

CAMERA DEI DEPUTATI N. 945

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati SINESIO, SCALIA, ARMATO

Presentata il 7 febbraio 1964

**Modifiche alla legge 12 ottobre 1960, n. 1183,
sulle pensioni della Cassa nazionale per la previdenza marinara**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 12 ottobre 1960, n. 1183, sui miglioramenti alle pensioni della Cassa per la previdenza marinara ha lasciato insoluti problemi di fondo da tempo ritenuti indispensabili per adeguare la previdenza marinara, in molti punti statica alle posizioni istituzionali del 1919, a più aggiornati concetti sociali.

Si rende quindi necessario che vengano aggiornate e modificate posizioni che più volte ed autorevolmente, vennero esaminate dagli Enti assicurativi e dalle Organizzazioni e particolarmente venga fatta luce legislativa su voti e raccomandazioni di particolari aspetti previdenziali evidenziati dai Ministeri della marina mercantile, del lavoro e della previdenza sociale e dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, nel parere emesso nel febbraio 1959 sul disegno di legge 12 dicembre 1958, diventato poi, la legge del 12 ottobre 1960 n. 1183.

Nell'applicazione letterale dell'articolo 1 della legge n. 1183 riguardante la riliquidazione delle pensioni che dovevano essere riportate alle competenze medie indicate dalla legge 25 luglio 1952, n. 915, quindi aumentate del 12 per cento, si sono constatate alcune posizioni rivelatesi statiche e assurde come la seguente: comandanti e direttori di macchina imbarcati su navi da 150 a 500 tonnellate di stazza lorda.

La tabella delle competenze medie valevoli ai fini della misura dei contributi e della pensione, in vigore dal 1° aprile 1937 al 31 luglio 1952, interessante, secondo le diverse qualifiche di bordo, gli equipaggi delle navi a propulsione meccanica, assegnava, per i comandi ed i direttori di macchina due distinti valori, a secondo che l'imbarco era effettuato su navi inferiori a 150 tonnellate od oltre 150 tonnellate.

La competenza media per il comandante e il direttore di macchina imbarcati su navi fino a 150 tonnellate era di lire 500 mensili; per gli imbarcati su navi di oltre 150 tonnellate, era di lire 1.000 mensili.

A norma dell'articolo 7 della legge 25 luglio 1952, n. 915, sulla « Sistemazione della previdenza marinara » i marittimi dei gradi sopraindicati, e pensionati prima di tale data, per aver compiuto 30 anni di navigazione, di cui tre anni in tal grado, su navi al di sotto di 150 tonnellate, ebbero riliquidata la pensione da lire 500 a lire 30.000 (60 volte) e da lire 1.000 a lire 60.000 (60 volte) se imbarcati su navi superiori a 150 tonnellate.

La tabella delle competenze medie, in vigore dal 1° agosto 1952, che sostituì la precedente del 1937, unificò per il tonnellaggio fino a 500 tonnellate, le due precedenti competenze, e così, per i gradi di comandante e direttore di macchina, non si ebbe più,

una competenza per le navi inferiori alle 150 tonnellate e una per quelle superiori alle 150 tonnellate come in precedenza, ma una unica fino alle 500 tonnellate assegnando, sempre per una navigazione di 30 anni, compiuta per almeno 3 anni nei gradi sopraindicati dopo il 1° agosto 1952, il valore di lire 35.000.

A causa come detto della diversa suddivisione delle competenze medie andate in

vigore il 1° agosto 1952 (unica, e di lire 35.000 per le navi fino a 500 tonnellate) rispetto alla precedente tabella del 1° aprile 1937 (la quale stabiliva due competenze, di lire 500 per le navi fino a 150 tonnellate e di lire 1.000 per le navi di oltre 500) ed in conseguenza delle intervenute riliquidazioni — 1952 e 1960 — la posizione pensionistica dei nominati ufficiali è la seguente:

Competenza media 1° aprile 1957	Pensione mensile rivalutata 1° agosto 1952 (a)	Competenza media e pensione mensile dal 1° agosto 1952 al 1° giugno 1957 (c)	Pensione riliquidata (b)
Fino a 150 tonnellate . . L. 500	60 = 30.000	L. 35.000	L. 39.400
Da 150 a 500 tonnellate . L. 1.000	60 = 60.000		

(a) Questa rivalutazione per le pensioni in godimento alla data del 1° agosto 1952 è avvenuta per il primo comma dell'articolo 7 della legge 25 luglio 1952.

