CAMERA DEI DEPUTATI N. 766

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato TURNATURI

Presentata il 18 novembre 1963

Istituzione degli assegni d'imbarco e riordinamento delle indennità d'imbarco e di navigazione per il personale della Guardia di finanza

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In tutte le marine militari il personale imbarcato fruisce di particolare trattamento economico più vantaggioso rispetto a quello stabilito per il personale in servizio a terra, trattamento che comprende il vitto gratuito e la corresponsione di speciali assegni in contanti.

Tale differenziazione vuol essere, più che un compenso, un riconoscimento del rischio, delle maggiori responsabilità e soprattutto del maggior disagio sia nel suo aspetto materiale, dovuto all'assillante e gravoso servizio di bordo, sia nel suo aspetto morale, dovuto all'inevitabile lontananza dalla famiglia per lunghi periodi dell'anno, sia, infine, nel suo aspetto economico, derivante dalla necessità di dividere con la famiglia, data la impossibilità di costituire un unico focolare, le competenze percepite.

Conseguenza inevitabile del gravoso servizio di bordo è il logorìo fisico del personale imbarcato, logorìo che è connesso generalmente alla vita stessa di bordo, ma che si rivela specialmente, e qualche volta con gravi conseguenze, per quelle categorie di personale che sono costrette a lunghi periodi di imbarco su naviglio sottile, di modesto tonnellaggio.

Deve rilevarsi, inoltre, che, accanto al disagio fisico ed economico, il personale imbarcato è soggetto anche a particolari responsabilità le cui conseguenze possono investire, oltre il campo puramente amministrativo, quello civile e finanche quello penale (nelle varie configurazioni di reati colposi) e che, a volte, possono compromettere lo stesso rapporto d'impiego.

Detta responsabilità appare in tutta la sua evidenza se riferita all'ufficiale o sottufficiale in comando, responsabile della condotta delle navi, ma è altrettanto evidente, anche se di diversa entità, per tutto l'altro personale imbarcato, i cui incarichi comportano quasi sempre l'impiego di complesse apparecchiature, le quali – in caso di disattenzione o errore di manovra – possono produrre eventi suscettibili di recare danni alle persone e alle cose.

Per quanto attiene alla Guardia di finanza, il cui servizio in mare è svolto, com'è noto, sempre a mezzo di naviglio sottile, l'esigenza di un particolare riconoscimento economico per il personale imbarcato ha trovato in passato sempre sollecito il legislatore.

Il regolamento sul servizio di vigilanza finanziaria coi battelli incrociatori, approvato con il regio decreto n. 137 del 25 febbraio 1904, stabiliva compensi « per ogni ora di moto o di servizio alla boa » per il personale di coperta e di macchina dei battelli incrociatori che prestavano servizio di vigilanza finanziaria.

Tale disposizione era intesa a provvedere non solo per il personale militare, ma anche per il personale civile, in quanto com'è noto, inizialmente erano impiegati nel particolare servizio anche salariati dello Stato.

Sin dall'inizio però, e lo precisa lo stesso provvedimento, all'articolo 11, il personale di coperta era costituito esclusivamente da sottufficiali e militari di truppa del Corpo.

La coesistenza nel servizio di personale civile e militare ha fatto sì che, in seguito, la rivalutazione delle indennità corrisposte al personale imbarcato venne prevista per ambedue le categorie in un unico provvedimento e, precisamente, nel decreto ministeriale 1° settembre 1925, n. 1838, contenente norme complementari per l'applicazione del regolamento approvato con regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262, ai salariati dipendenti dal Comando generale della regia Guardia di finanza.

Vennero istituiti in tale sede degli appositi soprassoldi (d'imbarco, di navigazione, per incarichi di fiducia, di funzione e di responsabilità e per lavori speciali) rivolti a compensare particolari prestazioni svolte dai civili e dai militari imbarcati sui natanti della guardia di finanza o addetti a speciali lavori.

