

CAMERA DEI DEPUTATI N. 342

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DEGLI ESPOSTI, BOGONI, MARCHESI, POLANO, ADAMOLI, RAVAGNAN, BENSÌ, FRANCAVILLA, MOSCATELLI, MANCINI, CALVARESI, CONCAS, VIDALI, AMBROSINI, RICCA, GRANATI, MOGLIACCI, FABBRI

Presentata il 6 ottobre 1958

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

ONOREVOLI COLLEGHI! — Durante la passata legislatura, i senatori Massini, Leone e Gramegna presentarono questa proposta di legge che, col n. 2105, ebbe l'approvazione da parte della VII Commissione Trasporti del Senato.

Per i motivi che l'ispirarono, per il problema umano di piena attualità che esso affronta, abbiamo ritenuto doveroso riproporlo affinché l'iter legislativo interrotto dalla sopravvenuta rielezione del Parlamento venga ripreso e si ripari al grave torto fatto ai ferrovieri con la riforma fascista del Codice di procedura penale.

Le argomentazioni che il senatore Massini e gli altri proponenti stesero, non hanno bisogno di ulteriori aggiunte e perciò noi ci limitiamo a riprodurre di seguito il testo originario della loro relazione:

« 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 di 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 » poiché 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, perchè:

trattandosi di agenti appartenenti ad una pubblica Amministrazione non v'era necessità che l'inquirente si valesse dell'arma dell'arresto poiché 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;

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 ricon-

durre al più presto l'ordine nella circolazione treni 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 purché immuni da dolo e purché in occasione del sinistro, non avessero abbandonato il servizio.

Sopravvenuta, nel 1930, la riforma fascista del Codice di procedura penale, il mandato o 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 del Codice di procedura penale del 1930) di modo che, con il combinato disposto dello articolo 449 del Codice penale, il mandato od ordine di cattura fu reso obbligatorio anche per il sinistro ferroviario (capoverso articolo 449 del Codice penale).

Attualmente le disposizioni di legge recentemente emanate (articolo 254 del Codice di

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 del 1909 con la vigente legislazione in modo da evitare sia le possibilità di arresto, sia quella della emanazione del mandato od ordine di cattura.

A queste considerazioni è appunto ispirata la presente proposta di legge con la 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.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è sostituito dal seguente:

« In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purché immuni dal dolo e purché non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi, né 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 ».