COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

22.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 1° AGOSTO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Modifiche al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, ed alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, recanti misure per fronteggiare la situazione nei porti (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1971) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 8, 9, 16

BERNARDI GUIDO 7, 15

CIAMPAGLIA ALBERTO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . 7, 8, 9, 10

LUCCHESI PINO 6, 7

POTÌ DAMIANO 15

RICCARDI ADELMO 5

RIDI SILVANO 14, 15

SANGUINETI MAURO, *Relatore* . . . 3, 4, 5, 10

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 16

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 21.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Modifiche al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, ed alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, recanti misure per fronteggiare la situazione nei porti (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1971).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, ed alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, recanti misure per fronteggiare la situazione nei porti », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 luglio 1984.

L'onorevole Mauro Sanguineti ha facoltà di svolgere la relazione.

MAURO SANGUINETI, *Relatore*. Signor presidente, colleghi, è la terza volta, nel giro di poco tempo, che la Commissione affronta la situazione di crisi del sistema marittimo portuale italiano. Pertanto, è già stato più volte sottolineato che la crisi dei nostri porti nasce intorno agli anni 1974-75, assume effetti gravi attorno al 1980, con una media di giornate lavorative inferiore al 14 per cento, scendendo all'11,44 per cento nel 1981, al 10,92 per cento nel 1982 ed al 9 per cento nel 1983. Questi, già di per sé, sono dati significativi e, pertanto, il disegno di legge al nostro esame, già approvato dal Senato, è un ulteriore provvedimento che cerca di consentire l'attuabilità di precedenti norme e tendente ad introdurre nuovi elementi per sanare la attuale situazione di crisi.

Uno dei punti fondamentali del disegno di legge n. 1971 è la conferma dell'esodo dei portuali, cioè il prepensionamento anticipato, anche se va sottolineato che siamo in ritardo, rispetto a questo problema, perché altri paesi europei sono interventi prima di noi nel risolvere una condizione di esubero di personale.

Altri punti innovativi del provvedimento vanno individuati in taluni elementi finanziari che, pur lasciando invariato l'impegno del Governo nei confronti dei precedenti provvedimenti, garantiscono la copertura finanziaria delle operazioni previste; viene introdotta inoltre la cassa integrazione per i lavoratori della compagnia del ramo industriale del porto di Genova.

Ritengo che questo sia un provvedimento da approvare, stante la difficile situazione e la trattativa sviluppatasi fra il Governo e le parti sociali in generale e soprattutto avendo riguardo alle conseguenze che potrebbero derivare dall'eventuale blocco dei nostri porti: il movimento sindacale dei lavoratori potrebbe rendere, soprattutto nella stagione delle vacanze, ulteriormente difficile la situazione della portualità italiana, aggravando altresì il danno economico che è già venuto a crearsi nel sistema marittimo portuale del nostro paese.

Il Governo aveva presentato un provvedimento di legge contenente un articolo – l'articolo 11 – che è stato soppresso dal Senato: non condividevo quell'articolo, ma non posso neanche condividere la ri-

nuncia del Governo a dire una parola in merito alla organizzazione ed alla auspicata riforma del settore portuale e dell'ordinamento gestionale.

Per quanto riguarda la parte economica, ritengo indispensabili provvedimenti che consentano la possibilità dell'esodo, così come sono necessari gli ulteriori 12 miliardi assegnati al fondo nazionale salario garantito, avendo presente che tale fondo, alla fine del 1984, si prevede che registrerà un passivo di 185 miliardi e 500 milioni, una cifra superiore alla metà delle entrate previste per il fondo stesso.

Ritengo si debba concordare sulla logica complessiva del provvedimento in esame che introduce due elementi nuovi. Il primo è relativo a un maggior controllo del Governo nella gestione del fondo sia con la nomina di revisori dei conti direttamente dal Ministero della marina mercantile, sia attraverso la possibilità di commissariare il fondo stesso ove le parti che lo gestiscono non si trovino d'accordo. Colgo l'occasione per invitare il Governo a svolgere una azione di commissariamento, anche *pro tempore*, dell'istituto che gestisce il fondo, perché vi sono delle situazioni poco chiare dal punto di vista amministrativo. Se così non dovesse essere, non si capirebbe la disposizione contenuta nel disegno di legge in esame secondo la quale gli enti-porto sono obbligati a versare direttamente una parte della quota e, in caso di mancato versamento al fondo, gli stessi non usufruiscono della suddivisione del fondo medesimo. Tale norma è significativa della situazione che si è creata, situazione per la quale alcuni porti hanno dato il loro contributo, mentre altri non l'hanno fatto.

L'altro punto significativo del disegno di legge è costituito dall'aumento del numero degli esodandi da 3.500 a 3.850 unità; si tratta di un palliativo, nel senso che in precedenti discussioni si era convenuto che questo dovesse essere un provvedimento parziale e che si sarebbe intervenuti successivamente con una nuova disposizione per allargare il numero degli esodandi. Vorrei invitare il Governo a decidere dove debbano essere localizzati gli esodi e non consentire alle parti sociali di farlo, in quanto queste potrebbero risentire in modo più marcato di visioni localistiche e particolaristiche che possono anche essere legittime, ma che non tengono conto della situazione globale della portualità italiana.

Il provvedimento prevede anche il ricorso alla cassa integrazione guadagni per i lavoratori della compagnia del ramo industriale e della compagnia carenanti del porto di Genova. Il Governo ha motivato tale disposizione, che comunque dovrebbe avere carattere temporaneo, con la speranza – oggi purtroppo solo una speranza – che tra breve si verifichi un aumento dei traffici marittimi per l'Italia e si ponga, quindi, la possibilità di riutilizzare questo personale. Ho l'impressione che si tratti solo di un auspicio e ritengo, pertanto, giusto invitare per l'ennesima volta il Governo a presentare provvedimenti che tengano conto delle situazioni nella loro globalità, perché non si può accettare che si vada avanti con una serie di provvedimenti « tampone ».