In particolare i soprassoldi d'imbarco e di navigazione, goduti pressocché integralmente dai militari del contingente di mare, in quanto, oltre a costituire il personale di coperta, gli stessi si erano nel tempo sostituiti ai civili nel personale di macchina, erano intesi a compensare i rischi, i disagi e le responsabilità che hanno, come si è detto in precedenza, costituito sempre i motivi determinanti dei particolari riconoscimenti a favore del personale militare imbarcato.

Le misure previste, come risulta dal prospetto allegato, erano pressoché analoghe alle corrispondenti aliquote degli assegni d'imbarco in vigore per la Marina Militare.

Malgrado le modifiche intervenute nel tempo, tale allineamento, salvo alcuni ritocchi, fu conservato, successivamente, sino al 1952.

Nel 1930, infatti, il decreto ministeriale 15 gennaio 1930, n. 76655, pur apportando ai soprassoldi in argomento qualche modificazione, non mutò la situazione e così pure il rapporto non venne alterato in seguito, quando con il regio decreto 15 luglio 1938, n. 1156, l'intera materia degli assegni spettanti al personale della Marina venne riordinata organicamente in tutti i diversi settori (assegni di vitto, personali, collettivi e di cancelleria).

La situazione rimase, quindi, invariata nell'ultimo conflitto, durante il quale, peraltro, al personale del contingente di mare del Corpo, essendo passato per l'impiego alla dipendenza della Marina militare, venne corrisposto lo stesso trattamento previsto dal citato regio decreto n. 1156 del 1938.

Nel 1948 infine gli assegni per il personale della Marina militare vennero nuovamente rivalutati con il decreto legislativo 24 gennaio 1948, n. 1962, cui seguì, pochi mesi dopo, il decreto interministeriale 22 aprile 1948, n. 30640, che rivalutò a sua volta i soprassoldi previsti per il personale della Guardia di finanza e ristabilì di nuovo il precedente rapporto pressoché interamente.

La situazione rimase però tale solo sino al 1952, quando con la legge n. 356 dell'8 aprile le aliquote degli assegni giornalieri della Marina militare furono raddoppiate, mentre nessun provvedimento intervenne per adeguare anche l'analogo trattamento del contingente di mare del Corpo.

La sperequazione si è aggravata, quindi, ulteriormente con la entrata in vigore della legge 14 luglio 1959, n. 494, che ha riordinato l'intera materia degli assegni di imbarco provvedendo nel contempo ad una ulteriore congrua rivalutazione degli stessi. Poiché anche queste innovazioni non sono state seguite da un provvedimento inteso ad adeguare i soprassoldi di imbarco e di navigazione, attualmente il rapporto tra il trattamento previsto per il personale della guardia di finanza e quello in vigore per la Marina militare è, in media, di 1 a 6.

In sostanza, oggi il personale imbarcato sul naviglio del Corpo,

pur essendo soggetto a rischi, a responsabilità ed a disagi, in tutti gli aspetti materiali, morali ed economici, non certo inferiori a quelli del personale della Marina militare, dal momento che opera costantemente imbarcato solo su naviglio sottile;

pur essendo da vari anni costituito esclusivamente da personale militare, che tra l'altro, in caso di conflitto, passa con tutte le unità alle dipendenze della Marina militare, dalla quale viene impiegato immediatamente, come è avvenuto nell'ultima guerra, in compiti propri della Marina militare stessa;

pur essendo espressamente previsto nel numero e nelle funzioni dalla legge di ordinamento del Corpo n. 189 del 1959, che ha assegnato, tra l'altro, in via permanente alla Guardia di finanza, anche il compito di eseguire la vigilanza in mare per fini di polizia finanziaria e di concorrere ai servizi di polizia marittima, di assistenza e di segnalazione;

pur dovendo svolgere nell'attuazione del primo compito, in seguito al rafforzarsi

delle organizzazioni contrabbandiere che operano nell'intero Mediterraneo, un servizio in mare notevolmente più oneroso e più rischioso di quello attuato sino al 1948;

