cassa degli invalidi, sarà da questo accantonato per essere restituito al Fondo predetto, quando allo agente o alla sua famiglia sia liquidato l'assegno delle ferrovie dello Stato».

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

COSTITUZIONE E ORDINAMENTO DELLA CASSA NAZIONALE PER L'ASSISTENZA E LA PREVIDENZA MARINARA

ART. 1.

A datare dall'entrata in vigore della presente legge,

la Cassa nazionale per la previdenza marinara, già Cassa degli invalidi della marina mercantile, istituita con la legge 22 giugno 1913, n. 767, e riordinata e disciplinata dal regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e successive modificazioni.

le Casse marittime: Adriatica di Trieste, Meridionale di Napoli e Tirrena di Genova, istituite con il regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264, convertito nella legge 29 giugno 1933, n. 860, e con il regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918,

e l'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare, istituito con il regio decreto 14 luglio 1937, n. 1487, modificato con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 9 ottobre 1947, n. 1509,

sono fusi in un unico Ente morale che assume la denominazione di Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara.

ART. 2

La Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara, costituita a termine dell'articolo 1 della presente legge, è un Ente di diritto pubblico con personalità giuridica propria ed è posta sotto la vigilanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e del Ministero della marina mercantile.

La Cassa nazionale gode di tutti i benefici, privilegi ed esenzioni tributarie concessi dalle vigenti disposizioni alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, alle Casse marittime e all'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare.

A favore della Cassa nazionale sono estesi altresì i benefici concessi dall'articolo 4 della legge 4 agosto 1955, n. 692, agli Istituti di assicurazione per le malattie.

La Cassa nazionale subentrerà alle Casse e all'Ente di cui al precedente articolo 1 nei diritti e nelle obbligazioni risultanti dall'ap-

plicazione delle disposizioni vigenti anteriormente all'entrata in vigore della presente legge.

Gli uffici finanziari della Repubblica effettueranno gratuitamente tutte le trascrizioni e registrazioni necessarie per il cambiamento dei nominativi nelle intestazioni dei beni immobili e dei titoli mobiliari in conseguenza della fusione disposta dal precedente articolo 1.

ART. 3.

La Cassa nazionale per l'assistenza e previdenza marinara ha la sua sede centrale in Roma e sedi compartimentali a Genova, Napoli e Trieste.

Con deliberazione del Consiglio di amministrazione, approvata dai Ministeri del lavoro e della previdenza sociale e della marina mercantile, possono essere istituite sedi locali e delegazioni della Cassa e possono essere soppresse alcune delle esistenti.

Alle sedi compartimentali ed eventualmente alle sedi locali e alle delegazioni, sono affidate, nell'ambito della propria circoscrizione territoriale, la riscossione dei contributi di assistenza e previdenza e l'erogazione delle prestazioni sanitarie ed economiche delle assicurazioni contro gli infortuni e contro le malattie, nonché l'espletamento degli altri compiti ad esse demandati dalla Sede centrale.

ART. 4.

La Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara esercita:

- a) l'assicurazione obbligatoria contro la invalidità, la vecchiaia e superstiti della gente di mare e degli addetti agli uffici delle società di navigazione esercenti linee di preminente interesse nazionale e sovvenzionate, a norma del regio decreto legislativo 26 ottobre 1919, n. 1996, e successive modificazioni;
- b) l'assicurazione obbligatoria degli infortuni e delle malattie professionali a norma del regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, e del regio decreto legge 15 dicembre 1936, n. 2276, e del relativo regolamento approvato con regio decreto 25 gennaio 1937, n. 200, e successive modificazioni, per gli addetti alla navigazione marittima e alla pesca marittima occupati a bordo di navi iscritte nei comportimenti marittimi nazionali;
- c) l'assicurazione obbligatoria delle malattie a norma del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, convertito nella legge

24 aprile 1938, n. 831, per le persone componenti l'equipaggio di navi mercantili nazionali, munite di carte di bordo, e di rimorchiatori anche se non muniti di carte di bordo;

- d) l'assicurazione obbligatoria per le malattie degli addetti alla navigazione aerea civile, a norma della legge 10 gennaio 1929, n. 65;
- e) l'assicurazione delle malattie degli addetti agli uffici delle società di navigazione e loro familiari, a norma della legge 13 gennaio 1941, n. 145;
- f) l'assicurazione di prestazioni supplementari per infortuni o malattie previste da regolamenti organici, da contratti collettivi, da convenzioni di arruolamento o di ingaggio in favore delle persone soggette all'obbligo dell'assicurazione ai sensi delle disposizioni sopra indicate;
- g) le varie forme integrative di assistenza previste dallo statuto dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1955, n. 1082;
- h) il servizio autonomo degli assegni familiari per i propri iscritti secondo le norme previste per i lavoratori del settore dell'industria della Cassa unica degli assegni familiari, salvo quanto è disposto dalla presente legge e dalle particolari disposizioni di legge relative alla categoria;
- i) l'assistenza sanitaria ai propri pensionati o titolari di rendita in conformità alla legge 4 agosto 1955, n. 692;
- l) le altre forme di assicurazione e di assistenza che potranno essere demandate da leggi, decreti e disposizioni ministeriali.