Vorrei poi precisare che voterò a favore dell'introduzione della cassa integrazione guadagni per i lavoratori del porto di Genova unicamente per ragioni umanitarie, dal momento che considero questa misura amorale, ingiusta e discriminatoria nei confronti degli altri lavoratori. Non bisogna dimenticare, infatti, che vi sono responsabilità precise dei sindacati, dei politici, dei dirigenti della compagnia che hanno aspettato che la situazione si deteriorasse al punto tale che alcuni lavoratori da mesi non percepiscono lo stipendio.

Vi risparmio ulteriori considerazioni su una serie di norme contenute nel disegno di legge che – è bene ricordarlo – è frutto di un accordo tra il movimento sindacale ed il Governo per la riorganizzazione del lavoro.

Concludo invitando la Commissione a votare a favore del provvedimento e sottolineando ancora una volta l'opportunità che il Governo non proceda più in modo tanto disorganico e sotto la pressione di un ricatto. Vorrei anche osservare che il

provvedimento in esame contiene un anacronismo: infatti, esso riconferma la fiscalizzazione degli oneri sociali per alcuni operatori del settore marittimo e non per altri, il che è ingiusto. Ricordo, altresì, che esponenti del gruppo socialista avevano presentato emendamenti tendenti, appunto, a sopprimere tale disposizione. Tuttavia, l'imminenza dell'inizio del periodo feriale ed il senso di responsabilità che anche in questo caso ci guida fanno sì che, per dare una prima risposta ai problemi drammatici dei lavoratori portuali, ci impegnamo ad approvare il provvedimento nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ADELMO RICCARDI. Condivido gran parte della relazione dell'onorevole Sanguineti.

Siamo, ancora una volta, di fronte ad un provvedimento che interviene su una situazione di forte emergenza, come quella in cui versa una larga parte della struttura portuale italiana.

Personalmente non credo – e non lo credono i colleghi del gruppo comunista – che siano i ricatti quelli che contano. Credo, invece, che vi sia una grave responsabilità del Governo, la cui politica portuale ha fatto sì che si accumulassero ritardi ed errori nelle scelte di economia marittima.

Siamo giunti a questa situazione di emergenza proprio perché è mancata una politica da parte del Governo in relazione all'attività portuale. Si è lasciato agli enti portuali il compito di risolvere problemi che essi non potevano risolvere con le loro forze nel momento in cui diminuivano sensibilmente i traffici marittimi con il nostro paese. Pertanto si sono accumulate tensioni assai gravi, che hanno determinato questa situazione di emergenza.

Il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge in discussione, che dà finalmente delle garanzie sulla copertura finanziaria necessaria a portare a termine l'esodo. È di tutta evidenza che tale esodo dovrà essere non già controllato bensì diretto con intelligenza.

Il gruppo comunista condivide il contenuto di questo provvedimento perché esso introduce – certo, non senza qualche rischio – alcune innovazioni che il gruppo stesso ritiene giuste, in questa situazione.

La prima di tali innovazioni è che, alla fine di ogni anno, le parti interessate compiranno delle valutazioni sulla quantità, per ogni singolo porto, dei lavoratori da collocare fuori produzione, e che per questi ultimi interverrà la cassa integrazione guadagni, con qualche modifica rispetto a certe forzature che si sono verificate nella stessa struttura del salario.

Il gruppo comunista ritiene che questa innovazione possa alleggerire la pesante situazione in cui si trova, oggi, il fondo per la gestione degli istituti contrattuali dei lavoratori portuali per difficoltà di carattere finanziario più che gestionale. Si tratta, infatti, di un fondo nato su un equilibrio riferito alla quantità delle tonnellate complessive che nella struttura portuale italiana si trattano in termini di carico e di scarico. Nel momento in cui le tonnellate diminuiscono si ha un incremento delle richieste di prestazioni. La ragione di questo sta nel fatto che sono diminuite le tonnellate di merci manipolate nel sistema portuale italiano, cosicché l'attività del fondo diviene di difficile gestione.

Per quanto riguarda la situazione dei lavoratori della compagnia ramo industriale e della compagnia carenanti del porto di Genova, va osservato che il fatto che siano stati lasciati privi di garanzie previdenziali non è imputabile ai lavoratori stessi ma a chi, al di sopra di essi, ha il compito di indicare soluzioni e di dare organicità al rapporto di lavoro, non solo per queste categorie di lavoratori bensì anche per le altre categorie di lavoratori che operano nei porti.

Se vi è, però, una cosa che, almeno personalmente, mi sento di criticare è l'applicazione di questo metodo al solo porto di Genova, così da determinare un'ingiustizia dalla quale potrebbero scaturire conseguenze tali da indurci ad intervenire rapidamente in termini legislativi.

Concludo il mio intervento rilevando come questa non sia che una prima partita che riguarda le prestazioni dei lavoratori portuali e come, con la ripresa dell'attività parlamentare dopo la pausa estiva, si renda necessario aprire un fronte sul versante delle strutture portuali (ed in particolare del rapporto tra porti e territorio, di quello tra porti ed altri sistemi di trasporto - con particolare attenzione al problema dell'intermodalità -, del rapporto tra porti, cantieri e flotta mercantile con particolare riferimento alla modernizzazione di quest'ultima) se si vuole davvero guardare, nel 1985, al recupero di quote del trasporto che sono state perdute nel corso di questi ultimi anni prevalentemente per carenze della politica governativa.