(b) Questa riliquidazione è conseguenziale all'applicazione del primo comma dell'articolo primo della legge n. 1183 del 1960 per il quale le pensioni liquidate e da liquidarsi (cioè le lire 30.000 e le lire 60.000 rivalutate e riguardanti il periodo fino al 1° agosto 1952 e le pensioni liquidate con le competenze valide dopo il 1° agosto 1952, lire 35.000) andavano rapportate a quelle in vigore dopo il 1° agosto.

(c) Ed aumentate del 12 per cento.

Dal prospetto e dalla precedente illustrazione si rileva che i comandanti ed i direttori di macchina imbarcati fino al 1° agosto 1952 su navi da 150 a 500 tonnellate non hanno percepito alcun aumento per la legge n. 1183 del 1960, perché fruanti di una pensione di lire 60.000, rimasta statica perché... si sarebbe dovuta ragguagliare alla competenza stabilita il 1° agosto 1952 di lire 35.000 che aumentata del 12 per cento avrebbe raggiunto lire 39.400!

Queste posizioni sono state rilevate in sede di bilancio del Ministero della marina mercantile dal relatore senatore Genco (*Atti parlamentari* n. 1705-A) Relazione VII Commissione, 5 ottobre 1961, pagina 40) che, per essere stato relatore anche della legge del 12 ottobre 1960 n. 1183 sui miglioramenti delle pensioni della previdenza marinara era il parlamentare più qualificato per richiamare il Governo ad eliminarle.

Soffermandosi sulla parte riguardante la previdenza ed assistenza della gente di mare e in particolare sulla legge del 12 ottobre 1960 n. 1183 il relatore così si è espresso:

« Ovviamente la legge non è stata trovata da tutti soddisfacente in quanto, per alcuni è rimasto immutato il trattamento goduto

all'atto della sua emanazione e per altri — invero pochi — il trattamento di pensione che potrà essere liquidato sarà inferiore a quello che si sarebbe ottenuto senza la legge predetta.

Trattasi precisamente di coloro che avevano navigato al comando di piccole unità anteriormente al 1° agosto 1952 quando le competenze medie, prese a base di calcolo per la determinazione delle pensioni, acquistavano la massima misura a partire dalle navi di stazza lorda superiori alle 150 tonnellate e non alle 500 tonnellate come è previsto dalla legge 25 luglio 1952, n. 915. E poiché la nuova legge, stabilisce che le pensioni debbono essere liquidate sulle competenze previste dalla citata legge n. 915, vien meno, in alcuni casi, la possibilità di far valere competenze superiori a quelle previste da quest'ultima legge sebbene sulle stesse sia stata effettuata, per più anni, la regolare contribuzione.

Il vostro relatore, al riguardo, deve necessariamente raccomandare una sollecita eliminazione degli inconvenienti ».

Questa posizione relativa ai trattamenti rimasti statici, con l'entrata in vigore della legge n. 1183 del 1960 e quella relativa al

miglioramento ed all'adeguamento delle pensioni di reversibilità è corretta dall'annesso articolo 1.

Con l'articolo 2 si intende di aggiornare la materia previdenziale dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiera estera.

Il quesito se la navigazione compiuta su navi estere da marittimi italiani, e la relativa contribuzione di riscatto, debba avere:

a) carattere di complementarietà per i periodi di navigazione su navi italiane come disposto dall'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 e dall'articolo 44 del regolamento 6 luglio 1922;

b) efficacia nelle disposizioni contenute negli articoli 9 e 10 della legge 25 luglio 1952 (passaggio dei contributi alla assicurazione generale obbligatoria agli effetti del conseguimento del diritto a pensione ed agli effetti della prosecuzione volontaria nell'assicurazione stessa);

c) efficacia della contribuzione di riscatto al conseguimento del diritto a pensione, diretta e di reversibilità, ha avuto ampia e privilegiata trattazione presso gli organi esecutivi e collegiali della Cassa. La Direzione della Cassa, con argomentazioni di carattere prettamente giuridico, insiste nella tesi di dare ai contributi previdenziali dei marittimi imbarcati su navi estere — se non possono far valere alcun contributo su navi nazionali — un carattere di complementarietà negando non solo ad essi la possibilità di maturare una pensione nell'ambito dell'ordinamento della Cassa, ma anche di trasferire i contributi nella assicurazione generale obbligatoria. La tesi della Cassa non è stata condivisa per ragioni sociali, e di indirizzo con le convenzioni internazionali, orientate nel senso di far concorrere per il conseguimento del diritto a pensione, tutti i contributi relativi, dai Ministeri della marina mercantile e del lavoro e della previdenza sociale.