Fino a che non saranno emanati nuovi provvedimenti le forme di assicurazione e di assistenza, di cui ai commi precedenti, continueranno ad essere disciplinate dalle disposizioni che attualmente le regolano, salvo quanto è disposto dalla presente legge.

Акт. 5.

La Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara è autorizzata a stipulare convenzioni con le corporazioni dei piloti per l'estensione ai piloti e ai loro familiari delle disposizioni sulle assicurazioni infortuni e malattie e sugli assegni familiari, nonché con gli enti riconosciuti dal Ministero della marina mercantile come enti ausiliari dell'armamento per l'estensione dell'assicurazione di malattie e gli assegni familiari agli addetti agli uffici di detti enti e loro familiari.

Le convenzioni di cui al comma precedente devono essere approvate dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministero della marina mercantile.

Авт. 6.

La Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara, può attuare provvidenze per la prevenzione della invalidità dei propri iscritti e per l'assistenza dei propri pensionati in apposite case di risposo.

Per l'attuazione dell'assistenza ai propri pensionati in case di riposo è stabilito a favore della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara un contributo di lire 20 mensili, dovuto anche per la 13ª mensilità, a carico dei propri pensionati, i quali restano esonerati dal pagamento del contributo di cui all'articolo 3 del decreto-legislativo 23 marzo 1948, n. 361, ratificato, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1953, n. 29, e all'articolo 12 della legge 20 febbraio 1958, n. 55.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, il contributo di cui al penultimo comma dell'articolo 12 della legge 20 febbraio 1958, n. 55, anziché all'opera nazionale pensionati d'Italia è devoluto, dalla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara, all'assistenza dei propri pensionati in case di risposo.

La Cassa nazionale è autorizzata a trattenere per i pensionati ricoverati in case di riposo una quota di pensione, la cui misura è stabilita dal Consiglio di amministrazione e che non può in ogni caso superare il 50 per cento della pensione stessa.

ART. 7.

La Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara può provvedere all'assistenza degli orfani dei propri iscritti mediante ricovero e mantenimento in appositi collegi-convitti, gestiti in proprio o in convenzione, aventi lo scopo di dare agli orfani una adeguata istruzione professionale, nonché a sovvenzionare istituti che abbiano per scopo l'istruzione professionale marinara.

La Cassa nazionale provvede all'attuazione dell'assistenza agli orfani dei propri iscritti, oltre che con le quote di rendita o di pensione spettanti agli orfani assistiti, mediante un contributo nella misura stabilita nelle tabelle A) e B) allegate alla presente legge.

Con tale versamento per le persone iscritte alla Cassa nessun contributo è dovuto al-

l'Ente nazionale per l'assistenza degli orfani dei lavoratori e la Cassa resta pure esonerata dal versamento previsto a favore del predetto Ente dall'articolo 6, n. 2°), del decreto legislativo 23 marzo 1948, n. 327.

La Cassa nazionale è autorizzata a trattenere la quota di pensione spettante agli orfani ricoverati a proprie spese in collegiconvitti.

ART. 8.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, in luogo dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie, l'assistenza di malattia dei propri pensionati o titolari di rendite è assunta dalla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara, secondo le disposizioni della legge 4 agosto 1955, n. 692.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'assistenza di cui al precedente comma è stabilito un contributo a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori nella misura di cui alle tabelle A) e B) allegate alla presente legge, in sostituzione del concorso agli oneri per tale assistenza previsto dall'articolo 5 della legge 4 agosto 1955, n. 692.

ART. 9.

Sono organi della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara:

- 1º) il presidente;
- 20) il Consiglio d'amministrazione;
- 3º) il Comitato esecutivo;
- 4º) il Collegio dei sindaci;
- 50) il direttore generale.

L'ordinamento amministrativo centrale e periferico della Cassa è stabilito dallo statuto in quanto non sia previsto dalla presente legge.

Lo statuto stabilisce anche le norme per il funzionamento degli organi collegiali della Cassa.

ART. 10.

Il Presidente è nominato con decreto del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile.

Il presidente:

- a) ha la legale rappresentanza della Cassa
- b) convoca e presiede il Consiglio di amministrazione e il Comitato esecutivo;
- c) determina la materia da portarsi alla discussione degli organi predetti e vigila sulla esecuzione delle loro deliberazioni;

d) firma gli atti e i documenti che portano impegno per la Cassa e, congiuntamente col direttore, quelli che importino impegni finanziari.

In caso di urgenza, il presidente può prendere deliberazioni anche sugli argomenti di competenza del Comitato esecutivo, salvo sottoporre le deliberazioni adottate alla ratifica del Comitato nella sua prima adunanza successiva.

Il presidente può, in casi di urgenza o di impedimento, delegare la rappresentanza legale e le altre funzioni inerenti al suo ufficio, ad uno dei vice-presidenti e, in caso di assenza o di impedimento anche di costoro, ad un membro del Comitato esecutivo espressamente indicato nella delega.

Апт. 11.

Il Consiglio d'amministrazione è composto, oltre che dal presidente, dai seguenti membri nominati con decreto del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale di concerto con il Ministro per la marina mercantile:

- a) sei rappresentanti degli armatori;
- b) un rappresentante dei dirigenti di azienda;
- c) un rappresentante degli armatori della pesca;
- d) sette rappresentanti della gente di mare;
- e) un rappresentante dei lavoratori della pesca;
- f) un funzionario del Ministero del lavoro e della previdenza sociale;
- g) un funzionario del Ministero della marina mercantile;
- h) un funzionario del Ministero del tesoro;
- i) un esperto scelto dal Ministero per il lavoro e la previdenza sociale tra le persone particolarmente competenti in materia di assicurazioni o di diritto marittimo.