PINO LUCCHESI. Mi rendo conto che il clima pre-feriale può condizionare il nostro ragionamento, ma il problema non è secondario e sarebbe stata quanto mai opportuna la presenza del titolare del Ministero della marina mercantile, trattandosi di una impostazione di fondo che finirà per condizionare i nostri atteggiamenti nella fase attuale e futura; si tratterà, cioè, di un primo precedente che condizionerà in maniera negativa i nostri lavori.

Debbo premettere di condividere completamente la relazione del collega Sanguineti, salvo la parte finale, quella con la quale chiede il parere favorevole della Commissione.

È stata data, in termini di relazione al provvedimento, una impostazione seria e sono stati sottolineati i pericoli reali di questo provvedimento in sé e delle prospettive future. Debbo altresì dire, con altrettanta amicizia e sincerità, di non condividere alcuna delle affermazioni del collega Riccardi, affermazioni tutte volte a sostenere un provvedimento che si regge sugli spilli e che non è neanche il frutto di una contrattazione tra Governo, sindacati e lavoratori portuali: il provvedimento è infatti frutto di un ricatto stagionale che costa miliardi allo Stato e che non produce effetti di sorta, un provvedimento che, anzi, rispetto al testo inizialmente preparato dal Governo, dopo le manomissioni effettuate al Senato - ed in particolare mi riferisco all'articolo 11 - appare ulteriormente peggiorato e frutto di un altro ricatto operato dai lavoratori portuali in questa fase intermedia.

Si tratta, signor presidente - ed è questa l'unica affermazione del collega Riccardi che condivido - di un provvedimento cervellotico che non risponde a nessun disegno di riorganizzazione della portualità italiana, che è frutto di particolari situazioni che si sono accumulate e che impongono oggi scelte di non poco peso e significato. Ma ciò premesso, non comprendo le ragioni per le quali a fatti di leggerezza del Governo se ne debbano aggiungere altri che atterrebbero a responsabilità del Parlamento ed in particolare di questa Commissione chiamata a decidere su questo provvedimento direttamente in sede legislativa.

Poiché il gruppo della democrazia cristiana concede ai suoi appartenenti di esprimere posizioni eventualmente dissenzienti, approfitterò di questa possibilità proprio per manifestare il mio dissenso, anche rispetto al gruppo, e per dire fin da ora che non ci sarà il mio voto favorevole su questo provvedimento perché sono un parlamentare che segue questa Commissione da vari anni e che ha contezza di come vanno le cose nei porti italiani e di quello che accade. Credo di poter fare queste affermazioni proprio perché non può essermi mossa l'accusa di essermi impegnato in votazioni contrarie agli interessi dei lavoratori. E tornando al provvedimento in discussione, devo dire che non solo questo rientra tra i cosiddetti « provvedimenti-tampone », e che certo non risolve i problemi dei lavoratori portuali italiani, ma affronta l'intera questione in modo sbagliato. Fin d'ora, quindi, preannuncio la mia personale astensione.

Pochi giorni fa, su incarico del presidente della Commissione, sono stato relatore di un provvedimento che riguardava una ulteriore forma di assistenza nei confronti del fondo lavoratori portuali. Dun-

que, proprio perché questa vicenda l'ho vissuta in prima persona, non posso accettare un giudizio semplicistico, quale quello che viene dato su questa vicenda. Ognuno di noi è bravo a gestire certe faccende in periodo di « vacche grasse », quando i problemi sono semplici e le varie compagnie contribuiscono, in termini positivi, al funzionamento del fondo che, anzi, finisce per avere avanzi di cassa. Ma le vere capacità degli amministratori si dimostrano nei periodi di difficoltà, cioè quelli venuti alla luce negli ultimi anni. I lavoratori portuali hanno preteso con forza di essere svincolati dalla tutela dello Stato per la gestione del Fondo sostenendo che si trattava di un problema loro e che ad essi ne spettava la gestione. Per questo è stata fatta una legge del Parlamento, c'è un provvedimento che avallava questa posizione.

Ma i fatti hanno dimostrato che sui problemi di carattere generale che investono la portualità italiana è assolutamente irrazionale cercare di immaginare uno strumento che sia gestito solo da una quota parte delle persone che si interessano dei traffici marittimi e che svincoli lo Stato da forme di intervento in questo settore. Tant'è che nella legge in esame si giunge al paradosso di modificare in maniera assolutamente ridicola la legge di riforma del Fondo lavoratori portuali riaffidando al ministro della marina mercantile, quale unica concessione, la possibilità di commissariare il Fondo quando questo non funziona. In questo non concordo con il collega Sanguineti perché è illogico avviarsi su questa strada, dal momento che chi si è assunto le proprie responsabilità deve portarle avanti con fermezza senza chiedere continuamente interventi dello Stato; deve cioè indicare modalità reali di riduzione del personale che gestisce le varie strutture ed andare ad un serio sistema di razionalizzazione. I lavoratori portuali rimangono una delle poche categorie privilegiate del nostro paese.

Il risultato che si consegue da questo provvedimento è che l'esodo previsto per i lavoratori portuali in 3.500 dipendenti viene portato a 3.800 dipendenti. Ho detto, durante la relazione di giovedì scorso in Assemblea su un provvedimento che dava un'ulteriore forma di assistenza al Fondo per i lavoratori portuali, che c'è necessità di operare scelte di campo che tengano conto della situazione complessiva.

Vorrei ricordare che, nel corso della visita che abbiamo effettuato al porto di Londra, i dipendenti del quale sono stati portati da 25 mila a 5 mila, abbiamo constatato che esso, dopo la riduzione del personale, funziona meglio di prima perché a quella riduzione si è accompagnato un serio programma di investimenti sulle strutture portuali.

Per quanto riguarda noi, invece, mi limito ad osservare che questa Commissione – non so di chi siano le responsabilità – continua a non esaminare il provvedimento relativo all'aumento delle tasse portuali, provvedimento che potrebbe dar modo alle aziende di avere una ripresa in termini di investimenti; questo non viene fatto, malgrado l'adesione manifestata ieri sera, per la presenza di interessi precisi che trovano, in questo caso, l'avallo del Governo e del Parlamento.

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Non del Governo che, a mio avviso, deve, al pari del Parlamento, tener presenti tutti gli interessi!

PINO LUCCHESI. Assumo la piena responsabilità delle mie affermazioni e ribadisco che ciò è avvenuto con l'avallo del Governo e del Parlamento!

GUIDO BERNARDI. Il Parlamento non è la X Commissione trasporti!

PINO LUCCHESI. La V Commissione bilancio, con motivazioni speciose, si ostina a non farci pervenire il parere su quel provvedimento. Sulla base di questa logica, non so come faremo a rispondere no alla possibilità di riesaminare la situazione delle aziende portuali che versano, in mancanza di azioni di sostegno serie da parte dello Stato, in condizioni molto gra-

vi: vi sono enti-porto che non sono in grado di pagare i propri dipendenti, mentre noi, con il provvedimento in esame, facciamo sì che una certa categoria di personale privilegiato nelle strutture portuali italiane continui a ricevere lauti stipendi assolutamente certi, a differenza di quanto avviene in altre zone del paese.

Rispetto ai provvedimenti precedenti, il significativo aumento di esodandi da 3.500 a 3.850 unità costa allo Stato la misera somma di 324 miliardi che ovviamente graverà sulla collettività. Guardando al risultato finale, in pratica, 300 esodi in più costeranno alla collettività 324 miliardi. Sarebbe stato meglio, allora, fatti i debiti calcoli, garantire a queste 300 persone uno stipendio di 200 milioni al mese per dieci anni e fare magari qualcosa di concreto per risolvere i problemi di fondo del settore!

Ma c'è di più: un Ministero della marina mercantile che si rispetti dovrebbe almeno aver contezza del fatto che dallo scorso anno si è avviato un processo di modificazione di alcune situazioni di traffico, nel senso che vi sono delle strutture portuali nelle quali il volume di traffico rimane stazionario, in altre continua a decrescere e in altre ancora, grazie agli sforzi di alcuni operatori, presenta lievi segnali di ripresa; intendo riferirmi, per quest'ultimo caso, ai porti di Livorno, La Spezia e Ravenna. Immagino che i colleghi non possano dissentire sull'opportunità di far approvare dal Governo un ordine del giorno con il quale si chieda di modificare il meccanismo dell'esodo disponendo che esso non venga incentivato laddove si sta verificando una ripresa.

In materia, pur con la poca esperienza che penso di aver acquisito, cose da dire ce ne sarebbero molte. Ci accingiamo ad approvare un provvedimento disorganico che costituisce un brutto precedente: per la prima volta, infatti, variamo un provvedimento di questa portata senza che vi sia stata preventivamente una consultazione tra il Parlamento, le organizzazioni sindacali ed i responsabili delle strutture portuali, il che costituisce un fatto estremamente grave.

La mia personale opinione è che il disegno di legge in esame dovrebbe essere profondamente emendato; tuttavia, se – come mi è parso di capire – l'avviso prevalente della Commissione dovesse essere quello di approvarlo nel testo varato dal Senato, preannuncio che mi vedrò costretto ad astenermi dalla votazione dello stesso.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei innanzitutto manifestare la mia meraviglia per il fatto che il relatore, appartenente al gruppo socialista, si sia preoccupato di scaricare tutte le colpe sui lavoratori e per il fatto che il gruppo comunista non abbia mosso alcuna obiezione all'ingerenza, che il provvedimento in discussione consente, del Ministero della marina mercantile in un ente la cui gestione era affidata alle parti sociali.

Mi meraviglio anche del fatto che il ministro della marina mercantile il 19 giugno scorso abbia presentato un provvedimento, strutturato in un determinato modo, riguardante il finanziamento del fondo per i lavoratori portuali. Presenta poi, il 18 luglio (a meno di un mese), questo provvedimento che ripete le stesse cose.

Mi domando, dunque, se a distanza di un mese il Ministero non sapesse che doveva arrivare ad un ripiano, ad una correzione dell'andamento di questo fondo, che doveva intervenire per tentare di correggere la natura del fondo stesso, i suoi compiti e la sua struttura, poiché con l'inserimento di un rappresentante del Ministero evidentemente si muta la ragione della costituzione del fondo di cui si tratta.

Non è più una gestione autonoma, perché su di essa vi è un controllo e vi è addirittura la possibilità di un commissariamento. È mai possibile, dunque, che un mese prima non ci si rendesse conto di questo?

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Si trattava di un provvedimento unico. Il Consiglio dei ministri ha scisso la parte

relativa al rimborso spese facendone oggetto di un decreto ed ha reso le rimanenti parti oggetto di disegno di legge.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La ringrazio del chiarimento.

Dopo di che il ministro non solo ha accettato qualcosa che non condivideva, ma ha anche coinvolto nel suo errore l'intero Governo.

Dunque, il Governo ha sbagliato. E la cosa appare ancora più grave se si pensi che l'unico membro del Consiglio dei ministri che avesse capito come stavano le cose ha dovuto piegare il capo alla volontà di altri che non avevano capito niente.

Ricordo che durante la discussione in Assemblea di alcuni giorni fa – e, in precedenza, in Commissione – tentai di dimostrare come tutti questi provvedimenti fossero nati da errori di valutazione. In particolare, quello ora in discussione non contiene alcuna previsione sull'andamento dei traffici nei porti da qui a quattro od a cinque anni. Lo stesso meccanismo del salario garantito si basa su una previsione che considera solo l'eccellenza della situazione lavorativa.

