

(N. 2105)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori MASSINI, LEONE e GRAMEGNA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° AGOSTO 1957

Modifica dell'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, n. 372, concernente
l'ordinamento dell'esercizio di stato delle ferrovie

ONOREVOLI SENATORI. — Per quanto si riferisce alle considerazioni ed ai motivi che indussero il legislatore del 1909 ad introdurre nel sistema punitivo allora vigente siffatta eccezione in favore degli agenti che si presumevano responsabili dei sinistri ferroviari, rimandiamo alla precipua relazione presentata al Parlamento in sede di discussione della legge.

La relazione rilevava che la tendenza del personale per sfuggire all'arresto preventivo, era assai pericolosa per il servizio e di supremo interesse evitarla « a tutela principalmente della pubblica incolumità e della sicurezza dell'esercizio » poichè appunto l'allontanamento dal servizio di quegli agenti poteva generare maggiori pericoli nella circolazione dei treni.

La relazione poneva anche in evidenza che la eccezione non menomava affatto la funzione del sistema punitivo: che, trattandosi di agenti appartenenti ad una pubblica amministrazione non v'era necessità che l'inquirente si valesse dell'arma dell'arresto poichè i turni dei singoli agenti nei vari servizi rimanevano, in ogni tempo, documentati e si aveva così il mezzo pronto e sicuro di identificare e rintracciare i presunti responsabili;

che il personale cui la eccezione si riferiva era « soltanto quello che, per la natura delle mansioni, è indispensabile rimanga a prestare l'opera sua in seguito ad un sinistro sia per alleviare i danni derivatine alle persone o alle cose, sia per ordinare o prendere immediatamente tutte le misure atte a ricondurre al più presto l'ordine nella circolazione e ad evitare ulteriori sinistri ».

Le considerazioni ed i motivi addotti da quella relazione, a qualcuno dei quali abbiamo fatto cenno, sono tuttora validi: solo è mutata la situazione processuale con la quale l'articolo modificato va coordinato.

Sia il Codice di procedura penale del 1869 che quello del 1913 non consentivano l'emissione di mandati di cattura per fatti colposi di modo che l'articolo 6 della legge del 1909, impedendo l'arresto preventivo comminato per la flagranza di reato, poneva gli agenti presunti colpevoli di un sinistro ferroviario nella condizione di non poter essere tratti in arresto purchè immuni da dolo e purchè, in occasione del sinistro, non avessero abbandonato il servizio.

Sopravvenuta, nel 1930, la riforma fascista del Codice di procedura penale, il mandato o

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

l'ordine di cattura fu reso obbligatorio per i « reati » (quindi anche per quelli colposi), per i quali la legge stabiliva una pena non inferiore a 5 anni o nel massimo a 10 (articolo 253 C. P. P.1930) di modo che, con il combinato disposto dello articolo 449 C. P., il mandato od ordine di cattura fu reso obbligatorio anche per il sinistro ferroviario (capoverso articolo 449 C. P.).

Attualmente le disposizioni di legge recentemente emanate (articolo 254 Codice procedura penale) hanno reso facoltativa la emissione del mandato od ordine di cattura per i reati colposi punibili con la reclusione non inferiore nel minimo a 2 anni e nel massimo a 5 anni.

Ciò porta alla necessità di coordinare l'articolo 6 della legge 1909 con la vigente legislazione in modo da evitare sia le possibilità di arresto, sia quello della emanazione del mandato od ordine di cattura.

A queste considerazioni è appunto ispirato il presente disegno di legge col quale mentre si richiama il divieto dello arresto in flagranza del reato, per tutte le considerazioni così lucidamente esposte nella ricordata relazione alla legge del 1909, si estende il divieto stesso anche alla facoltà che, con le attuali disposizioni, il giudice avrebbe di emettere il mandato o l'ordine di cattura anche fuori della flagranza.

È bene sottolineare che tale estensione incide nella facoltà e non nella obbligatorietà della emissione del mandato od ordine di cattura: e quanto al merito è da considerare che essa è suggerita dalla necessità di non privare in questi casi l'Amministrazione ferroviaria di elementi che, per la loro capacità, per l'esperienza e la pratica del servizio, non solo sono difficilmente sostituibili, ma anche sono in condizione, specialmente di fronte alle conseguenze di un sinistro ferroviario, di riuscire sommamente utili al servizio cui sono addetti.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

L'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, numero 372, è sostituito dal seguente:

« In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purchè immuni dal dolo e purchè non abbandonino il servizio, allo arresto preventivo comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi nè a mandato od ordine di cattura, gli agenti ferroviari che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni danneggiati o siano addetti al movimento delle

stazioni ove, o fra le quali, il sinistro sia avvenuto, o attendano alla sorveglianza della linea in località e per funzioni comunque involgenti una presunzione di colpa.

« Tutti indistintamente, i detti agenti che, in presenza del sinistro, o prima di riceverne ordine, abbandonino il servizio, incorrono, per ciò solo, nella pena di cui all'articolo 312 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248 allegato *F*, senza pregiudizio delle altre sanzioni dei regolamenti speciali dell'Amministrazione ferroviaria.

« Le disposizioni del presente articolo sono applicabili al personale addetto, con le funzioni su indicate, a qualunque ferrovia pubblica o tranvia meccanica, escluse le tranvie urbane ».