I rappresentanti di cui alle lettere a), b), c), d), e), sono designati dalle rispettive Organizzazioni sindacali più rappresentative a carattere nazionale. Qualora le Organizzazioni sindacali non provvedano a trasmettere le designazioni di propria competenza entro il termine che sarà ad esse stabilito dal Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, questi ha facoltà di provvedere direttamente alla nomina.

Il Consiglio di amministrazione elegge nel suo seno due vice-presidenti, da scegliersi

uno fra i rappresentanti dell'armamento da traffico ed uno fra i rappresentanti della gente di mare.

ART. 12.

Il presidente, i vice-presidenti e gli altri membri del Consiglio d'amministrazione durano in carica quattro anni e possono essere confermati.

Акт. 13.

I membri di cui alle lettere a), b), c), d), e), dell'articolo 9, che si astengano senza giustificato motivo di intervenire a tre sedute consecutive sono dichiarati decaduti con decreto del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile.

I membri nominati in sostituzione di altri dichiarati decaduti o comunque venuti a mancare prima della scadenza del quadriennio, rimangono in carica fino a quando sarebbero rimasti i membri che hanno sostituiti.

ART. 14.

Spetta al Consiglio di amministrazione:

- 1º) elaborare ed approvare lo statuto della Cassa e le eventuali successive modificazioni;
- 2º) deliberare sulle proposte di modificazione dell'ordinamento della Cassa nei limiti delle norme legislative vigenti;
- 3º) deliberare sull'investimento dei fondi delle singole gestioni;
- 4º) deliberare sulla costruzione, l'acquisto, l'alienazione e la permuta dei beni immobili urbani e rustici, nonché sulla eventuale trasformazione dei beni predetti;
- 5º) deliberare sull'accettazione dell'eredità, donazioni e legati a favore della Cassa:
- 6º) deliberare sui criteri di ripartizione delle spese generali fra le singole gestioni;
- 7º) deliberare sulle proposte di modifica delle tabelle delle competenze medie o salari convenzionali:
- 8º) deliberare sulla misura dei contributi;
 - 90) deliberare sui bilanci consuntivi;
 - 10°) deliberare sui bilanci tecnici;
- 11º) deliberare sulla costruzione di case di ricovero e di cura, di ambulatori e di collegi-convitti;
 - 12º) nominare il direttore generale;
- 13º) deliberare sul regolamento relativo all'organico, allo stato giuridico e al trattamento economico e di quiescenza del personale;

- 14º) deliberare sui regolamenti tecnici;
- 15°) deliberare sulle proposte che ad esso siano presentate dal Comitato esecutivo;
- 16º) deliberare sui compensi spettanti al presidente e ai membri del Collegio sindacale e sulla misura dei gettoni di presenza e del rimborso delle spese ai membri degli organi collegiali.

Il Consiglio esercita inoltre le altre attribuzioni ad esso demandate da leggi, decreti e regolamenti.

Le deliberazioni sugli oggetti di cui ai numeri 1º), 2º) e 14º), devono essere approvate con decreti del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministero per la marina mercantile.

ART. 15.

- ll Comitato esecutivo è composto dai seguenti membri:
 - 1º) dal presidente;
 - 2º) dai due vice-presidenti;
- 3º) da sei consiglieri designati dal Consiglio di amministrazione di cui due rappresentanti degli armatori, tre rappresentanti della gente di mare e il rappresentante dei dirigenti di azienda;
- 4º) dai rappresentanti del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e del Ministero della marina mercantile in seno al Consiglio di amministrazione.

ART. 16.

Il Comitato esecutivo esamina le questioni ad esso sottoposte dal presidente sul funzionamento amministrativo e tecnico della Cassa; nomina il personale, su proposta del direttore generale; delibera sulle promozioni e sulle sanzioni disciplinari in quanto non demandate dal regolamento del personale al presidente o al direttore generale e sulle dispense dal servizio degli impiegati; esamina il bilancio consuntivo della Cassa e delle singole gestioni; delibera sulla costituzione di ipoteche e sui consensi per cancellazioni, surrogazioni, postergazioni e riduzione di ipoteche e sugli svincoli di cauzione; delibera le modalità di concessione e di esecuzione degli appalti e di forniture; delibera sull'impiego dei fondi secondo le deliberazioni di massima del Consiglio di amministrazione; propone al Consiglio la istituzione di fondi di riserva. Ed in genere delibera su tutti gli oggetti ad esso specificatamente deferiti dal Consiglio di amministrazione e su quelli che non siano espressamente riservati alle

deliberazioni del Consiglio di amministrazione ed in caso di urgenza anche su quelli riservati al Consiglio, salvo a riferire, in questo ultimo caso, allo stesso Consiglio nella sua prima adunanza successiva.

ART. 17.

