

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 LUGLIO 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	609
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Potenziamento della ferrovia Trento Malè. (Approvato dal Senato). (2768)	609
PRESIDENTE	609, 611
JACOPONI	609
RUBEO	609
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	609
TROISI	611
BENSI.	611
Proposta di legge (Discussione e approvazione):	
Senatore TRABUCCHI: Modifiche all'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione. (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato). (2884).	611
PRESIDENTE	611, 612, 613
SENSI, <i>Relatore</i>	612
RUBEO	613
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	613
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	614
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	614

La seduta comincia alle 9,30.

BENSI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Farinet e Vigo.

Seguito della discussione del disegno di legge: Potenziamento della ferrovia Trento-Malè. (Approvato dal Senato). (2768).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè ».

I colleghi ricordano che su questo disegno di legge ebbe già a riferire il relatore onorevole Farinet nella seduta del 12 luglio 1957. A richiesta dell'onorevole Jacoponi fu poi rinviato il seguito della discussione, per dar modo di approfondire alcuni aspetti del provvedimento. Domando quindi all'onorevole Jacoponi se deve dir nulla in proposito.

JACOPONI. Cedo la parola al collega Rubeo, che ha studiato la questione nei suoi particolari.

RUBEO. Dopo gli accertamenti fatti, dichiaro che il mio gruppo è favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero dare alcuni chiarimenti alla Commissione.

Nella precedente discussione mi pare che sia emersa soltanto una voce discorde in senso critico nei riguardi del disegno di legge sottoposto all'esame degli onorevoli colleghi: precisamente quella dell'onorevole Bima, il quale ancora una volta sollevò le vecchie questioni che gli sono particolarmente simpatiche, dimostrando la sua costante predilezione per i servizi stradali in confronto di quelli ferroviari.

Egli ha infatti sostenuto che i 1.200 milioni che si vogliono stanziare per il completamento della ferrovia Trento-Malè non costituiscono una spesa produttiva e tale da essere giustificata e legittimata.

Io mi richiamo sia a quello che disse chiaramente il relatore onorevole Farinet, sia a quello che sostenne l'onorevole Troisi nel suo intervento. L'ulteriore spesa che si richiede di finanziare per il completamento della ferrovia Trento-Malè è assolutamente necessaria e indispensabile, nè si tratta di una spesa improduttiva e capricciosa.

Gli onorevoli colleghi vorranno tener presente prima di tutto questo interessantissimo elemento: i lavori sono stati già iniziati e sono stati spesi 2.700 milioni per l'esecuzione della prima parte delle opere. Ora, se la somma di 1.200 milioni ancora necessaria non venisse stanziata, si verificherebbe lo stranissimo fenomeno amministrativo, che la notevole somma di 2.700 milioni già spesa andrebbe completamente perduta e, in questo caso, resterebbe veramente improduttiva. Essa infatti non potrebbe portare il minimo beneficio all'amministrazione regionale e tanto meno alle popolazioni interessate.

Non è accoglibile neppure la proposta fatta dall'onorevole Bima di completare la ferrovia soltanto fino a Cles, invece di proseguirla fino a Malè. Tale soluzione è da respingere sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista finanziario. Sotto il primo aspetto, perché una buona parte dei 2.700 milioni già spesi sono stati impiegati anche per il tratto di ferrovia da Cles a Malè; si tratterebbe perciò, secondo la proposta Bima, di completare il tratto fino a Cles, abbandonando i lavori eseguiti nel percorso Cles-Malè. Dal punto di vista finanziario, poi, sarebbe assolutamente controproducente fermare la ferrovia a Cles, perché risulta che il maggior profitto di questa ferrovia è rappresentato proprio dal tratto Cles-Malè.

Il collega onorevole Troisi ha domandato se la maggiore spesa di 1.200 milioni, che viene autorizzata col disegno di legge in esame, sarà sufficiente per il completamento dei

lavori, o se invece si correrà il rischio di dover provvedere con successivo disegno di legge a una spesa supplementare di quella che oggi viene preventivata.

Posso assicurare l'onorevole Troisi che, secondo le notizie pervenutemi, sembra che questo pericolo non si potrà presentare, perché, se è vero che lo stanziamento viene fatto sulla base dei computi eseguiti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel febbraio del 1955 e facendo riferimento ai prezzi del 1953, tuttavia è da tener presente che nella convenzione già stipulata con la società concessionaria — che, come è noto, è costituita soprattutto da comuni del Trentino — si è stabilito che le maggiori spese eventuali che avessero a verificarsi nella esecuzione dei lavori in ragione del 10 per cento resterebbero a carico della società concessionaria stessa, cioè dei suddetti comuni.