pur dovendo spingersi notevolmente lontano dalle coste anche per l'attuazione dei compiti di polizia marittima, di segnalazione e di assistenza;

pur attuando normalmente servizi prolungati, a largo raggio a notevole distanza dalle acque territoriali, essendo progredita la tecnica navale ed avendo di conseguenza acquistato i mezzi impiegati dai frodatori maggiori doti di potenza, di autonomia e di velocità,

continua a percepire « soprassoldi » di valore assolutamente irrisorio, decisamente sproporzionati all'attuale potere di acquisto della moneta e corrisposti sulla base di criteri ormai avulsi dall'ordinamento, dalla crescente specializzazione nautica e dall'impiego, che caratterizzano oggi il servizio navale della Guardia di finanza.

Appare effettivamente sorprendente che personale militare che assomma a tutte le caratteristiche marinare sopraindicate anche le qualità di polizia tributaria, di polizia giudiziaria e di polizia marittima, debba oggi trovare il riconoscimento dei rischi, dei disagi e della responsabilità affrontati in navigazione in un provvedimento, qual'è il decreto ministeriale del 1925 (i successivi citati provvedimenti del 1930 e del 1948, sostituendone gli articoli 45 e 46, hanno solo rivalutato le misure), rivolto a disciplinare l'assunzione, la posizione di stato e l'impiego dei salariati dipendenti dal Comando generale del Corpo.

Il decreto ministeriale, a seguito dei numerosi provvedimenti intervenuti nel tempo in materia di stato giuridico dei salariati, è, peraltro, ormai caduto in disuso e restano solo in vigore pertanto le norme per il contingente di mare della Guardia di finanza.

La singolarità della situazione è evidente.

Si ritiene, quindi, effettivamente necessario procedere ad una completa revisione dell'intera materia, allo scopo di sostituire l'ormai superata forma di corresponsione, provvedendo nel contempo ad adeguare le misure previste per il personale della Guardia di finanza a quelle già in vigore per il parigrado della Marina militare.

A tal fine provvede appunto la presente proposta di legge nella cui stesura, oltre ai motivi precedentemente esposti, si è tenuto anche conto della diversa situazione esistente tra il personale imbarcato sulle navi alturiere e quello che fa servizio su navi in servizio costiero, lagunare, lacuale e portuale.

In particolare:

in tutti e due i casi i comandanti delle unità sono abilitati al comando dopo aver superato, oltre al corso normale, un corso di specializzazione della durata di un anno ed un lungo tirocinio pratico da compiere in sottordine; i motoristi navali vengono formati attraverso corsi di specializzazione della durata di due anni; elettricisti, radaristi e radiotelegrafisti compiono corsi della durata minima di un anno e adeguati periodi di esperimento pratico;

le unità alturiere, dopo l'entrata in vigore della legge 13 dicembre 1956, n. 1409 – che ha attribuito ai militari del Corpo fuori della zona di vigilanza doganale marittima le stesse facoltà già loro conferite nell'ambito della zona stessa per quanto riguarda l'accesso a bordo e l'uso delle armi nei confronti delle navi nazionali di stazza non superiore alle 200 tonnellate – sono costrette a rimanere in mare per lunghi periodi di tempo ed a mutare frequentemente le loro basi di appoggio, con evidente grave disagio per il personale. Esse inoltre sono periodicamente aggregate alle unità della Marina militare per addestramento bellico, e partecipano anche alle manovre interalleate che si svolgono nel Mediterraneo;

le unità costiere, lagunari, lacuali e portuali dal canto loro svolgono, invece, servizi di minore durata, meno disagevoli, a minore distanza dalle coste, con conseguente limitato rischio per il personale.

Mentre, quindi, nei confronti delle unità alturiere ricorrono tutte le condizioni perché si faccia luogo alla erogazione di assegni d'imbarco, secondo le modalità che disciplinano tali compensi a favore del personale della Marina, per le unità in servizio costiero, lagunare e lacuale e portuale risulta più adeguato l'ordinamento attuale, che prevede la concessione di separati compensi per l'imbarco e la navigazione, salvo ad adeguarne opportunamente le misure.

Si è così previsto che al personale della Guardia di finanza risultante dalle tabelle di equipaggiamento delle unità in servizio alturiero spettano gli assegni di imbarco di cui alle tabelle *A*, *B* e *C*, mentre a quello imbarcato sulle unità in servizio costiero, lagunare, lacuale e portuale spettano invece le indennità di imbarco e di navigazione oggetto della tabella *D*.

Mentre questi ultimi emolumenti risultano aumentati rispetto agli importi attuali

del 200 per cento, le misure degli assegni d'imbarco, al fine di ripristinare la situazione preesistente, sono uguali a quelle dei corrispondenti assegni previsti per il personale della Marina; del pari le tabelle relative riproducono, tenendo conto della particolare situazione ordinativa e d'impiego delle unità alturiere del Corpo, il sistema di corresponsione previsto nelle corrispondenti tabelle in vigore per la Marina stessa.

È prevista infine la corresponsione degli assegni anche nei confronti di alcuni gradi di ufficiali, in quanto da tempo ufficiali inferiori del Corpo, adeguatamente addestrati, sono adibiti al comando di unità alturiere impegnate in compiti particolarmente impegnativi.

Il provvedimento, che consta di 4 articoli intesi a provvedere nel senso sopraindicato, comporta un onere annuo di lire 40.600.000.

Situazione nel 1925.

QUALIFICA	GUARDIA DI FINANZA (*a*)					MARINA MILITARE (*b*)	
	Soprassoldi di				TOTALE MENSILE	Assegno imbarco	
	Imbarco		Navigazione				
	Giornaliero	Mensile	Giornaliero	Mensile (*c*)		Giornaliero	Mensile
Comandante	4,50	135 —	5,50	82,50	217,50	6,90	207
Sottordine al comandante . . .	4 —	120 —	5 —	75 —	195 —	5,20	156
Conduttore di rimorchiatore o Mas, direttore di macchina o di motori superiori a 200 cavalli vapore	4 —	120 —	5 —	75 —	195 —	6,90	207
Secondi macchinisti	3,75	112,50	4,50	67,50	180 —	5,20	156
Nostromi, fuochisti, motoristi, elettricisti ed artefici in genere .	3 —	90 —	3,50	17,50	107,50	3,80	114
Finanziere mare (*a*)	1,50	45 —	1,80	27 —	72 —	1,50	45

(*a*) Decreto ministeriale 1° settembre 1925, n. 1838.
(*b*) Regio decreto 4 maggio 1922, n. 1873.
(*c*) Il soprassoldo di navigazione è stato calcolato in base a 15 giorni di navigazione perché le unità alturiere e costiere eseguono in media 15 giorni di navigazione al mese.
(*d*) Il finanziere è stato equiparato al sottocapo perché entrambi graduati.

Situazione attuale.

QUALIFICA	GUARDIA DI FINANZA (*a*)					MARINA MILITARE (*b*)	
	Soprassoldi di				TOTALE MENSILE	Assegno imbarco	
	Imbarco		Navigazione				
	Giornaliero	Mensile	Giornaliero	Mensile (*c*)		Giornaliero	Mensile
Comandante	49	1.470	60	900	2.370	460	13.800
Sottordine al comandante . . .	38	1.140	43	645	1.785	255	7 650
Direttore di macchina e primo motorista di complessi motori superiori a 200 cavalli-vapore . . .	43	1.290	54	810	2.100	380	11.400
Sottordine del direttore di macchina e del primo motorista di complessi motori superiore a 200 cavalli-vapore	32	960	48	720	1.680	200	6.000
Nostromo	27	810	38	570	1.380	110	3.300
Motoristi o fuochisti abilitati in sottordine, fuochisti artefici ed ordinari, radiotelegrafisti . . .	27	810	32	480	1.290	90	2.700
Elettricista, cannoniere, finanziere mare (*a*)	16	480	20	300	780	65	1.950