- Il Collegio dei sindaci è composto da cinque membri nominati con decreto del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile:
- a) da un funzionario designato dal Ministro per il lavoro e la previdenza sociale;
- b) da un funzionario designato dal Ministro per la marina mercantile;
- c) da un funzionario designato dal Ministro per il tesoro;
- d) da un rappresentante degli armatori del traffico;
- e) da un rappresentante della gente di mare.

Per ciascuno dei predetti componenti del Collegio è nominato un supplente.

I sindaci durano in carica per lo stesso periodo di tempo stabilito per i componenti del Consiglio di amministrazione.

I sindaci intervengono alle riunioni del Consiglio di amministrazione e del Comitato esecutivo ed esercitano le loro funzioni secondo le norme contenute negli articoli 2403 e seguenti del Codice civile in quanto applicabili.

ART. 18.

Il presidente della Cassa e i membri del Collegio sindacale per il periodo in cui esercitano effettivamente le loro funzioni hanno diritto ad un compenso stabilito dal Consiglio di amministrazione.

Il Consiglio di amministrazione, i membri del Comitato esecutivo e del Collegio sindacale hanno diritto ad un gettone di presenza per ogni riunione dei predetti organi collegiali alla quale partecipano, nella misura stabilita dal Consiglio d'amministrazione. Agli stessi è dovuto altresì il rimborso delle spese incontrate per partecipare alle predette riunioni qualora risiedono in località diverse da quelle dove ha sede la Cassa.

ART. 19.

Il direttore generale è a capo di tutti i servizi della Cassa; provvede alla gestione ordinaria di questi, sovraintende a tutto il personale, ne cura la disciplina, provvede all'assegnazione di esso negli uffici e nelle sedi; provvede alla esecuzione delle delibera-

zioni del Consiglio di amministrazione, del Comitato esecutivo e del presidente.

Il direttore generale può prendere provvedimenti di urgenza relativi al personale anche se di competenza del presidente o del Comitato esecutivo, salvo a riferirne a questi nel minor tempo possibile.

Il direttore generale interviene alle riunioni del Consiglio e del Comitato con voto consultivo.

Nel regolamento per il personale previsto dal n. 13°) dell'articolo 14, saranno stabilite le norme riguardanti il rapporto d'impiego del direttore generale ed il suo trattamento economico a qualsiasi titolo.

TITOLO II.

ACCERTAMENTO E RISCOSSIONI DEI CONTRIBUTI

CAPO I.

CONTRIBUTI DEGLI INSCRITTI ALLA GESTIONE MARITTIMI

ART. 20.

Per il personale navigante la misura dei contributi e delle prestazioni per le forme di assistenza e di previdenza di cui all'articolo 4 è determinata sulla base di tabelle di competenze medie stabilite in relazione alla qualifica rivestita a bordo dall'inscritto, al genere della nave e della navigazione, al tonnellaggio della nave e tenendo conto dei salari o stipendi e delle panatiche, risultanti dai contratti collettivi, con esclusione di tutte le altre indennità accessorie, ivi comprese le indennità di carovita o di contingenza.

Le tabelle delle competenze medie sono emanate, sentite le organizzazioni sindacalı, con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale e sono soggette a revisione quando i saları o stipendi dei marittimi hanno subito una variazione di almeno il 5 per cento in forza di nuovi contratti collettivi.

Fino a che non saranno emanate nuove tabelle di competenze medie resteranno in vigore, anche per le altre forme di assistenza e di previdenza, le tabelle vigenti per la cessata Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Sono abrogate le tabelle di salari convenzionali vigenti per i marittimi per l'assicurazione infortuni e per gli assegni familiari.

ART. 21.

I contributi dovuti per il personale navigante durante i periodi d'imbarco per le forme di assistenza e di previdenza indicate nell'articolo 4, nonché per le forme di assicurazione di cui ai successivi articoli 7 e 8, sono determinati in percentuali delle competenze medie degli iscritti secondo le aliquote stabilite dalla tabella A) allegata alla presente legge.

Con l'entrata in vigore della presente legge si intendono abrogate nel settore marittimo le tariffe dei premi delle assicurazioni infortuni e malattie emanate dalle cessate Casse marittime che vengono sostituite dai contributi di cui al comma precedente.

Nel primo quinquennio d'applicazione della presente legge, le aliquote dei contributi di cui al primo comma possono essere modificate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per il tesoro e del Ministro per la marina mercantile, in relazione ai risultati conseguiti.

ART. 22.

L'accertamento e la riscossione dei contributi dovuti per il personale navigante per le forme di assistenza e di previdenza di cui all'articolo precedente, son fatti unitamente ai contributi dovuti per lo stesso personale per:

- a) l'assicurazione per la tubercolosi;
- b) l'assicurazione per la disoccupazione involontaria;
- c) gestione I. N. A.-Casa, sulla base delle competenze medie assegnate agli iscritti e secondo le percentuali indicate nella tabella A) allegata alla presente legge.

Per quanto concerne i contributi della gestione I. N. A.-Casa nel settore marittimo è abrogato l'articolo 9 della legge 28 febbraio 1949, n. 43.

A titolo di rimborso spese per la riscossione dei contributi di cui ai precedenti commi gli Enti interessati devono corrispondere alla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara un contributo pari al 2 per cento dell'ammontare dei contributi riscossi per loro conto.

ART. 23.

Si considera come datore di lavoro l'armatore della nave, il quale è responsabile verso la Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara anche della parte di contributo a carico degli inscritti.