Si è dovuto, quindi, arrivare all'esodo. Ma il Governo non si è accorto che vi era un gonfiamento artificioso di lavoratori e, nel contempo, una diminuzione dei traffici e, di conseguenza, degli introiti. Si sono attesi anni ed anni; e poi si è dato al fondo un ulteriore contributo di 35 miliardi (altro errore). Dopo di che si è presentato questo disegno di legge, che è, in parte, correttivo e nel finanziamento e nella riduzione. In esso si sono inseriti dei finanziamenti per coprire quanto non si è incassato con il provvedimento sui traghetti.

A questo punto viene da domandarsi se sia mai possibile che non si abbia la capacità di immaginare a distanza di tempo quello che potrà accadere. È appunto da tale incapacità che derivano i finanziamenti-tampone.

Quanto all'introduzione della cassa integrazione per i lavoratori del porto di Genova, qualcuno potrà, forse, dispiacersi. Ma anche per i lavoratori della flotta Lauro si è adottato un criterio analogo nel presupposto che si trattava di salvaguardare maestranze altamente specializzate.

Se, dunque, si va a leggere questo articolo relativo ai lavoratori del porto di Genova, ci si accorge che non si può votare contro questo provvedimento, che pure contiene qualcosa di positivo. E questo che di positivo, in definitiva non è un pregio di chi lo ha inserito, né è un pregio del Governo che lo ha accettato: è bensì dovuto alla mania di inserire sempre qualcosa di estraneo al titolo del provvedimento, qualcosa di più e di differente. Questa è la realtà. Pertanto qualcuno potrebbe anche obiettare che tale inserimento è anomalo. Sì, è anomalo; però evidentemente non si è riusciti a trovare altra strada per inserirlo, cosicché è stato inserito qui.

Vi è qualcosa d'altro da domandarsi, ed è che indubbiamente questi miliardi sono dovuti non al fatto che vi sono 350 lavoratori in più ma forse al fatto che questo provvedimento non è stato considerato 20 o 25 giorni prima. Infatti, si hanno 77 miliardi per il 1984, 121 miliardi per il 1985 e 126 miliardi per il 1986, fermo restando un contributo di prepensionamento identico nei tre anni.

Non si dice se la cifra sia identica perché vi è un deflusso maggiore. Se la quantità di prepensionati è identica nei tre anni, io ritengo che al terzo anno dovrebbe essere aumentato il contributo.

Pur con tutte le riserve espresse su questo disegno di legge, sono costretto a pervenire ad una conclusione assurda, cioè quella di votare a favore, proprio per l'introduzione della cassa integrazione per i lavoratori di Genova ed anche perché d'ora in poi non potrà non esservi una responsabilità diretta del Ministero della marina mercantile per l'andamento del Fondo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MAURO SANGUINETI, *Relatore.* La meraviglia del collega Baghino rispetto alla posizione da noi assunta deriva forse dal fatto di non essere riuscito ad esprimermi chiaramente. Infatti, non intendevo certo attribuire tutte le responsabilità ai lavoratori, ma a tutta una serie di posizioni assunte anche dal movimento dei lavoratori organizzati e dai singoli lavoratori, dal momento che il problema dei carenanti e dei lavoratori di Genova poteva essere risolto nei contratti dei lavoratori portuali.

Il collega Baghino, inoltre, non potrà non convenirne, tenuto conto della grande disparità salariale che esiste tra i lavoratori portuali italiani, disparità che dovrà essere eliminata da un tempestivo intervento del Governo.

Concludendo, invito la Commissione a votare a favore del provedimento.

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Ancora una volta, sono sorpreso da alcune delle affermazioni espresse sul provvedimento al nostro esame che riguarda il settore portuale.

Dico di essere sorpreso perché molte volte abbiamo discusso tra noi, e ci siamo resi conto che la crisi della portualità del nostro paese è complessa ed ha origini lontane. Credo, altresì, che non sia da addebitare ad alcuno la responsabilità di questa crisi sostanzialmente originata dalla crisi dei traffici e dal fatto – e forse questa è l'unica responsabilità – che in periodi di « vacche grasse » tutti hanno fatto come gli struzzi, cioè hanno messo la testa sotto le ascelle senza pensare che sarebbero venuti momenti molto difficili.

Per quanto riguarda l'azione del Governo ritengo che essa sia stata compatibile con le condizioni in cui il Governo stesso ha potuto agire, in particolare per ciò che concerne l'onere da sostenere per ristabilire una certa serenità nel settore. L'intervento del Governo è cominciato con la legge n. 230, alla quale è seguito un altro provvedimento e poi ancora quello che stanziava 35 miliardi con il quale, in pratica, si è conclusa la fase dell'intervento immediato. Guai se noi, di fronte alla situazione che si è venuta a creare, non dovessimo adottare altre iniziative, perché l'obiettivo principale, riconosciuto da tutti, è quello di pervenire, attraverso ulteriori iniziative, a far sì che il numero degli esodanti nel 1987 arrivi a 6.800 unità, così come si era convenuto tra utenza, lavoratori e membri di questa Commissione.

Il disegno di legge in esame contiene un principio importante, quello in base al quale è stata introdotta la cassa integrazione guadagni per i lavoratori delle compagnie portuali e ciò per evitare che ricada sulla gestione del fondo la quota di coloro che non lavorano.

La crisi della portualità deve riguardare anche, nel momento in cui si cerca di risolverla, il risanamento degli enti di gestione ed il riordinamento del lavoro all'interno dei porti.