(*a*) Decreto interministeriale 22 aprile 1948, n. 30640.
(*b*) Legge 14 luglio 1959, n. 494.
(*c*) Il soprassoldo di navigazione è stato calcolato in base a 15 giorni di navigazione perché le unità alturiere eseguono in media 15 giorni di navigazione al mese.
(*d*) Il finanziere è stato equiparato al sottocapo perché entrambi graduati.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le unità costituenti il naviglio della guardia di finanza possono trovarsi in una delle seguenti posizioni amministrative: armamento e riserva.

Apposite tabelle di equipaggiamento approvate dal Comandante generale del Corpo della Guardia di finanza indicano il grado ed il numero del personale destinato ad imbarcare sulle unità nelle posizioni amministrative anzidette.

Le unità del naviglio della Guardia di finanza sono adibite a servizi alturieri o costieri o lagunari o lacuali o portuali.

ART. 2.

Al personale indicato nelle tabelle di equipaggiamento delle unità del naviglio della Guardia di finanza adibite a servizi alturieri competono gli assegni d'imbarco nei casi e nelle misure stabiliti dalle tabelle *A*, *B* e *C* annesse alla presente legge.

Ciascuna tabella contiene le norme particolari che regolano la corresponsione degli assegni contemplati; ove essa non provveda, si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel regolamento sugli assegni di imbarco al personale della Marina militare, approvato con regio decreto 15 luglio 1938, n. 1156, e successive modificazioni.

ART. 3.

Al personale indicato nelle tabelle di equipaggiamento delle unità del naviglio della Guardia di finanza adibite a servizi costieri, lagunari, lacuali o portuali competono le indennità giornaliere di imbarco e di navigazione nei casi e nelle misure stabiliti dalla tabella *D* annessa alla presente legge.

La tabella contiene le norme particolari che regolano la corresponsione della indennità in essa contemplata.

Al personale addetto a stazioni fotoelettriche o ad altre opere sussidiarie di vigilanza spetta, in relazione alle singole specialità e funzioni, una indennità giornaliera pari a quella d'imbarco.

ART. 4.

Alla copertura dell'onere di lire 20.300.000 derivante dall'applicazione della presente legge a carico dell'esercizio 1963-64 sarà provveduto mediante corrispondente riduzione del capitolo 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per lo stesso esercizio.

TABELLA *A.*

ASSEGNI GIORNALIERI D'IMBARCO SPETTANTI AGLI UFFICIALI

Gli assegni previsti alle colonne 2 e 3 della presente tabella sono aumentati del 10 per cento dopo il compimento di ciascuno dei primi tre trienni di imbarco e del 20 per cento dopo il compimento del quarto triennio.

Gli assegni previsti dalla presente tabella non sono cumulabili tra loro qualunque sia il cumulo di incarichi (in nessun caso può corrispondersi per la stessa giornata più di una delle quote previste dalla tabella).

L'assegno in comando spetta per il comando di singola unità e per quello di gruppi di unità.

Il periodo di imbarco è quello effettivamente compiuto da ufficiale su navi in « armamento » o in « riserva ».

GRADI, CARICHE O FUNZIONI	DESTINAZIONE SU NAVI	
	Armamento	Riserva
1	2	3
Capitano, in comando	950	570
Capitano, altri incarichi	750	450
Tenente e sottotenente, in comando	700	420
Tenente e sottotenente, altri incarichi	200	120

TABELLA *B*.

ASSEGNI GIORNALIERI SPETTANTI AGLI AIUTANTI DI BATTAGLIA E AI MARESCIALLI

Gli assegni previsti dalla presente tabella non sono cumulabili tra loro qualunque sia il cumulo di incarichi (in nessun caso può corrispondersi per la stessa giornata più di una delle quote previste dalla tabella).