Nel particolare merito della efficacia del riscatto da far valere, sia dall'interessato, sia dai superstiti entro i tre anni dal termine dell'imbarco su navi estere (articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 e articoli 44 e 45 del regio decreto 6 luglio 1922), il Ministero del lavoro e della previdenza sociale si è espresso « che ove trattasi di morte per infortunio avvenuto a bordo di nave estera appartenente a Stato che non pratica le assicurazioni sociali obbligatorie per la gente di mare debba essere consentito ai familiari del marittimo, che ha al suo attivo anche navigazione su navi italiane, di sostituirsi al dante causa nell'esercizio della facoltà di ri-

scatto ». Ove invece si tratti di invalidità permanente alla navigazione o di morte di un marittimo — mai iscritto alle matricole della gente di mare — il Ministero stesso ha espresso il parere « che il trattamento pensionistico debba essere concesso dall'assicurazione generale obbligatoria ».

La Cassa per la previdenza marinara e gli accennati Ministeri nell'esaminare in sede amministrativa la questione hanno rilevato la delicatezza di essa e la necessità di perfezionare e disciplinare la materia e renderla più aderente alle situazioni che possono verificarsi. In realtà, l'imbarco di marittimi italiani su navi estere, all'emanazione della legge istitutiva sulla previdenza marinara del 26 ottobre 1919, non poteva che essere considerato come uno sporadico fenomeno e perciò la cautelativa dizione dell'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919. A distanza di quaranta anni il fenomeno è una realtà contingente ed oltre 10.000 marittimi prestano il loro lavoro su navi straniere versando i prescritti contributi previsti dal nostro ordinamento. Tale realtà rende necessario aggiornare la disciplina.

Il C. N. E. L. esaminò questo argomento nell'esprimere il richiesto parere, nel febbraio 1958, sul disegno di legge riguardante i miglioramenti sulla previdenza marinara (diventato poi la legge del 12 ottobre 1960) n. 1183 e ne trasse la conclusione che:

« Occorrerebbe, quindi aggiornare la disciplina modificando l'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, nel senso di prevedere che i marittimi possano essere ammessi a far valere tra i periodi di navigazione richiesti per il conseguimento a pensione dalla Cassa, anche quelli compiuti tra gli equipaggi di navigazione mercantili straniere », ma... ritiene che « il problema troverà la sua più idonea sede di risoluzione nel riordinamento generale di tutta la previdenza marinara, riordinamento già previsto in progetto ».

A parte che il disegno di legge accennato, non prevedeva alcun riordinamento (necessario, urgente e prefissato, come riteneva il C. N. E. L. nel parere conclusivo) ma solo un coordinamento da esercitarsi entro un certo periodo di tempo, si osserva che la stretta osservanza dell'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919 — un dispositivo che ha oltre 40 anni e per cui la navigazione effettuata da marittimi italiani su navi battenti bandiera estera pagata o riscattata ai fini previdenziali, ha solo un limitato valore, è contraria ad ogni principio sociale, non è in

armonia alle Convenzioni internazionali e provoca, specialmente nel caso di infortuni mortali, che non vengono riconosciuti ai fini del trattamento previdenziale, penose e dolorose conseguenze.

Con il riordinamento della materia si rende indispensabile regolarizzare le norme di tale riscatto.

Con l'articolo 3 si è provveduto a correggere la ingiustificata norma che fa dipendere il riconoscimento dei periodi di richiamo, nell'ultima guerra, dall'esistenza di una contribuzione alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, nell'anno precedente al richiamo stesso.

Per l'articolo 12 del decreto-legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, i periodi di servizio militare degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara per il richiamo alle armi fra il 10 giugno 1940 e l'8 novembre 1945, sono considerati coperti di contribuzione alla Cassa stessa, purché risulti nell'anno precedente, al richiamo alle armi, un periodo di iscrizione alla predetta Cassa.