È anche da rilevare che tutto il materiale nuovo che dovrà essere acquistato per l'attivazione e l'ammodernamento della ferrovia è a carico della stessa società concessionaria.

Quindi si deve ritenere che con i 1.200 milioni, che vengono stanziati col disegno di legge in esame, i lavori saranno ultimati senza bisogno di un ulteriore contributo da parte dello Stato.

L'onorevole Troisi ha anche domandato per quale ragione non siano state applicate alla ferrovia Trento-Malè le norme della legge 2 agosto 1952, n. 1221, quella legge cioè che prevedeva l'ammodernamento delle ferrovie concesse.

Vi è stata innanzi tutto una ragione di carattere storico: quando fu deciso l'ammodernamento della ferrovia Trento-Malè la succitata legge n. 1221 non era ancora entrata in vigore; in secondo luogo bisogna considerare che le condizioni fatte dalla presente legge per l'ammodernamento della ferrovia Trento-Malè sono per lo Stato più vantaggiose di quelle che sarebbero derivate dall'applicazione della legge n. 1221. Infatti in base a questa legge si deve corrispondere alla società concessionaria soltanto il 50 per cento dell'ammontare dei lavori; però nel piano finanziario che si imposta si tiene conto anche di una sovvenzione chilometrica rivalutata, che viene corrisposta alla società concessionaria per tutta la durata della concessione. Invece, nel caso della ferrovia Trento-Malè lo Stato non assume quest'ultimo onere, ma dà soltanto a fondo perduto la somma già disposta con la precedente legge e quella ora proposta col presente disegno di legge; e non dovrà ulteriormente intervenire nella gestione

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 LUGLIO 1957

e nel funzionamento della ferrovia per tutta la durata della concessione.

Per tutte queste considerazioni, mi pare che il disegno di legge sottoposto al vostro esame possa essere con tutta tranquillità approvato.

TROISI. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per i chiarimenti forniti e mi dichiaro soddisfatto.

Aggiungo per parte mia che, secondo i dati che ho raccolto, mi risulta che il programma originale della società prevedeva la spesa di quattro miliardi e mezzo. Senonché il Ministero ridusse lo stanziamento, per adeguarlo alle disponibilità del momento. In sostanza, perciò, adesso si ritorna al primo progetto di quattro miliardi e mezzo.

PRESIDENTE. Comunque, dopo le assicurazioni date dall'onorevole Sottosegretario, la Commissione prende atto che la spesa che sta per essere approvata è definitiva.

BENSI. Per dichiarazione di voto. Ci sono pervenuti molti ordini del giorno di associazioni e di enti, i quali prospettano delle riserve sull'opera di ammodernamento della ferrovia Trento-Malè, la quale si presenterebbe soltanto come una operazione elettorale o pre-elettorale. Anche tutti i partiti politici, ad eccezione della democrazia cristiana, hanno votato a suo tempo ordini del giorno, in cui si dichiarano contrari a questa ferrovia, e manifestano il dubbio che anche l'attuale finanziamento non sia sufficiente per il completamento dell'opera.

In questo stato di cose, noi eravamo orientati per votare contro il disegno di legge. Comunque, sentite le dichiarazioni fatte poco fa dall'onorevole rappresentante del Governo, non ci opporremo, ma ci limiteremo ad astenerci dalla votazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che, se non vi sono osservazioni o proposte di emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Per l'esecuzione di varianti, considerate indifferibili dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, al piano di trasformazione e potenziamento degli impianti della ferrovia Trento-Malè autorizzato con leggi 2 aprile 1951, n. 294 e 1° novembre 1952, n. 1349, il limite di spesa, stabilito in lire 2.754.600.000 con l'articolo 1 della legge 1° novembre 1952, n. 1349, è elevato a lire 3.954.600.000. A tale uopo è autorizzata la maggiore spesa di lire

1.200.000.000 delle quali lire 188.312.000 destinate alla revisione dei prezzi.

(È approvato).

ART. 2.

Il contributo dello Stato elevato a norma del precedente articolo 1 e da determinarsi, entro i limiti ivi stabiliti, in sede di approvazione del progetto dal Ministro dei trasporti d'intesa col Ministro del tesoro, sarà liquidato per importi di lavori non inferiori a 50 milioni e con le altre modalità di pagamento previste dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 1° novembre 1952, n. 1349.

(È approvato).

ART. 3.