Gli assegni previsti dalle colonne 2 e 3 della presente tabella sono aumentati del 10 per cento dopo il compimento di ciascuno dei primi tre trienni di imbarco e del 20 per cento dopo il compimento del quarto triennio. Gli assegni previsti alla colonna 4 sono aumentati del 10 per cento dopo il compimento di ogni triennio di imbarco successivo ai primi 4 anni.

L'anzianità di imbarco è computata dalla data di nomina a vicebrigadiere.

GRADI E INCARICHI	DESTINAZIONE SU NAVI		ALTRE DESTINAZIONI DI SERVIZIO (CON ALMENO 4 ANNI DI IMBARCO)
	Armamento	Riserva	
1	2	3	4
Aiutante di battaglia e maresciallo maggiore			
comandante di unità o conduttore di macchina	460	275	–
sottordine	400	240	– –
altri incarichi	335	200	60
Maresciallo capo			
comandante di unità o conduttore di macchina	380	230	—
sottordine	300	180	—
altri incarichi	255	150	50
Maresciallo ordinario			
comandante di unità o conduttore di macchina	350	210	—
sottordine	250	150	—
altri incarichi	200	120	40

TABELLA C.

ASSEGNI GIORNALIERI D'IMBARCO SPETTANTI AI BRIGADIERI, VICEBRIGADIERI, APPUNTATI E FINANZIERI

Gli assegni previsti dalla presente tabella sono stabiliti per la posizione di armamento. Per la posizione di riserva sono ridotti a sei decimi.

Non sono cumulabili fra loro qualunque sia il cumulo di incarichi (in nessun caso può corrispondersi per la stessa giornata più di una delle quote previste dalla tabella).

GRADI E INCARICHI	ARMAMENTO
Brigadiere	
comandante di unità o conduttore di macchina	310
sottordine	220
altri incarichi	180
Vicebrigadiere	
comandante di unità o conduttore di macchina	270
sottordine	180
altri incarichi	150
Appuntato e finanziere	
conduttore di macchina	180
capo impianto radar o radio	130
altri incarichi	110

TABELLA *D*.

INDENNITÀ GIORNALIERE D'IMBARCO E DI NAVIGAZIONE

L'indennità d'imbarco è stabilita per la posizione di armamento; è ridotta alla metà quando l'unità è in posizione di armamento ridotto e cioè dopo il quindicesimo giorno di permanenza agli ormeggi, alla fonda, nello scalo o in bacino; cessa dopo il quinto giorno di armamento ridotto e quando il militare è in licenza.

Non si effettuano riduzioni o sospensioni dell'indennità di imbarco quando l'unità, per lavori di riparazione o per altri motivi, debba rimanere assente dalla propria sede.

La indennità di navigazione compete, in aggiunta all'indennità di imbarco, quando l'unità in servizio costiero esegue servizi in mare aperto per una durata non inferiore alle otto ore consecutive.

Qualora, per lavori di riparazione o per altri motivi, l'unità debba rimanere assente dalla propria sede, l'indennità di navigazione è ugualmente corrisposta al personale rimasto a bordo, sempre in aggiunta all'indennità d'imbarco, per tutto il periodo della permanenza dell'unità fuori dalla sede stessa.

Anche nel caso di cumulo di incarichi le predette indennità sono corrisposte nella misura prevista per un solo incarico.

GRADO E INCARICO	INDENNITÀ	
	Imbarco	Navigazione
Personale imbarcato su unità in servizio costiero:		
Brigadiere o vicebrigadiere		
Comandante di unità o conduttore di macchina	105	120
Appuntato o finanziere		
sottordine	70	100
capo impianto radar	65	95
altri incarichi	45	50
Personale imbarcato su unità in servizio lagunare, lacuale o portuale:		
Brigadiere o vicebrigadiere		
Comandante	70	—
Appuntato o finanziere		
Comandante	55	—
sottordine	50	—
motorista	60	—
altri incarichi	40	—