Per tale limitazione, marittimi con lunga navigazione ma che nell'anno precedente al 10 giugno 1940 non effettuarono imbarchi, o per disoccupazione o per destinazioni militari o civili, si trovano nelle condizioni di non poter considerare utile il periodo di richiamo dal 10 giugno 1940 all'8 novembre 1945.

Anche il C. N. E. L. nel parere emesso sull'ultima legge riguardante la previdenza marinara esaminando la richiesta, così si è espresso:

« Si stabilisca che per il computo del periodo militare sia valido qualsiasi precedente periodo di contribuzione fatta alla Gestione marittimi ».

Contemporaneamente però, il C. N. E. L. ravvisò l'opportunità di « rinviare la soluzione del problema al riordinamento di tutta la previdenza marinara, a causa della necessità di riverderne i calcoli finanziari, indicandola però « sin da adesso ».

Il problema da risolvere è maturo da più di 15 anni; ogni ulteriore ritardo al suo accoglimento sarebbe penoso e grottesco: esso riguarda una limitata pattuglia di marittimi che ha servito la Patria in guerra ed il riconoscimento di questo servizio è semplicemente doveroso.

L'articolo 4 tende a sanare pietosi casi ed ammettere le figlie nubili maggiorenni inabili o nullatenenti al beneficio della pensione di reversibilità marinara ancorché il padre assicurato risulti deceduto in epoca precedente

all'entrata in vigore dell'articolo 14 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, che determinò il beneficio in questione ai figli maggiorenni, ed inabili. Ciò per eliminare, almeno nei casi più dolorosi, che le figlie nubili maggiorenni, nullatenenti ed inabili vengano abbandonate solo perché il padre assicurato decedè prima del 19 giugno 1946, data di entrata in vigore del citato decreto legislativo luogotenenziale. Per aggiornare questo istituto si è fatto riferimento all'articolo 18 della legge 15 febbraio 1958, n. 40, riguardanti « Nuove norme sulle pensioni ordinarie a carico dello Stato ».

Con l'articolo 5 del progetto di legge si è inteso porre riparo ad una ingiustificata limitazione.

Nella previdenza marinara il massimo pensionabile si può raggiungere con 25 anni di navigazione effettiva o con 30 anni di servizio utile (navigazione effettiva, doppio computo della navigazione in guerra, servizi figurativi: militari, disoccupazione, malattie, differimenti ecc.).

I periodi di assicurazione oltre tali limiti non sono computati. Tale norma è ritenuta assurda. Nell'assicurazione generale obbligatoria sono previsti limiti di età e di contribuzione per ottenere la pensione ma non è previsto alcun massimale e la pensione è liquidata in base ai contributi versati e accreditati.

La limitazione esistente nella previdenza marinara non risulta esistente in alcun fondo previdenziale. È da ritenersi socialmente equa l'istanza che le pensioni, attualmente ragguagliate in trentesimi vengano aumentate di un trentesimo per ogni anno di contribuzione effettiva o figurativa oltre i massimi attualmente previsti.

Con l'articolo 6 si tende ad eliminare una situazione particolare ingiusta — e più volte rilevata dal Comitato amministratore della Cassa per la previdenza marinara — che si riscontra nell'articolo 36 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, per il quale, alla morte dell'iscritto che non lascia vedova, né orfani, ma il padre di oltre 65 anni o inabile al lavoro e di cui l'iscritto era il principale sostegno, spetta a questi una pensione uguale al terzo di quella che sarebbe o che era corrisposta all'iscritto. Tale pensione (per il 3° comma del citato articolo) spetta alla madre solo se, alla data di morte dell'iscritto, era vedova o separata dal marito per colpa di lui o nubile se il figlio fosse stato riconosciuto e risulti che l'iscritto era l'unico o il principale e necessario sostegno.

Per applicazione che viene data al citato 3° comma dell'articolo 36 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, nessuna pensione spetta alla madre, quando muore il padre dell'iscritto, che fruiva della pensione di reversibilità del figlio.