Per quanto concerne le cifre – per la esattezza 324 miliardi – che con molta facilità ho sentito indicare come onere del provvedimento, vorrei precisare che quella somma indicata dall'onorevole Lucchesi sarà destinata soltanto a risanare la situazione del Fondo fino al 31 gennaio 1986, non semplicemente a coprire le spese derivanti dai 300 nuovi esodandi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Il comma 4 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, nel testo sostituito con la legge 23 dicembre 1983, n. 732, è sostituito dal seguente:

« 4. Gli enti portuali e le aziende dei mezzi meccanici, nonché, per il solo anno 1984, il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, sono autorizzati, con decreto del Ministro del tesoro, di concer-

to con il Ministro della marina mercantile, a stipulare mutui con garanzia dello Stato con istituti di credito anche di diritto pubblico, per un periodo non superiore a dieci anni, per la copertura finanziaria delle operazioni di cui ai precedenti commi ».

Il comma 6 dell'articolo 3 del richiamato decreto-legge n. 103 del 1983, convertito, con modificazioni, nella legge numero 230 del 1983, è sostituito dal seguente:

« 6. Per il pagamento del contributo di cui al precedente comma 5, sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 10.500 milioni per l'anno 1984 e di lire 2.100 milioni per ciascuno degli anni dal 1985 al 1987 ».

(*È approvato*).

ART. 2.

Al comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, la parola: « 3.500 » è sostituita dall'altra: « 3.850 ».

Dopo il comma 6 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, è inserito il comma seguente:

« 6.1. Al Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali sono concessi, in relazione alle operazioni di pensionamento anticipato dei lavoratori delle compagnie e dei gruppi portuali, contributi straordinari di lire 70.000 milioni per il 1984, di lire 49.000 milioni per il 1985 e di lire 49.000 milioni per il 1986, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per gli anni medesimi ».

(*È approvato*).

ART. 3.

Entro il 1° dicembre di ogni anno, a partire dal 1984, il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali, degli enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici, determina, con proprio decreto, per i porti previsti nei programmi di cui al comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, nonché per i porti non compresi nei predetti programmi, le nuove dotazioni organiche dei lavoratori e degli impiegati delle compagnie e dei gruppi portuali, tenuto conto della media mensile di impiego realizzata in ciascun porto nell'anno.

(*È approvato*).

ART. 4.

Dal 1° gennaio 1985, i lavoratori e gli impiegati delle compagnie e dei gruppi portuali in eccedenza rispetto alle dotazioni organiche dei singoli porti, di cui al comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, possono essere collocati fuori produzione.

Entro il 1° gennaio 1986, il Ministro del lavoro e della previdenza sociale di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni di cui al precedente articolo, con proprio decreto, determina il numero dei lavoratori da collocare fuori produzione per lo stesso anno.

Il personale di cui al precedente comma non è soggetto all'obbligo della presenza in porto per il periodo in cui è posto fuori produzione.

(*È approvato*).

ART. 5.

Ai lavoratori di cui al precedente articolo 4 è corrisposto il trattamento massimo straordinario di integrazione salariale previsto dalle vigenti disposizioni.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale adotterà i conseguenti provve-

dimenti di concessione del trattamento di cui al precedente comma.

Nei confronti dei lavoratori predetti si applicano le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 20 maggio 1975, n. 164, e successive modificazioni, all'articolo 5 del decreto-legge 30 marzo 1978, n. 80, convertito, con modificazioni, nella legge 26 maggio 1978, n. 215, ed all'articolo 8 della legge 23 aprile 1981, n. 155.

Alla corresponsione dell'indennità di cui al primo comma del presente articolo provvede l'Istituto nazionale della previdenza sociale attraverso la separata contabilità degli interventi straordinari, istituita in seno alla gestione ordinaria della cassa integrazione guadagni per gli operai dell'industria.

In relazione alle operazioni di cui ai precedenti commi sono disposti, dal Ministero del tesoro, a favore dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, a rimborso delle somme dallo stesso erogate, contributi nella misura massima di lire 60.000 milioni per l'anno 1985 e lire 65.000 milioni per l'anno 1986.

(*È approvato*).

ART. 6.

Ai lavoratori della compagnia del ramo industriale e della compagnia carenanti del porto di Genova è corrisposto, limitatamente al periodo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, il trattamento massimo straordinario di integrazione salariale previsto dalle vigenti disposizioni.

La concessione del beneficio di cui al precedente comma è disposta con le modalità di cui al precedente articolo 5.

Per l'attuazione del presente articolo è disposto dal Ministro del tesoro a favore dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, a rimborso delle somme dallo stesso erogate, un contributo nella misura massima di lire 7.000 milioni per l'anno 1984.

(*È approvato*).

ART. 7.

Il comma 13 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, è sostituito dal seguente:

« 13. La lettera *b*) dell'articolo 3 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è sostituita dalla seguente:

" *b*) ad assicurare ai lavoratori portuali presenti in porto e non avviati al lavoro per mancanza di traffico le prestazioni economiche fissate dagli accordi fra le organizzazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali; " ».

(*È approvato*).

ART. 8.

Dopo il secondo comma dell'articolo 3 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è aggiunto il seguente:

« In presenza di uno squilibrio della gestione del Fondo accertato, anche in corso d'anno, attraverso le periodiche verifiche del collegio dei sindaci, e nel caso in cui le organizzazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali, degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici non abbiano raggiunto accordi idonei a ristabilire l'equilibrio della gestione, il Presidente della Repubblica, con proprio decreto, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentite le predette rappresentanze sindacali nazionali, adotta le misure idonee a ristabilire il suddetto equilibrio della gestione ».

(*È approvato*).

ART. 9.

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, sono aggiunti i seguenti:

« All'atto dell'incasso delle fatture emesse a carico degli utenti per le pre-

stazioni rese dalle compagnie e dai gruppi portuali, le somme – a qualsiasi titolo – di pertinenza del Fondo devono essere irrevocabilmente accreditate al Fondo medesimo che ne è pienamente titolare.