La maggiore spesa di lire 1.200.000.000 sarà iscritta negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 190.000.000 per l'esercizio finanziario 1956-57, di lire 310.000.000 per l'esercizio 1957-58 e di lire 350.000.000 per ciascuno degli esercizi 1958-59 e 1959-60.

All'onere di lire 190.000.000 derivante, per l'esercizio finanziario 1956-57, dall'applicazione della presente legge, sarà fatto fronte per lire 150.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo n. 36 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1956-57 e per lire 40.000.000 a carico del capitolo n. 40 di detto stato di previsione per lo stesso esercizio.

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del senatore Trabucchi: Modifiche all'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione. (Approvata della VII Commissione permanente del Senato). (2884).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del senatore Trabucchi: « Modifiche all'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, sul trattamento giuridico-economico

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 LUGLIO 1957

del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione. La proposta di legge è stata già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il relatore, onorevole Sensi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SENSI, *Relatore*. La proposta di legge del senatore Trabucchi, sottoposta al nostro esame, consta del seguente articolo unico:

« Le controversie individuali relative ai rapporti soggetti alle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, sono di competenza dell'autorità giudiziaria.

L'agente che intende adire l'autorità giudiziaria contro un provvedimento dell'azienda che lo riguarda, deve preventivamente proporre reclamo in via gerarchica entro 60 giorni dalla data di comunicazione del provvedimento, presentandolo al superiore immediato che è tenuto a rilasciare ricevuta.

L'azienda deve comunicare al reclamante le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla presentazione del reclamo e, decorso tale termine, anche se l'azienda non abbia risposto, il reclamante può adire l'autorità giudiziaria proponendo la relativa azione entro i successivi 60 giorni. L'omissione del reclamo nel termine suddetto comporta l'improponibilità dell'azione giudiziaria, salvo quanto disposto nel seguente comma.

Il diritto a competenze arretrate e ad altre prestazioni di natura esclusivamente patrimoniale si prescrive nel termine previsto negli articoli 2948, 2955 e 2956 del Codice civile. L'azione giudiziaria non può essere proposta se l'avente diritto non abbia presentato reclamo in via gerarchica e non siano trascorsi 30 giorni dalla presentazione del reclamo stesso ».

Questo articolo sembra abbastanza ermetico; occorre pertanto che io faccia delle premesse e dia dei chiarimenti, perché la Commissione possa deliberare consapevolmente.

PRESIDENTE. Come sempre, del resto.

SENSI, *Relatore*. Premetto dunque e chiarisco. Il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 146, che si occupa del trattamento giuridico ed economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione, stabilisce all'articolo 10 che le controversie individuali di lavoro sono decise dalla competente autorità giudiziaria, secondo le disposizioni del regio decreto 26 febbraio 1928, n. 471. L'agente che intenda adire la autorità giudiziaria contro un provvedimento dell'azienda che lo riguarda, deve innanzi

tutto proporre il reclamo in via gerarchica, presentandolo entro quindici giorni dalla data di comunicazione del provvedimento al superiore immediato, il quale è tenuto a rilasciarne ricevuta.

L'omissione del reclamo nel termine importa l'improponibilità dell'azione giudiziaria. Si ha perciò una decadenza dai diritti. Ed è questa una prima stranezza, che si riscontra nella legge citata.

L'azienda, continua l'articolo 10 suddetto, deve comunicare al reclamante le sue determinazioni entro quindici giorni dalla presentazione del reclamo, dopo di che, anche se l'azienda non abbia risposto, il reclamante può adire l'autorità giudiziaria, proponendo la relativa azione entro quaranta giorni. Termine questo di estremo rigore.

Due punti sono apparsi anacronistici al senatore Trabucchi e al Senato, così come appaiono anche a noi. Il primo è l'improponibilità della azione giudiziaria da parte del personale, per ottenere il riconoscimento dei suoi diritti, se prima non ha proposto nel termine di 15 giorni, a pena di decadenza, ricorso gerarchico alla direzione, ossia, in pratica, al datore di lavoro che è un privato, o tutto al più, una azienda municipalizzata.

Il secondo punto è ancora più preoccupante: proposto il ricorso gerarchico, il dipendente che non propone l'azione davanti all'autorità giudiziaria entro quaranta giorni dal rifiuto espresso o tacito dell'azienda, decade dal suo diritto.