Nell'assicurazione generale obbligatoria, (articolo 13 della legge 4 aprile 1952, n. 218) nel caso di morte dell'iscritto che non lasci né moglie, né figli, la pensione è reversibile ai genitori superstiti di età superiore ai 65 anni che non siano già titolari di pensioni dirette, nella misura del 15 per cento per ciascuno.

Con l'articolo 7 si tende a dare una più consistente entità alla pensione di invalidità privilegiata che è liquidabile a qualunque età e con qualunque periodo di navigazione quando il marittimo sia divenuto invalido per infortunio occorso durante l'imbarco o per causa di servizio e per malattia contratta per causa di servizio durante l'imbarco.

Si chiama privilegiata perché nel caso indicato, la misura della pensione non può essere inferiore a 15 anni di navigazione (la metà della massima liquidabile). Se il marittimo all'atto della invalidità potesse far valere oltre 15 anni di servizio la pensione è liquidata in base a tali anni di servizio.

Poiché una pensione così liquidata, in base ad un evento che toglie definitivamente la capacità lavorativa, è di entità assai modesta (attualmente lire 19.500 per il marinaio ed equiparati ed è pari alla pensione minima di lire 10.000 ai superstiti, se l'evento producesse la morte del marittimo) e non risarcisce che in minima parte il grave danno subito, si propone che detta pensione privilegiata sia pari a venti trentesimi della competenza media se il marittimo possa vantare un servizio fino a 15 anni, o sia aumentata di cinque anni del servizio utile, oltre i venti trentesimi se il marittimo vantasse un servizio superiore a 15 anni.

Con l'articolo 8 si tende ad eliminare la norma prevista dal secondo comma dell'articolo 28 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, per la quale ai marittimi che riprendono imbarco dopo il pensionamento, ed ai quali viene sospesa la pensione, possono ottenere una nuova liquidazione purché la nuova navigazione acquistata dopo la sospensione dell'assegno abbia complessivamente una durata inferiore ad un anno. Con la modifica di tale norma il limite di un anno periodo richiesto per ottenere una nuova liquidazione sarebbe abolito e così, tutti i periodi di contribuzione anche di durata inferiore, ritenuti validi.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'articolo 1 della legge 12 ottobre 1960, n. 1183, è sostituito dal seguente:

« Con effetto dal 1° gennaio 1958 il miglior triennio di contribuzione, al quale debbono essere commisurate le pensioni in corso di godimento e quelle da liquidare, deve essere determinato in relazione alle competenze medie:

a) sulle quali l'iscritto ha effettivamente contribuito, ai sensi delle tabelle in vigore nei periodi in cui la navigazione è stata compiuta con la maggiorazione prevista dall'articolo 7, primo comma, della legge 25 luglio 1952, n. 915, per quelle relative a periodi anteriori al 1° agosto 1952 maggiorata dei dodici per cento;

b) oppure, se più favorevoli, quelle contemplate dalle tabelle allegate alla legge 25 luglio 1952, n. 915, maggiorate del dodici per cento.

Qualora la pensione riliquidata ai sensi del precedente comma, ed eventualmente integrata ai minimi di cui al successivo articolo 2, risulti inferiore al trattamento complessivo goduto dal marittimo, o dai suoi superstiti, nessuna variazione sarà apportata alla misura di detto trattamento. La differenza tra i due trattamenti di pensione sarà corrisposta a titolo di assegno personale ».

ART. 2.

L'articolo 30 del regio decreto legge 26 ottobre 1919, n. 1996, è sostituito dal seguente:

« I periodi di navigazione compiuti su navi mercantili straniere, sono validi per il diritto alle prestazioni previste dalle leggi della Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Il riconoscimento è subordinato alla presentazione di apposita domanda e al versamento di un contributo da calcolare nella misura complessiva prevista per l'iscritto e per l'armatore italiano, in base alle competenze medie e all'aliquota contributiva vigente nel momento in cui il periodo di imbarco ha avuto luogo.

Gli effetti del riscatto decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello di ricezione della domanda, se il versamento del contributo è effettuato entro e non oltre sei mesi dalla data di comunicazione da parte della Cassa nazionale per la previdenza marinara dell'ammontare del contributo dovuto. In caso diverso gli effetti del riscatto decorrono dalla data in cui il versamento è effettuato.