In deroga all'articolo 369 del Codice della navigazione l'armatore ha facoltà di ritenere dalle persone dell'equipaggio la parte di contributo a loro carico.

ART. 24.

I proprietari e gli armatori sono sempre personalmente e solidalmente responsabili verso la Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara del pagamento dei contributi stabiliti dalla presente legge e tale responsabilità non cessa neppure nei casi di naufragio della nave oppure di limitazione del debito dell'armatore.

ART. 25.

Le navi per le quali non sia obbligatoria la tenuta del ruolo di equipaggio, saranno munite, dall'Ufficio marittimo nei cui registri sono inscritte, di un ruolino sul quale devono risultare il nome della nave, il nome del proprietario e dell'armatore col relativo indirizzo, il tonnellaggio e la potenza dell'apparato motore, nonché tutti i movimenti d'imbarco e sbarco dei componenti dell'equipaggio con l'indicazione delle generalità, compartimento d'iscrizione, numero di matricola, qualifica a bordo e le date d'imbarco e sbarco.

I ruolini devono essere rinnovati all'atto dell'esaurimento dei fogli o, comunque, non più tardi di un anno dal loro rilascio.

ART. 26.

Le Capitanerie di porto e gli Uffici marittimi che sono autorizzati a tenere le matricole o i registri delle navi, devono comunicare entro otto giorni alla sede compartimentale della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara nella cui giurisdizione territoriale essi hanno la loro sede, ogni nuova inscrizione di navi nelle matricole e nei registri, indicando per ciascuna nave il nome e il tipo di essa, la stazza lorda, la potenza dei cavalli dell'apparato motore per i pescherecci, il numero d'inscrizione, il genere della navigazione cui la nave è adibita, il nome del proprietario e dell'armatore, con l'indirizzo di ciascuno, nonché la tabella d'armamento della nave.

Le Capitanerie di porto e gli Uffici marittimi sono altresì tenuti a comunicare, entro lo stesso termine di otto giorni, alla competente sede della Cassa nazionale, tutte le variazioni avvenute nella proprietà navale (ven-

dite, sequestro, naufragio, ecc.), e ogni cambiamento dell'armatore, della denominazione della nave e della destinazione, della stazza lorda e della potenza dei cavalli, dell'apparato motore e della tabella di armamento della nave.

Alla fine di ogni trimestre, le Capitanerie di porto, gli Uffici marittimi e gli Uffici consolari trasmettono alla competente sede compartimentale della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara un elenco di tutti i ruoli di equipaggio e ruolini rilasciati durante il trimestre, indicando per ciascun documento rilasciato il numero, il nome e il tipo della nave, il nome del proprietario e dell'armatore, il loro indirizzo, nonché la data e l'ufficio di rilascio.

ART. 27.

Agli armatori delle navi è notificato ogni tre mesi un ordine di pagamento con l'indicazione dei contributi provvisori calcolati sulla base della tabella di armamento della nave. La notificazione è fatta dalla sede compartimentale o dall'ufficio locale della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara nella cui giurisdizione territoriale si trova la Capitaneria di porto o Ufficio marittimo d'inscrizione della nave.

ART. 28.

Entro venti giorni dall'avvenuta notifica dell'ordine di pagamento, l'armatore deve provvedere al relativo versamento o direttamente alla sede compartimentale o all'Ufficio locale della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara che ha emesso l'ordine di pagamento, oppure mediante versamento in conto corrente postale secondo le modalità stabilite dalla Cassa.

Dall'importo dei contributi risultanti dall'ordine di pagamento il datore di lavoro provvede a detrarre le somme corrispondenti a periodi di disarmo della nave, non inferiori a 15 giorni, debitamente certificati dalla Capitaneria di porto o dall'Ufficio marittimo, nonché le somme anticipate agli inscritti per lo stesso periodo cui si riferisce l'ordine di pagamento o per periodi arretrati a titolo di assegni familiari, assegni per congedo matrimoniale o per altre prestazioni che sia autorizzato ad anticipare ai lavoratori stessi, versando la differenza qualora risulti un saldo a suo debito o chiedendone il rimborso qualora il saldo risulti a suo credito.

ART. 29.

Entro il termine di cui all'articolo precedente e contemporaneamente al versamento delle somme dovute qualora il conguaglio comporti un saldo a suo debito, il datore di lavoro deve presentare un prospetto, in duplice copia, con l'elenco delle persone per le quali sono stati effettuati pagamenti per prestazioni previdenziali a termine di legge, indicando per ciascuna persona le generalità, il Compartimento d'inscrizione, il numero di matricola, la qualifica di bordo, l'importo corrisposto e il titolo per cui è fatta la corresponsione. Il prospetto deve altresì indicare chiaramente il nome e l'indirizzo dell'armatore, il tipo e il nome della nave a cui si riferisce il versamento, il numero di matricola e di registro della nave, il Compartimento o Ufficio marittimo d'inscrizione della nave stessa e il numero del ruolo d'equipaggio o del ruolino.

Al prospetto, che deve essere sottoscritto dall'armatore o dal comandante della nave, devono essere allegate le copie dei certificati di stato di famiglia per i componenti dell'equipaggio di nuova assunzione aventi familiari a carico, nonché per i lavoratori per i quali i certificati già presentati sono scaduti di validità.