È stato considerato dal senatore Trabucchi, dal Senato e, penso, verrà considerato anche da noi, che è ingiusto e forse anche incostituzionale siffatta situazione della necessità del reclamo gerarchico in un rapporto economico dipendente da contratto di diritto privato. È ingiusta la perdita dei diritti se il lavoratore non ha reclamato, entro il brevissimo termine fissato, al datore di lavoro contro un provvedimento ritenuto iniquo.

Pertanto il senatore Trabucchi, nella sua proposta di legge già approvata dal Senato, fermo restando il principio elementare di diritto che la competenza sulle controversie individuali di cui si tratta appartiene all'autorità giudiziaria...

PRESIDENTE. È anche conforme alla Costituzione.

SENSI, *Relatore*. Dicevo dunque che la proposta Trabucchi, ferma restando la competenza dell'autorità giudiziaria, che è un punto basilare, ha mantenuto anche l'obbligo del ricorso gerarchico del dipendente contro il provvedimento dell'azienda che lo riguarda;

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 LUGLIO 1957

però ha allungato il termine a sessanta giorni — cioè quattro volte maggiore di quello finora previsto dalla legge — dalla data della comunicazione del provvedimento.

La proposta Trabucchi ha fatto anche obbligo all'azienda di comunicare le sue determinazioni entro trenta giorni dalla presentazione del reclamo. Trascorso questo termine anche senza risposta, il reclamante può agire in giudizio entro il termine più congruo dei successivi sessanta giorni. Si ha quindi, anche in questo caso, un maggiore respiro.

Naturalmente l'omissione del ricorso importa, in linea generale, l'improponibilità dell'azione giudiziaria.

Però, quanto alle competenze arretrate e alle altre prestazioni di natura patrimoniale, il Senato ha fissato saggiamente che il diritto si prescrive nei consueti termini della legge: cinque anni per l'indennità di liquidazione, un anno per le retribuzioni corrisposte a periodi non superiori al mese, tre anni per le retribuzioni corrisposte a periodi superiori al mese.

È evidente l'opportunità di mantenere per le controversie patrimoniali i termini di prescrizione, noti a tutti, stabiliti dalla legge civile, la quale regola i rapporti tra tutti i cittadini della Repubblica. Questo, del resto, stabilisce la legge comune, alla quale nessuno può sottrarsi. Si va così ben oltre i quaranta giorni della legge attuale, e il rapporto viene regolato con maggiore equità e giustizia.

Il Governo fu d'accordo con la proposta di legge del senatore Trabucchi. Era presente al Senato in rappresentanza del Governo l'onorevole Sottosegretario Mannironi, il quale collaborò molto attivamente per arrivare a questa conclusione, la quale è improntata a equità e alla tutela più congrua, più confacente, più costituzionale dei diritti dei lavoratori.

Riassumendo, con la proposta di legge del senatore Trabucchi i diritti dei lavoratori sono meglio tutelati, mentre essa opportunamente mantiene l'obbligo del previo ricorso in via amministrativa all'azienda, salvo quei casi che riguardano diritti di natura patrimoniale a cui ho accennato.

Vi sono motivi legittimi e pratici per mantenere l'obbligo del ricorso gerarchico, perché può arriversi ad una conciliazione interna tra lavoratore e datore di lavoro, il quale viene messo in condizioni di poter rivedere il suo provvedimento e arrivare a una pacifica soluzione, ad un bonario accordo, senza bisogno di far ricorso al magistrato. Ecco perché il Senato ha mantenuto il ricorso preventivo al

datore di lavoro, salvo, ripeto, per quanto riguarda i rapporti patrimoniali ben definiti e garantiti. Ove non si arrivasse ad una intesa amichevole, il lavoratore potrà adire il magistrato ordinario nel termine di sessanta giorni, termine più equo di quello fino ad ora stabilito.

Per tutte le considerazioni che ho esposto, propongo quindi alla Commissione l'approvazione della proposta di legge del senatore Trabucchi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

RUBEO. Noi voteremo in favore del provvedimento in esame, in quanto migliora le norme esistenti, che hanno dato luogo fino adesso ad inconvenienti seri e hanno danneggiato molte volte i lavoratori interessati durante l'insorgere di controversie. Il prolungamento dei termini previsto dalla proposta di legge è senz'altro opportuno, anche perché molte volte i lavoratori non si trovano in condizione di accorgersi immediatamente del danno che ad essi deriva da un provvedimento, il quale ha bisogno di una interpretazione. Il maggior termine dà anche modo ai lavoratori di poter prendere gli opportuni contatti con le organizzazioni sindacali.