Qualora il versamento della somma dovuta venga effettuato dopo sei mesi dalla data della richiesta, ma entro un anno dalla data stessa, gli effetti del riscatto decorrono dalla data del versamento.

Trascorso un anno dalla data di comunicazione, il marittimo è considerato decaduto dalla concessione, ma può presentare una nuova domanda.

Analoga facoltà è ammessa per i connazionali che abbiano svolto servizi di pilotaggio nei porti esteri. In tali casi i periodi di dipendenza da compagnie straniere, o altri organismi ai quali è affidata nei paesi esteri la direzione dei servizi di pilotaggio, sono computati utili in ragione di tre quinti della loro durata effettiva.

Ferme restando tutte le altre disposizioni circa il calcolo del contributo dovuto, la competenza media da applicare ai servizi di pilotaggio svolti all'estero è quella prevista

per il primo gruppo di porti, dall'apposita tabella delle competenze medie mensili per la determinazione dei contributi e delle pensioni degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara.

Il riscatto della navigazione e dei servizi sopra indicati è consentito, entro sei mesi dalla morte del marittimo, dai superstiti aventi diritto a pensione di reversibilità ».

ART. 3.

Il primo comma dell'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1946, n. 391, è sostituito dal seguente:

« I periodi di servizio militare degli iscritti alla Cassa nazionale per la previdenza marinara, per richiamo alle armi nelle Forze armate dello Stato tra il 10 giugno 1940 e l'8 novembre 1945 sono considerati, a tutti gli effetti, coperti di contribuzione alla Cassa. Le pensioni in essere saranno in conformità riliquidate ».

ART. 4.

È concesso diritto a pensione alle figlie nubili maggiorenni dell'assicurato deceduto prima dell'entrata in vigore della presente legge che siano state conviventi e a carico dello stesso all'atto del decesso e che alla data del 1° luglio 1963, o successivamente, siano inabili al lavoro proficuo e siano nullatenenti, anche se le condizioni di inabilità al lavoro e di nullatenenza non sussistevano alla data di morte dell'assicurato.

ART. 5.

Il quarto comma dell'articolo 6 della legge 25 luglio 1952, n. 915, è abrogato.

Per ogni anno di servizio utile, oltre il trentesimo, è corrisposta una maggiorazione pari ad un trentesimo della competenza media.

Le pensioni erogate dopo il 1° agosto 1952 verranno riliquidate in conformità.

ART. 6.

I commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 36 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, sono abrogati.

Se l'iscritto non lascia né vedova né orfani minorenni, ma il padre di età di oltre 65 anni, o inabile al lavoro, spetta a questi una pensione pari al terzo di quella che sarebbe spettata o che era corrisposta all'iscritto. In mancanza del padre, alla data di morte

dell'iscritto o successivamente, la pensione spetta alla madre, anche se sia separata, o nubile, purché abbia riconosciuto il figlio naturale ai sensi del Codice civile, se risulta che l'iscritto era l'unico o il principale sostegno.

Se la morte dell'iscritto è conseguenza diretta di infortunio sul lavoro, il diritto di pensione per il padre non è subordinato ad alcuna condizione di età.

ART. 7.

Il quarto comma dell'articolo 6 della legge 25 luglio 1952, n. 915, è sostituito dal seguente:

« La pensione spettante a norma del precedente articolo 5, ultimo comma, lettera d), è commisurata ai periodi di servizio utile che l'iscritto può far valere, aumentati di 5 anni, con un minimo di 20 anni ».

ART. 8.

Il secondo comma dell'articolo 28 del regio decreto-legge 26 ottobre 1919, n. 1996, è sostituito dal seguente:

« I periodi di navigazione effettuati dopo la data di entrata in vigore della presente legge dai titolari di pensione a carico della « Gestione marittimi » per i quali ricorre l'obbligo dell'assicurazione alla Cassa nazionale marinara, sono computati, a richiesta, ai fini dell'incremento del numero degli anni utili a pensione.

La modifica del trattamento pensionistico ha effetto dal primo giorno del mese successivo a quello nel quale la domanda perviene alla Cassa nazionale per la previdenza marinara ».

ART. 10.

Agli oneri derivanti di cui all'articolo 1 ed alle modifiche previste dalla presente legge per complessivi 300 milioni si provvederà in conformità dell'articolo 14 della legge 12 ottobre 1960, n. 1183.