L'obbligo della contestualità del versamento dei contributi di pertinenza del Fondo con l'incasso delle fatture deve essere osservato anche nei porti in cui la esazione delle fatture per le prestazioni di lavoro rese all'utenza è praticata mediante l'intervento diretto od indiretto di enti portuali.

È, pertanto, fatto espresso divieto di disporre, anche in via temporanea, delle somme di pertinenza del Fondo.

Il Fondo interromperà le erogazioni delle prestazioni nei confronti delle compagnie e dei gruppi portuali inadempienti.

Il Ministro della marina mercantile emanerà, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, un decreto atto ad assicurare la contestualità dei versamenti al Fondo in cui ai commi precedenti, e garantirà successivamente, attraverso la vigilanza delle autorità marittime preposte alla disciplina del lavoro portuale, l'osservanza del decreto stesso adottando i provvedimenti di competenza, ferme restando le eventuali responsabilità penali dei trasgressori ».

(*È approvato*).

ART. 10.

Dopo l'articolo 5 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è aggiunto il seguente:

« ART. 5-*bis*. — Il Ministro della marina mercantile, in caso di gravi irregolarità nel funzionamento del Fondo, può nominare, per un periodo di tempo non superiore ad un anno, un commissario straordinario che esercita le funzioni che spettano al presidente e al comitato di amministrazione.

Al commissario straordinario spetta lo stesso trattamento economico previsto per il presidente, che viene posto a carico del bilancio del Fondo.

La gestione commissariale può, in caso di necessità, essere prorogata per non più di sei mesi ».

(*È approvato*).

ART. 11.

Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è sostituito dal seguente:

« Il collegio dei sindaci esercita le sue attribuzioni ai sensi degli articoli 2403 e seguenti del codice civile in quanto applicabili e trasmette, altresì, annualmente al Ministro della marina mercantile una relazione sull'andamento finanziario del Fondo gestione. Il collegio dura in carica tre anni e può essere riconfermato ».

(*È approvato*).

ART. 12.

I collegi dei revisori delle compagnie portuali sono integrati da un revisore nominato dal Ministro della marina mercantile e scelto tra impiegati civili dell'Amministrazione della marina mercantile o militari del Corpo delle capitanerie di porto.

(*È approvato*).

ART. 13.

L'articolo 3, comma 14, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, è sostituito dal seguente:

« 14. – I regolamenti e le tariffe relative alle prestazioni rese in tutti i porti sedi di enti portuali sono sottoposti all'approvazione del Ministro della marina mercantile. L'approvazione deve intervenire entro sessanta giorni dal ricevimento delle relative comunicazioni. Trascorso tale termine, i regolamenti e le tariffe si intendono approvati. In tutti gli altri porti, le tariffe per le prestazioni delle com-

pagnie e dei gruppi portuali sono determinate ai sensi dell'articolo 112 del codice della navigazione ».

(*È approvato*).

ART. 14.

A rimborso dei maggiori oneri sostenuti dal Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali negli anni 1984 e 1985 per le agevolazioni tariffarie a favore delle navi traghetto e navi *roll-on/roll-off* in servizio fra i porti della Penisola e le Isole, è concesso al Fondo stesso un contributo straordinario di lire 12 miliardi annui che sarà iscritto nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per gli anni finanziari 1985 e 1986.

(*È approvato*).

ART. 15.

L'onere derivante dall'attuazione della presente legge è valutato in lire 77 miliardi nell'anno 1984, in lire 121 miliardi nell'anno 1985 ed in lire 126 miliardi nell'anno 1986.

Ad esso si provvede, quanto a lire 77 miliardi nell'anno 1984, mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 6858 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario; quanto a lire 116,1 miliardi nell'anno 1985 e lire 116,2 miliardi nell'anno 1986, mediante imputazione di copertura alle conseguenti disponbilità risultanti nella categoria 9 (Somme non attribuibili) del bilancio triennale dello Stato 1984-86; quanto a lire 4,9 miliardi nell'anno 1985 e lire 9,8 miliardi nell'anno 1986 con la riduzione dell'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, in relazione a quanto disposto con l'articolo 1 della presente legge.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

SILVANO RIDI. Alcune dichiarazioni mi impongono, sia pur brevemente, di fare una precisazione. Il gruppo comunista voterà a favore di questo disegno di legge perché ritiene che esso possa servire da impulso ad un processo di riorganizzazione positiva del lavoro nei porti. Dico questo perché qui sono state affacciate altre soluzioni, come quella, adottata nel porto di Londra, di una drastica riduzione del personale; questo, però, sarebbe un modo per non risolvere i problemi.

Certo, il provvedimento in esame, come ha rilevato il collega Lucchesi, è disorganico, ma ciò dipende dal fatto che questo Governo non ha una strategia per l'acquisizione del traffico portuale, non ha una politica di nessun tipo né condivide quella ventilata da Prodi secondo la quale tanto varrebbe diminuire le dimensioni dei singoli enti per meglio resistere alla concorrenza. Per altro, il Governo non ha nemmeno una politica di rilancio della cantieristica: non sappiamo che fine abbiano fatto alcuni disegni di legge approvati dal Consiglio dei ministri sulla ristrutturazione della flotta. Inoltre, nel momento in cui attua degli interventi, il Governo dimostra di non saper distinguere tra porti che meritano di essere incoraggiati e porti sui quali non vale più la pena di disperdere risorse.

Tuttavia, l'approvazione del disegno di legge in esame si impone in quanto, se il meccanismo della cassa integrazione scatterà nei tempi che sono stati fissati – il Governo è in grado di darci assicurazioni in proposito? – si sarà ottenuto il risultato di liberare il fondo dall'obbligo di erogare salari garantiti a 5 mila persone. Se poi a questa misura si accompagnerà quella relativa all'esodo dei lavoratori – esodo che comunque dovrà avvenire in tempi ravvicinati – l'efficacia dell'azione complessiva sarà ancora maggiore.

Se il Governo è in grado di far esodare questi lavoratori, si possono finalmente eliminare i motivi di tensione.

Il Governo deve assumere, con questo disegno di legge, un impegno preciso: deve cioè stabilire che il livello di integrazione non si riferisca alle 26 giornate lavorative; altrimenti si ha il caso assurdo di lavoratori che per 12 giornate lavorative, ad esempio, ricevono un milione e mezzo di lire, che però scendono ad un milione per l'intervento del Fondo.

Se, dunque, il Governo si impegna a stabilire un nuovo rapporto con le parti sociali, questo provvedimento può rappresentare una scelta decisiva per l'avvenire; però è necessario che tale scelta, al di là dell'applicazione concreta dei termini entro i quali il provvedimento è composto, venga fatta. Ad essa dovranno aggiungersi altre scelte, specialmente in relazione all'individuazione dei porti di preminente interesse nazionale ed agli interventi sulle loro infrastrutture necessarie all'avvio delle merci dai loro porti ai mercati di destinazione.

Il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge perché intende tallonare il Governo affinché esso compia fino in fondo tutte le scelte necessarie per una politica marittima seria ed efficace.

Questo provvedimento può costituire un elemento positivo nel processo di miglioramento delle nostre strutture portuali.

DAMIANO POTÌ. Dichiaro che il gruppo socialista voterà a favore del provvedimento, condividendo tuttavia le osservazioni e le perplessità espresse dal relatore e da alcuni dei colleghi intervenuti nella discussione in ordine alla disorganicità del provvedimento medesimo ed al fatto che non si riesca ancora a dare una soluzione complessiva ai problemi esistenti nel settore portuale.

Il gruppo socialista chiede che, nella fase di gestione del Fondo, venga accolta la sollecitazione fatta dal relatore, sia per quanto riguarda il commissariamento in caso di gestione non corretta, sia per quanto riguarda l'attivazione della cassa integrazione guadagni, che può rappresentare un elemento di riequilibrio e di risanamento dell'intero settore in quanto avvia una maggiore mobilità ed anticipa l'esodo successivo.

Ritengo che, di qui ai mesi prossimi, la situazione dei porti potrà essere affrontata in maniera globale ed equilibrata, con scelte economiche meno gravose per la collettività e per il bilancio dello Stato.

GUIDO BERNARDI. Dichiaro che il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore del disegno di legge, discostandosi dalle conclusioni alle quali è pervenuto l'onorevole Lucchesi (esperto più di noi di questi problemi) e pur condividendo molte delle perplessità che sono state manifestate.

Voglio credere nella filosofia di questo provvedimento; voglio credere che sia facilitante l'esodo di 6.800 portuali. Ma voglio anche chiedere all'onorevole Ridi – che punta costantemente l'indice contro il Governo e si domanda se esso sia in grado di governare con il suo scoordinamento e la sua disarticolazione – se sia proprio giusto addossare al Governo tutte le colpe quando esso non è in condizione di governare per la resistenza di piccole porzioni di forze sociali le quali operano nei porti e condizionano qualsiasi politica e qualsiasi strategia.

Ho ancora presente l'audizione di D'Alessandro, cui tutto si può rimproverare fuorché di non aver espresso la strategia di risanamento di un porto italiano. Ed ho ancora presenti gli episodi di blocco di quel porto per la mancata promozione di determinate persone, cosicché lo stesso D'Alessandro fu costretto ad andare « con il cappello in mano » da vecchi clienti del porto!

In certi momenti, anche noi ci troviamo ad essere complici di questo modo di strozzare l'economia italiana e di prendere alla gola lo stesso Governo.

Certo, è già difficile governare in una situazione, come quella italiana, caratteriz-

zata dall'esistenza di una pluralità di partiti e dal loro frazionamento. Ma quando a questo si aggiunge la forza cogente di piccoli gruppi di privilegiati - dobbiamo avere il coraggio di affondare i bisturi anche in questi privilegi - e quando si verifica una situazione per cui una parte dei sacrifici non viene accettata da piccole porzioni della società italiana, che pure adducono alla nostra economia danni notevolissimi, le forze politiche - anche quelle della sinistra, le quali rispecchiano, o dicono di rispecchiare, più di tutte le istanze operaie - devono avere il coraggio di dire di no quando va detto di no. Sotto questo profilo ho ammirato il coraggio dell'onorevole Lucchesi nel sostenere la sua posizione.

Concludo dicendo che voglio conservarmi lo stenografico di questa seduta perché forse tra qualche mese, sarà oggetto di confronto tra ciò che stiamo dicendo questa sera e gli squarci di verità che già stanno emergendo.

Nel ribadire l'importanza di restituire la portualità alla sua funzione onde non danneggiare ulteriormente l'economia italiana, a nome del gruppo della democrazia cristiana, dichiaro di votare a favore del provvedimento in esame.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Sottolineando nuovamente la necessità di una programmazione portuale e di una regolamentazione degli scioperi nei porti intesi quali servizio pubblico, e pur ribadendo le osservazioni già espresse in sede di discussione generale, dichiaro, a nome del gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, di votare a favore del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, ed alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, recanti misure per fronteggiare la situazione nei porti » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1971).

Presenti	24
Votanti	23
Astenuti	1
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodeo, Baghino, Becchetti, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Cannelonga, Cazora, Ciancio, Cominato, Gioia, Gradi, Grottola, La Penna, Pernice, Potì, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Sanguineti, Santuz, Stegagnini.

Si è astenuto:

Lucchesi.

La seduta termina alle 22,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO