SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1058)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e *ad interim* della Marina Mercantile

(LATTANZIO)

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

(BONIFACIO)

e col Ministro del Tesoro

(STAMMATI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 GENNAIO 1978

Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — In forza dell'articolo 25, secondo comma, della legge 7 luglio 1907, n. 429, nel testo modificato dal regio decreto 28 giugno 1912, n. 728 (quarto, quinto e sesto comma), e con le integrazioni di cui all'articolo 9 del decreto-legge luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393, e dell'articolo 35, ultimo comma, della legge 26 marzo 1958, n. 425, nonchè delle altre disposizioni di legge con esso articolo connesse:

i funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato, non compresi nel terzo comma dello stesso articolo 25, nè negli articoli 14 e 37 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rispondevano direttamente all'Amministrazione dei danni ad essa arrecati per loro colpa o negligenza;

l'Amministrazione era in facoltà di rivalersi, con le norme del regolamento, delle somme messe a loro carico mediante ritenute da praticare sui loro stipendi o paghe nei limiti consentiti dalle leggi vigenti;

le autorità competenti a pronunciarsi, in base alle suindicate norme, potevano, valutate le circostanze, ridurre od anche non applicare l'addebito per il danno subìto dall'Amministrazione.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in conformità di tali disposizioni, si era avvalsa sia della facoltà di riduzione sia del potere di rimessione totale dell'addebito.

Nei casi di riduzione l'ammontare dell'addebito veniva stabilito, sulla base di preordinate tabelle, in misura percentuale rispetto all'entità del danno.

In conseguenza della sentenza n. 201 del 15 luglio 1976 — depositata il 28 dello stesso mese — con la quale la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del suddetto articolo 25 del testo vigente, in quanto contrastante sia con l'articolo 3, primo comma (disparità di trattamento tra ferrovieri ed altri dipendenti pubblici in materia di responsabilità amministrativa) sia con l'articolo 103, secondo comma (competenza della Corte dei conti in materia di contabilità pubblica), della Costituzione — il personale ferroviario « addetto all'esercizio » — cioè il personale delle ferrovie dello Stato nei riguardi del quale il citato articolo 25 era applicabile — si trova attualmente nelle condizioni non soltanto di essere soggetto per qualsiasi colpa o negligenza o imperizia a giudizio di responsabilità davanti alla Corte dei conti, ma — ed è quel che maggiormente allarma il personale interessato — di dover rispondere del danno accertato, qualunque ne sia l'ammontare.

La Corte costituzionale, nel dichiarare illegittime le suddette norme, ha suggerito, con la stessa sentenza, di estendere anche ai dipendenti delle ferrovie le norme contenute nelle leggi 31 dicembre 1962, n. 1833, e 17 marzo 1975, n. 69, in forza delle quali i dipendenti statali addetti alla conduzione di autoveicoli, navi ed aeromobili che, nell'esercizio delle loro attribuzioni attinenti alla conduzione di mezzi di locomozione, cagionino un danno all'Amministrazione, sono tenuti al risarcimento solo nel caso di danni arrecati per dolo o colpa grave.

Quanto sopra considerato, non appare ovviamente possibile predisporre uno schema di provvedimento che, pur suffragato dalle più serie e convincenti motivazioni, tenda a ripristinare sostanzialmente la normativa dichiarata incostituzionale.

Peraltro le leggi richiamate dalla Corte costituzionale non possono trovare applicazione *sic et simpliciter* nei confronti dei ferrovieri in quanto:

la legge n. 1833 del 1962 riguarda i conducenti di autoveicoli e di altri mezzi meccanici e, per costante giurisprudenza della Corte dei conti, per mezzi meccanici devonsi intendere solo quelli destinati a circolare sulle strade viabili ordinarie;

la legge n. 69 del 1975 riguarda gli addetti alla conduzione di navi e di aeromobili.

Ne consegue che, a seguito della decisione della Corte costituzionale, il ferroviere — addetto all'esercizio — deve rispondere, in caso di danno cagionato all'Azienda, anche per « colpa lieve », dato che la normativa prevista per gli addetti alla conduzione di tutti gli altri mezzi di locomozione non può estendersi agli addetti ai mezzi ferroviari o comunque agli addetti all'esercizio, inteso questo come complesso coordinato di operazioni anche antecedenti e susseguenti, nonchè complementari ed accessorie, necessarie per assicurare il movimento, la manovra e la circolazione dei treni.

Al fine di uniformarsi alla sentenza della Corte costituzionale e, nello stesso tempo, di dare assicurazione al personale — ex beneficiario dell'articolo 25, ora dichiarato illegittimo — che l'organo che procederà all'accertamento della responsabilità patrimoniale terrà necessariamente conto della particolare gravosità e pericolosità dell'attività connessa con le funzioni inerenti alla circolazione dei treni, il presente disegno di legge prevede l'estensione al personale addetto all'esercizio ferroviario delle norme della legge 31 dicembre 1962, n. 1833, per cui il personale destinatario della nuova normativa è quello rivestito di una delle qualifiche elencate nelle tabelle dell'allegato 3 alla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, concernente lo stato giuridico dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato (art. 1).

In pratica, estendendo la normativa della legge n. 1833 del 1962 ai ferrovieri addetti all'esercizio, ove nel loro comportamento antigiuridico si riscontrassero gli estremi del dolo o della colpa grave, verrebbe sperimentata nei loro confronti, innanzi alla Corte dei conti, la rivalsa per la rifusione all'Azienda sia delle somme da essa pagate ai terzi danneggiati (indennizzi, interessi, perizie, spese giudiziali ecc.) sia dei danni dall'Azienda stessa subiti (articolo 1, secondo comma).

In conformità al costante indirizzo interpretativo della Corte dei conti in merito alla legge 31 dicembre 1962, n. 1833, la limitazione di responsabilità, ai soli casi di dolo o colpa grave, riguarda anche il personale che, pur non compreso nelle tabelle di cui al citato allegato 3, si trovi a svolgere operazioni o ad assolvere compiti inerenti alla circolazione dei treni o attività a questa connesse (art. 2).

Ai fini dell'accertamento della colpa grave deve farsi riferimento — conformemente ad un indirizzo giurisprudenziale della Corte dei conti — alla speciale qualificazione fisio-psichica richiesta al personale delle ferrovie dello Stato, alle difficoltà tecniche e alla pericolosità inerente all'attività svolta (art. 3).

Nell'eventualità di colpa grave il ferroviere si verrebbe a trovare nella condizione di dover risarcire danni ingentissimi, quali mai possono essere provocati dalla circolazione di autoveicoli, ove si considerino il valore del materiale rotabile di un convoglio ferroviario rispetto al valore di un autoveicolo, nonchè il numero dei viaggiatori di un treno rispetto a quello dei terzi che possono subire danni in un incidente stradale.

Si è cercato di ovviare alle suddette conseguenze prevedendo che il ferroviere, responsabile di danni arrecati per colpa grave, possa rispondere entro un limite predeterminato ed in ogni caso non superabile, come già previsto in accordi sindacali riguardanti il personale di aziende municipalizzate di pubblici trasporti.

Tale limite massimo dovrà essere determinato con criterio di proporzionalità, rapportando gli addebiti agli emolumenti percepiti e tenendo conto dei buoni precedenti professionali e morali (art. 4).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di cui al quarto comma dell'articolo 1 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, compreso nelle tabelle dell'allegato n. 3 della legge stessa, che, nell'esercizio delle funzioni inerenti alla circolazione dei treni e delle attività connesse, cagioni un danno all'Azienda, è tenuto al risarcimento solo nel caso di danno arrecato per dolo o colpa grave.

La limitazione di cui al comma precedente si applica anche alla responsabilità del personale, ivi indicato, verso l'Azienda che abbia risarcito il terzo del danno cagionatogli.

Art. 2.

La limitazione della responsabilità di cui all'articolo precedente si applica anche a tutti quei dipendenti che, pur non rivestiti delle qualifiche elencate nelle tabelle dell'allegato 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, siano chiamati a svolgere operazioni o ad assolvere compiti inerenti alla circolazione dei treni o attività a questa connesse.

Art. 3.

Nell'accertamento della responsabilità di cui agli articoli precedenti dovrà tenersi conto delle difficoltà tecniche e della pericolosità inerenti all'attività svolta, della speciale qualificazione fisio-psichica richiesta al personale delle ferrovie dello Stato, nonchè di tutte le condizioni di tempo e di luogo in cui ebbe a verificarsi l'evento generatore del danno.

Art. 4.

In caso di colpa grave l'addebito complessivo a carico del dipendente responsabile non potrà superare l'ammontare corrispondente a ventiquattro mensilità di stipendio in godimento da parte del dipendente stesso all'epoca dell'evento dannoso.

Nel determinare l'addebito complessivo si terrà conto dei buoni precedenti professionali e morali.