Una copia del prospetto è restituita al datore di lavoro con l'attestazione dell'avvenuto adempimento.

Se dal conguaglio risulta un saldo a credito dell'armatore, la Cassa provvede al rimborso.

Авт. 30.

In caso di scadenza o di disarmo di un ruolo d'equipaggio o di un ruolino, gli Uffici marittimi o consolari trasmettono il ruolo o il ruolino alla sede compartimentale o all'Ufficio locale della Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara nella cui circoscrizione territoriale si trova la Capitaneria di porto o l'Ufficio marittimo d'inscrizione della nave.

La sede o l'ufficio della Cassa nazionale accerta le somme dovute in base agli effettivi periodi d'imbarco risultanti dal ruolo o dal ruolino ed effettua il conguaglio fra le somme effettivamente dovute e quelle versate in base agli ordini di pagamento provvisori.

Se dal conguaglio risulta un saldo a debito dell'armatore la Cassa nazionale notifica un ordine di pagamento all'armatore con la somma da versare a saldo.

Per le modalità e i termini del versamento si applica quanto disposto dal precedente articolo.

Se dal conguaglio risulta una differenza a credito dell'armatore, la Cassa nazionale effettua il rimborso oppure accredita tale differenza sul ruolo o ruolino successivo.

ART. 31.

L'armatore che versa le somme dovute oltre il termine stabilito, è tenuto al pagamento degli interessi di mora nella misura del 5 per cento annuo a decorrere dal giorno in cui le somme stesse dovevano essere versate.

Qualora la Cassa nazionale consente all'armatore una rateazione per il pagamento delle somme dovute l'armatore deve corrispondere l'interesse dell'8 per cento con la decorrenza stabilita dal primo comma. La rateazione non comporta novazione del debito.

I contributi non versati alla scadenza stabilita, compresi gli interessi di mora, sono riscossi dalla Cassa mediante la procedura di riscossione stabilita dall'articolo 6 del regio decreto-legge 29 marzo 1923, n. 884.

CAPO II.

CONTRIBUTI DEGLI INSCRITTI ALLA GESTIONE SPECIALE

ART. 32.

Per il personale di stato maggiore navigante in ruolo organico e per gli addetti agli uffici delle società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale o sovvenzionate, la misura dei contributi per ciascuna forma di assistenza e previdenza, nonché per le altre forme di assicurazione, di cui ai precedenti articoli 4, 7, 8 e 22, è stabilita in percentuale della retribuzione effettiva secondo le aliquote indicate nella tabella B) allegata alla presente legge.

La retribuzione effettiva è quella stabilita dall'articolo 13 della legge 25 luglio 1952, n. 925.

Per la determinazione sia dei contributi sia delle prestazioni, è abolito il limite della retribuzione di cui all'articolo 11 della predetta legge 25 luglio 1952, n. 925, e al decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1957.

Dal contributo del personale navigante per l'assicurazione per l'invalidità, vecchiaia e superstiti è detratta la quota dovuta alla Gestione marittimi sulla base della competenza media attribuita all'inscritto durante i periodi di imbarco.

Авт. 33.

Il versamento dei contributi è fatto dalle società di navigazione alla sede centrale o ad una sede compartimentale della Cassa, secondo le disposizioni impartite da quest'ultima, in rate trimestrali posticipate e non oltre il giorno 10 del mese successivo alla scadenza del trimestre.

In caso di ritardo dei versamenti decorre l'interesse di mora del 5 per cento dalla scadenza del trimestre e la Cassa avrà diritto di prelazione sull'ammontare delle sovvenzioni concesse alla società o di prelevamento sulle cauzioni.

Il versamento dei contributi deve essere acccmpagnato da un prospetto, in duplice copia, per il personale navigante e da un prospetto, sempre in duplice copia, per il personale amministrativo con l'indicazione delle generalità degli iscritti, data di nascita, qualifica, periodo a cui corrisponde il contributo e ammontare della retribuzione e del contributo.

Dall'importo dei contributi dovuti, la società detrae le somme anticipate ai lavoratori per lo stesso periodo trimestrale o per periodi arretrati a titolo di assegni familiari, assegno per congedo matrimoniale o per altre prestazioni che la società sia autorizzata ad anticipare ai lavoratori stessi, versando la differenza qualora risulti un saldo a suo debito o chiedendone il rimborso qualora il saldo risulti a suo credito.

Ai prospetti sopra indicati devono essere allegate le copie dei certificati di stato di famiglia per i lavoratori di nuova assunzione aventi familiari a carico, nonché per i lavoratori per i quali i certificati presentati siano scaduti di validità.

TITOLO III.

PRESTAZIONI

ART. 34.

A modifica degli articoli 6, 10 e 27 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, e degli articoli 71 e 72 del regolamento 25 gennaio 1937, n. 200, ai fini della misura delle prestazioni economiche spettanti nei casi d'infortunio sul lavoro o di malattia dei marittimi, si considera come retribuzione la competenza media attribuita al marittimo nell'imbarco durante il quale si verificò l'infortunio o la malattia o precedente alla constatazione medica della malattia.

L'indennità giornaliera è corrisposta nella misura della intera competenza ed è pari al quoziente ottenuto dividendo per 30 la competenza media mensile stessa.

Per la liquidazione delle rendite per inabilità permanente e dell'assegno di morte è considerata quale retribuzione la competenza media, di cui al primo comma, aumentata del 25 per cento, fermi restando i limiti minimi e massimi stabiliti dagli articoli 39, penultimo comma, e 27, penultimo comma, del regio decreto 17 agosto 1935, n. 1765, rispettivamente sub articoli 5 e 4 della legge 3 aprile 1958, n. 499.

La rendita dei superstiti è calcolata sulla base dell'intera competenza media, indicata al primo comma.

ART. 35.

Per il personale navigante imbarcato gli assegni familiari sono corrisposti dalla data di imbarco fino alla data di sbarco in conformità alle risultanze del ruolo d'equipaggio o del ruolino e del libretto di matricolazione.

TITOLO IV.

DISPOSIZIONI VARIE E FINALI

ART. 36.

I fondi di capitalizzazione e di ripartizione e riserva, istituiti dall'articolo 21 della legge 25 luglio 1952, n. 915, per le due gestioni della cessata Cassa nazionale per la previdenza marinara, ferme restando le disposizioni contenute nei commi 6º) e 7º) dello stesso articolo, sono soppressi e le somme disponibili alla data di entrata in vigore della presente legge in detti fondi sono trasferite a due fondi di riserva speciale di garanzia, uno per ciascuna gestione, intesi ad assicurare il tempestivo pagamento delle prestazioni.

Ai suddetti fondi speciali di garanzia è devoluto il 3 per cento dei contributi per l'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti annualmente riscossi dalle due gestioni.

L'accantonamento di cui al comma precedente cessa quando la riserva speciale di garanzia abbia raggiunto un importo pari al 50 per cento delle somme erogate nell'anno per il pagamento delle prestazioni.

L'un per cento delle somme devolute, ai sensi del comma secondo del presente articolo, ai fondi di garanzia delle due gestioni

è destinato temporaneamente a coprire il disavanzo riscontrato nella gestione del fondo assegni complementari, istituito con la legge 10 agosto 1950, n. 724.

Авт. 37.

Nell'ambito del settore marittimo sono abrogate le norme di cui ai commi 1º) e 2º) dell'articolo 49 del decreto-legge 17 agosto 1935, n. 1765, sull'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali. I capitali di copertura delle rendite accantonati in applicazione delle dette norme sono attribuiti a una riserva speciale di garanzia intesa ad assicurare il tempestivo pagamento a carico dell'assicurazione.

Qualora la riserva speciale di cui al comma precedente venga a risultare di importo inferiore al 50 per cento delle somme erogate nell'ultimo anno per il pagamento delle prestazioni a carico dell'assicurazione, il 3 per cento dei contributi annualmente riscossi sarà devoluto alla riserva stessa, sino al raggiungimento di detta percentuale.

ART. 38.

L'articolo 4 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito in legge con la legge 22 gennaio 1934, n. 244, è modificato come segue:

- « La visita sanitaria prevista nei casi indicati nell'articolo 3 è effettuata da una Commissione permanente di 1º grado costituita presso ciascuna Capitaneria di porto, sede di Compartimento marittimo e composta:
- 1º) dal medico di porto di ruolo, presidente;
- 2º) da un medico designato dalla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara;
- 3º) da un medico scelto dal Comandante del porto, sede della Commissione, fra quelli designati dalle organizzazioni sindacali della gente di mare ».

Авт. 39.

L'articolo 5 del regio decreto-legge 14 dicembre 1933, n. 1773, convertito in legge con la legge 22 gennaio 1934, n. 244, è modificato come segue:

« Contro le risultanze della visita sanitaria effettuata dalla Commissione di cui all'articolo precedente è ammesso ricorso, entro sessanta giorni da quello della comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una Com-

missione centrale di 2º grado presso il Ministero della marina mercantile e costituita come segue:

- 1º) dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti, del Ministero della marina mrcantile, o da un suo delegato, presidente;
- 2º) da un ufficiale generale medico della marina militare;
- 3º) da un funzionario medico di grado non inferiore al VI, appartenente al Ministero della sanità pubblica;
- 4º) da un medico designato dalla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara;
- 5°) da un medico rappresentante gli armatori:
- 6º) da un medico rappresentante della gente di mare.

I membri di cui ai nn. 5º e 6º) saranno scelti dal Ministero della marina mercantile fra quelli designati dalle rispettive Organizzazioni sindacali a carattere nazionale.

I membri di cui ai nn. 4°) e 6°) non possono essere quelli che hanno fatto parte della Commissione di 1° grado».

ART. 40.

Le disposizioni della presente legge non si applicano al personale navigante in ruolo organico delle ferrovie dello Stato inscritto al Fondo pensioni delle ferrovie medesime.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge cessa il versamento provvisorio dei contributi alla Cassa nazionale per l'assistenza e previdenza marinara da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il personale di cui al primo comma.

I contributi riscossi anteriormente all'entrata in vigore della presente legge per detto personale saranno dalla Cassa nazionale rimborsati alle ferrovie dello Stato all'atto del collocamento in quiescenza di ciascuna persona.

Per i periodi di navigazione compiuti eventualmente avanti l'iscrizione al Fondo pensioni delle ferrovie con versamento di contributi dell'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti, la Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara all'atto del collocamento in quiescenza da parte delle ferrovie liquiderà una pensione pari al 20 per cento dell'importo dei contributi versati durante detti periodi in aggiunta alla pensione liquidata dal Fondo pensioni delle ferrovie.

Sono abrogati gli articoli 41, 42 e 43 del regolamento approvato con regio decreto 6 luglio 1922, n. 1447.

ART. 41.

Per il periodo fra la data di entrata in vigore della presente legge e la data di nomina degli organi della Cassa, di cui all'articolo 9, con decreto del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, sarà nominato un Commissario con l'incarico di preparare la fusione delle Casse e degli Enti di cui all'articolo 1 e la funzionalità della sede centrale

Al commissario sono conferite tutte le attribuzioni assegnate agli organi della Cassa dagli articoli 10, 14 e 16 della presente legge.

Con lo stesso decreto è stabilita la retribuzione e le indennità spettanti al commissario.

Il commissario può delegare a vice-commissari, uno per ciascuna Cassa o Ente soppressi, le proprie funzioni nell'ambito della competenza per materia e per territorio di ciascuno di essi.

ART. 42.

Il personale in pianta stabile addetto all'Amministrazione e ai servizi delle Casse marittime e dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare alla data di entrata in vigore della presente legge, purché sia riconosciuto idoneo, sarà conservato in servizio con gli stipendi e le indennità a ciascuno attribuiti alla data suindicata e con tutti i diritti acquisiti in conformità ai regolamenti del personale.

Ĝli impiegati dell'Istituto nazionale della previdenza sociale addetti agli Uffici della Cassa nazionale per la previdenza marinara possono essere assunti, su richiesta, dalla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara, conservando gli stipendi e le indennità goduti alla data di entrata in vigore della presente legge e con tutti i diritti acquisiti in conformità al regolamento del personale dell'Istituto.

L'Istituto nazionale per la previdenza sociale trasferirà alla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara la copertura degli oneri finanziari per i diritti acquisiti dagli impiegati assunti dalla Cassa.

ART. 43.

Entro il termine di cinque anni-dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per il lavoro e la previ-

denza sociale, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, potranno essere emanate norme per perfezionare e coordinare le norme che regolano le forme di assistenza e di previdenza gestite dalla Cassa nazionale per l'assistenza e la previdenza marinara, nonché per coordinare dette norme con le disposizioni che regolano le forme di previdenza e assistenza sociale della generalità dei lavoratori.

TABELLA A.

MISURA DEI CONTRIBUTI A PERCENTUALE SULLE COMPETENZE MEDIE PER IL PERSONALE NAVIGANTE DELLA MARINA LIBERA

FORME DI ASSISTENZA E PREVIDENZA	A carico del datore di lavoro	A carico del lavoratore	TOTALE
1. – Assicurazione invalidità, vecchiala e superstiti:			
a) navi fino a 300 tonnellate di stazza lorda:			
Stato maggiore	16 %	4 %	20 %
Bassa forza	17 %	3 %	
b) navi oltre 300 tonnellate di stazza lorda:			
Stato maggiore	30,50 %	9,50 %	40 %
Bassa forza	33,00 %	7,00 %	
2 Assicurazione infortuni	4,60 %	_	4,60 %
3. – Assicurazione malattie:			
a) fondamentale	11,50 %	_	11,50 %
b) complementare	4,50 %	_	4,50 %
c) famili a ri	7,50 %	_	7,50 %
4. – Prestazioni supplementari, contrattuali e regolamento organico	0,60 %		0,60 %
5. – Assegni familiari	23,00 %	_	23,00 %
6. – Assicurazione contro la tubercolosi	2,50 %		2,50 %
7. – Assicurazione contro la disoccupazione	2,90 %	_	2,90 %
8. – Assistenza generica	0,75 %	0,75 %	1,50 %
9. – Assistenza orfani	0,10 %	0,10 %	0,20 %
10. – Assistenza pensionati	1,25 %	0,75 %	2,00 %
11. – I. N. ACasa	1,30 %	0,70 %	2,00 %

TABELLA B.

MISURA DEI CONTRIBUTI A PERCENTUALE SULLE RETRIBUZIONI EFFETTIVE PER IL PERSONALE NAVIGANTE IN RUOLO ORGANICO E IL PERSONALE AM-MINISTRATIVO DELLE SOCIETÀ ESERCENTI LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE O SOVVENZIONATE

FORME DI ASSISTENZA E PREVIDENZA	A carico della società	A carico del lavoratore	TOTALE
1 Assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti	18,50 %	7,50 %	26 %
2. – Assicurazione infortuni (a)	2,45 %	_	2,45 %
3. – Assicurazione malattie	7,00 %		7,00 %
4. – Assicurazio n e malattie familiari	5,00 %		5,00 %
5. – Prestazioni supplementari	0,45 %	_	0,45 %
6. – Assegni familiari	15,30 %	_	15,30 %
7. – Assicurazione tubercolosi	2,01 %	_	2,01 %
8. – Assistenza generica	0,50 %	0,50 %	1,00 %
9. – Assistenza orfani	0,08 %	0,08 %	0,16 %
10. – Assistenza pensionati	1,00 %	0,50 %	1,50 %
11. – I. N. ACasa	1,15 %	0,57 %	1,72 %
(a) Per il solo personale navigante.			