In verità, l'articolo unico della proposta di legge del senatore Trabucchi non contiene, secondo noi, la disciplina più soddisfacente per i lavoratori di questo settore. Infatti le organizzazioni sindacali unanimemente chiedono il ripristino della commissione dell'equo trattamento — come era previsto dalla legislazione precedente al regime fascista — per poter risolvere più convenientemente le loro controversie senza bisogno di adire la magistratura.

Tuttavia, poiché non è possibile discutere in questa sede di una nuova disciplina in proposito, e poiché la proposta di legge Trabucchi rappresenta un miglioramento di fronte alla legislazione attualmente in vigore, il nostro gruppo voterà in favore della proposta stessa.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è lieto di prendere atto della unanimità dei consensi della Commissione e non può non insistere, associandosi al relatore e all'onorevole Rubeo, nell'invito ai commissari di approvare la proposta di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico della proposta di legge. Ne do lettura:

«Le controversie individuali relative ai rapporti soggetti alle norme del regio decreto 8

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 LUGLIO 1957

gennaio 1931, n. 148, sono di competenza dell'autorità giudiziaria.

L'agente che intende adire l'autorità giudiziaria contro un provvedimento dell'azienda che lo riguarda, deve preventivamente proporre reclamo in via gerarchica entro 60 giorni dalla data di comunicazione del provvedimento, presentandolo al superiore immediato che è tenuto a rilasciare ricevuta.

L'azienda deve comunicare al reclamante le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla presentazione del reclamo e, decorso tale termine, anche se l'azienda non abbia risposto, il reclamante può adire l'autorità giudiziaria proponendo la relativa azione entro i successivi 60 giorni. L'omissione del reclamo nel termine suddetto comporta l'improponibilità dell'azione giudiziaria, salvo quanto disposto nel seguente comma.

Il diritto a competenze arretrate e ad altre prestazioni di natura esclusivamente patrimoniale si prescrive nel termine previsto negli articoli 2948, 2955 e 2956 del Codice civile. L'azione giudiziaria non può essere proposta se l'avente diritto non abbia presentato reclamo in via gerarchica e non siano trascorsi 30 giorni dalla presentazione del reclamo stesso».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, la proposta di legge, che consta di un articolo unico, sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. A titolo di notizia, comunico che ho inviato una lettera al Ministro dei trasporti per sollecitare l'approvazione del regolamento sulle concessioni ferroviarie. Noi approvammo la legge nel novembre del 1955; il regolamento avrebbe dovuto essere pubblicato nei tre mesi successivi, cioè entro il mese di febbraio 1956. Invece, per un complesso di circostanze, non è stato ancora pubblicato.

Debbo aggiungere, e prego l'onorevole Sottosegretario di riferirlo agli uffici competenti, che nella relazione da me fatta era chiaramente detto — il Ministro ne prese atto — che la legge sarebbe andata in vigore indipendentemente dal regolamento. Ciò nonostante, ci sono categorie interessate che lamentano di non avere avuto i benefici né l'anno scorso né quest'anno. Ma la cosa più grave è questa: che non hanno avuto né il beneficio previsto dalla legge precedente, che era inferiore, né quello disposto dalla nuova legge da noi approvata, che è superiore.

Nonostante gli interventi da me fatti come Presidente della Commissione, la cosa è rimasta al punto in cui era. Risulta che il regolamento è al Consiglio di Stato per il parere. Ma, in punto di fatto, le categorie interessate, beneficiarie dalla legge, non riescono ad ottenere ciò che rappresenta un loro diritto.

Preghiamo vivamente l'onorevole Sottosegretario di Stato di rendersi interprete del desiderio dei commissari della Commissione trasporti, perché finalmente il regolamento sia pubblicato, per dare a quelli, che ne hanno diritto, la possibilità di godere dei benefici che sono stati sanzionati dalla legge.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge e sulla proposta di legge approvati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

«Potenziamento della ferrovia Trento-Malè» (2768):

Presenti	30
Votanti	27
Astenuti	3
Maggioranza	16
Voti favorevoli	25
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

e della proposta di legge:

Senatore TRABUCCHI: «Modifiche all'articolo 10 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, sul trattamento giuridico economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione» (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2884):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bogoni, Boidi, Borsellino, Burato, Cacciatore, Calandrone Pacifico, Cavaliere Stefano,

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 LUGLIO 1957

Cerreti, Cervone, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lucchesi, Mancini, Maniera, Menotti, Murdaca, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Sensi e Troisi.

Si sono astenuti (per il disegno di legge n. 2768):

Bogoni, Cacciatore e Ducci.

Sono in congedo:

Farinet e Vigo.

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI