

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 16° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 NOVEMBRE 1980

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente TANGA

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

« Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (780)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . .	pag. 111, 114, 116 e <i>passim</i>
AVELLONE (DC) . . . . .	114
GUERRINI (PCI) . . . . .	115, 116
MASCIADRI (PSI), relatore alla Commissione	
MITROTTI (MSI-DN) . . . . .	111, 114, 116
MOLA (PCI) . . . . .	114, 116
ROCCAMONTE, sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .	116

*I lavori hanno inizio alle ore 11,55.*

##### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (780)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

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

Prego il senatore Masciadri di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

MASCIADRI, relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, in virtù dell'articolo 25, secondo comma, della legge 7 luglio 1907, n. 429, nel testo modificato dal regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, 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, nonché 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 delle somme messe a carico dei propri dipendenti mediante ritenute da praticare sui loro stipendi o paghe, ed aveva il potere, valutate le circostanze, di

ridurre od anche di non applicare l'addebito per il danno subito, bonificandolo per intero. Se il danno procurato dall'agente era cospicuo, poichè si tratta di strumenti e di macchine del valore talvolta di alcuni miliardi, l'ammontare dell'addebito veniva stabilito sulla base di preordinate tabelle, ed andava, grosso modo, dalle 10.000 alle 600.000 lire: era il massimo che poteva essere pagato dall'agente in una sola soluzione, oppure vi poteva essere una rateizzazione. In alcuni casi, come ho accennato, se la negligenza ed il danno non erano molto gravi, l'Amministrazione aveva la facoltà di depennare l'addebito, di non far pagare nulla all'agente.

Ho voluto dire queste cose per offrire ai colleghi un elemento di giudizio circa la pena pecuniaria alla quale era sottoposto l'agente in caso di danno da esso arrecato ai macchinari o agli strumenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Tali pene non erano severe, ma la decisione spettava sempre all'Amministrazione delle ferrovie, non interferiva nè la Corte dei conti nè alcuna altra autorità dello Stato: il consiglio di amministrazione si riuniva e, considerati i motivi e le circostanze del danno, stabiliva la pena pecuniaria da attribuire all'agente. Tale meccanismo, che vedeva l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato unico giudice, è durato fino al 1976, anno in cui, con la sentenza n. 201 del 15 luglio 1976 — depositata il 28 dello stesso mese — la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del suddetto articolo 25, secondo comma, della legge 7 luglio 1907, n. 429, nel testo vigente, nonchè delle altre disposizioni di legge a tale articolo connesse, in quanto contrastanti sia con l'articolo 3 della Costituzione (ingiustificata disparità di trattamento tra il personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le altre categorie di dipendenti statali che esplicano funzioni e attività oggettivamente analoghe a quelle svolte dai dipendenti ferroviari in materia di responsabilità amministrativa), sia con l'articolo 103, secondo comma, che riconosce e garantisce la giurisdizione contabile, generale ed esclusiva, della Corte dei conti. La Corte dei conti rilevava che si trattava di

una situazione anomala: come poteva il consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato giudicare, in caso di danno arrecato allo Stato, sorpassando la stessa Corte dei conti? Per tutti gli altri statali decide la Corte dei conti; la situazione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato era pertanto anomala e, secondo la stessa Corte dei conti, anticostituzionale.

La Corte costituzionale, nel dichiarare illegittime le suddette norme, ha ammesso, sì, che la funzione di alcune categorie di agenti ferroviari presenta delle particolarità, ma nel contempo ha suggerito di estendere anche ai ferrovieri la normativa relativa ad altri dipendenti statali addetti alla conduzione di autoveicoli, navi ed aeromobili, i quali, nel caso che cagionino danni all'amministrazione, sono tenuti al risarcimento solo nel caso di danni arrecati per dolo o colpa grave (leggi 31 dicembre 1962, n. 1833, e 17 marzo 1975, n. 69).

Peraltro, si deve osservare che le leggi richiamate dalla Corte costituzionale non possono trovare applicazione *sic et simpliciter* nei confronti dei ferrovieri (ci si riferisce, ovviamente, sempre al personale addetto alla manovra, non al personale amministrativo; si parla di capostazioni, di conducenti di locomotori, di personale addetto alla manovra dei treni), in quanto la legge n. 1833 del 1962 riguarda i conducenti di autoveicoli e di altri mezzi meccanici circolanti su strade viabili ordinarie; inoltre la legge n. 69 del 1975 riguarda gli addetti alla conduzione di navi e di aeromobili.

Tutto ciò premesso, si osserva che si è venuto a creare un pericoloso vuoto legislativo che saggiamente è opportuno colmare con la necessaria urgenza. Debbo ricordare che, a seguito della sentenza della Corte costituzionale del luglio 1976, attualmente non esiste una norma specifica, tanto che, poichè per tutti i danni provocati dagli agenti ferroviari è d'obbligo la denuncia alla Corte dei conti, questa sta accatastando le pratiche. Dunque, il consiglio d'amministrazione non può più agire, perchè un suo intervento sarebbe anticostituzionale; la Corte dei conti non sa come comportarsi, così le pratiche re-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

16° RESOCONTO STEN. (5 novembre 1980)

lative ai danni provocati, per negligenza, dolo, colpa lieve o colpa grave, dal 1976 ad oggi sono accantonate, e tutto ciò mette i ferrovieri in un grave disagio. È ovvio che anche dal punto di vista sindacale è necessario mettere i ferrovieri in condizioni di operare con un minimo di tranquillità.

In effetti, a seguito della citata decisione della Corte costituzionale, il dipendente ferroviario — addetto al servizio — deve rispondere, in caso di danno cagionato alla azienda, anche per colpa lieve, là dove la normativa relativa ai conducenti di altri mezzi di locomozione, non estendibile agli addetti ai mezzi ferroviari o comunque agli addetti all'esercizio, sancisce la responsabilità solo per dolo o colpa grave; per colpa lieve non vi è responsabilità amministrativa. Con il presente disegno di legge, oltre ad ovviare a questo assurdo giuridico che determina, sì, in tal caso una ingiustificata disparità di trattamento, si intende anche garantire il sereno adempimento da parte dei ferrovieri del loro gravoso lavoro. È d'obbligo ricordare la particolarità dell'esercizio ferroviario che vede impegnati più di 200.000 ferrovieri i quali — ben si comprende — non possono assolvere ai loro delicati compiti, che interessano la stessa sicurezza della circolazione ferroviaria, qualora si sentano privi di una adeguata tutela legislativa, che invece sussiste per gli altri conducenti (dipendenti statali) di autoveicoli e di altri mezzi meccanici.

Con il presente disegno di legge — è bene sottolinearlo — non si intende creare alcuna normativa che possa determinare la benchè minima disparità di trattamento tra il dipendente statale conducente di autoveicoli e il ferroviere addetto all'esercizio. Infatti quest'ultimo, a legge approvata, non risponderà più, come il primo, dei danni cagionati all'Amministrazione per colpa lieve; risponderà soltanto di quelli provocati per dolo o colpa grave. Nessuna discriminazione inoltre può ravvisarsi nella prevista istituzione del fondo di solidarietà. All'uopo, infatti, si istituisce un fondo (del quale avremo modo di parlare) che potrà assumersi gli addebiti posti a carico del personale ferroviario per i danni causati per colpa grave.

Vorrei cercare di spiegarmi bene: i danni possono essere provocati per colpa lieve, per colpa grave o per dolo. Quando vengono provocati per dolo, è chiaro che si configura un tipo di reato per il quale c'è il codice penale e pertanto esula dal discorso della legge al nostro esame. Rimangono, dunque, la colpa lieve e la colpa grave. Con il presente disegno di legge, non si possono più addebitare pene pecuniarie al personale viaggiante, operativo, qualora la Corte dei conti stabilisca che il danno è stato arrecato per colpa lieve; quindi, nel momento in cui la Corte dei conti — alla quale va comunque presentata la denuncia — invia alla amministrazione dello Stato una dichiarazione con la quale stabilisce che l'agente ha provocato il danno per colpa lieve, la pratica viene messa agli atti senza alcun provvedimento pecuniario.

Se invece la Corte dei conti stabilisce che quel danno, di quell'entità — grande o piccola, non importa — è stato procurato dall'agente per colpa grave, e, ciò stabilito, rispetta la pratica con un parere in quel senso, il danno dovrà essere ripagato con la somma che verrà stabilita: 200.000, 300.000 lire; quel che sarà.

A questo punto viene a scattare il fondo di solidarietà; perchè, o paga l'agente in proprio, oppure deve provvedere un fondo, da istituire. Ma da chi dovrebbe essere finanziato tale fondo? È un problema sul quale vale la pena soffermarci: infatti, o è l'Amministrazione, in sè e per sè, a fare gli accantonamenti — ma non è possibile perchè non esiste in nessun'altra amministrazione statale la possibilità di stabilire l'accantonamento di un fondo di qualche miliardo per la copertura di eventuali danni causati da colpa grave — oppure sono i ferrovieri a pagare direttamente; ed in tal caso bisogna stabilire nell'articolo 4 che il fondo di solidarietà è istituito a carico del personale cui fa riferimento, determinandolo nella misura del 2 per cento in rapporto al premio di produzione. E, perchè i colleghi abbiano chiara cognizione di cosa significhi tale misura, ricorderò che il premio di produzione viene corrisposto, naturalmente, a seconda della categoria, e che, ad esempio, per i macchinisti, a quanto mi risulta, è grosso modo di

## 8ª COMMISSIONE

16º RESOCONTO STEN. (5 novembre 1980)

circa 500.000 lire annue; per cui questi ultimi avrebbero una trattenuta mensile più o meno corrispondente all'integrazione — chiamiamola così — che viene corrisposta sul loro emolumento.

La misura potrebbe apparire anche antipatica, però di lì non si esce: quando il danno è imputabile a colpa grave, o l'agente paga in proprio — ed è la Corte dei conti, non l'Amministrazione, a stabilire le somme e la qualità dell'addebito, per cui l'agente deve rifondere la somma per intero, per quanto stabilito — oppure si costituisce il fondo attraverso il versamento della percentuale suddetta da parte degli agenti stessi. Si tratterebbe, per la verità, di un'innovazione, non essendovi altri esempi di questa natura, per cui la questione merita un'ampia attenzione.

Io ho studiato la possibilità di altre soluzioni, ho consultato anche persone esperte della materia; ma non mi sembra vi sia altro modo, se non il fondo comune di solidarietà finanziato dagli stessi agenti ferroviari, per far fronte ai danni da essi causati nell'adempimento del loro lavoro. Infatti gli addebiti relativi, che spesso ammontano a decine di milioni, difficilmente — o solo attraverso immense difficoltà — possono essere assunti dagli stessi ferrovieri, in proprio, di volta in volta.

Ove la mia esposizione fosse stata lacunosa, sono a disposizione dei colleghi per maggiori precisazioni. Comunque, come ho detto, si è ravvisata l'opportunità di presentare un emendamento all'articolo 3, per quanto riguarda il pagamento di somme provvisionali alle quali siano stati condannati dipendenti ferroviari a seguito di giudizio penale per fatti colposi connessi con l'attività di servizio. Cioè, il pretore o presidente di tribunale, dopo aver emesso la sentenza per l'incidente mortale, o meno, stabilisce che devono essere versati ad esempio 2 o 3 miliardi di lire, come somma provvisoria, da parte dell'agente, in attesa di accertare l'ammontare esatto del danno; allora, con l'emendamento, si tende a stabilire che anche tali somme provvisionali dovrebbero rientrare a far parte del fondo di solidarietà.

A V E L L O N E . Ciò per il futuro?

M A S C I A D R I , *relatore alla Commissione*. Consideriamo il passato ed il futuro. Cioè, considerato che spesso l'ammontare degli addebiti può essere di alcuni milioni, si ritiene opportuno, per gli stessi motivi che inducono a costituire il fondo di solidarietà, porre a carico del fondo stesso le somme provvisionali.

L'emendamento potrebbe consistere in un comma aggiuntivo all'articolo 3 del seguente tenore: « Nel caso in cui, per i fatti previsti dal precedente articolo e commessi per colpa grave, il dipendente sia condannato al pagamento di una somma provvisoria a seguito di giudizio penale, tale pagamento è posto a carico dello stesso fondo di solidarietà ». Il comma viene suggerito e caldeggiato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato: in particolare dai dirigenti che, preoccupati dalla situazione venutasi a determinare, vorrebbero tutelare da questo punto di vista, con l'accordo pieno dei sindacati, anche gli agenti ed i casellanti.

Vorrei solo aggiungere che non si varierebbero le norme sulla responsabilità amministrativa, che non ha nulla a che fare con quanto stiamo esaminando: qui si tratta infatti di personale viaggiante, del quale non fanno parte funzionari e addetti all'Amministrazione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M I T R O T T I . Vorrei fare qualche breve annotazione sul disegno di legge, dichiarando in primo luogo che anche la mia parte politica ravvisa l'opportunità di una iniziativa legislativa sulla materia: dobbiamo anzi lamentare il fatto che tale iniziativa veda la luce a distanza di quattro anni dalla sentenza della Corte costituzionale, sentenza che, praticamente, ha reso inoperante, per questioni di legittimità costituzionale, l'articolo 25 della legge 7 luglio 1907, n. 429, entro le cui maglie trovavano benefici alcuni operatori del settore.

Non è senza motivazioni, comunque, che a monte sia stato promosso il presente inter-

vento legislativo. Alcune motivazioni sono necessarie, essenzialmente per quanto riguarda il carattere del fondo e la sua articolazione. Peraltro, la dilatazione dell'intervento del fondo, la retrodatazione della sua operatività al 21 luglio 1976, sia per i procedimenti pendenti che per quelli instaurati o definiti successivamente a tale data, assegnano al problema una dimensione di riguardo. Devo però lamentare — e chiedo se è nelle possibilità del relatore fornirla — la mancata indicazione del volume annuo del fondo stesso, che sarebbe stato utile, in questa sede, quantificare; desumere l'importo è facile, in quanto si può ricavare con un'operazione matematica, e l'Azienda delle ferrovie dello Stato è in grado di farlo. Quindi, se fosse possibile avere quel dato, sarei grato a chi me lo fornisse: occorrerebbe, cioè, conoscere l'ammontare annuo del fondo, da indicare nel disegno di legge perchè possa essere correlato al volume degli interventi.

Siamo di fronte a quattro anni e quattro mesi di gestione arretrata per quanto concerne le suddette mancanze di dipendenti, e non abbiamo alcuna situazione aggiornata, indicativa dello stato delle pratiche: ossia, non sappiamo nè quante pratiche vi siano nè quante siano state definite, nè quante ve ne siano da definire, nè gli ammontari certificati dalla Corte dei conti; tali dati mi sembrano utili anche per la definizione delle aliquote percentuali da applicare, perchè un fondo cui si assegna l'operatività di un anno può risultare inadeguato a seguito della percentuale indicata e del volume complessivo degli interventi da sanare. Sarebbe quindi stato logico avere i suddetti dati per tempo. Se l'arco di un anno non fosse sufficiente a sanare tutti i casi pendenti, il legislatore si troverebbe posto nella condizione morale di definire parametri univoci per realizzare la necessaria gradualità nel tempo degli interventi del fondo; si dovrebbe, cioè, assegnare un intervento prioritario ai casi di maggiore rilievo economico o a quelli ricadenti in particolari altre situazioni.

E ancora: è pur vero che trattasi di fondo di solidarietà, ma in relazione all'aliquota che può essere applicata (proprio per cumu-

lare i capitali di questo fondo) è anche possibile intravedere una forma di risparmio a capitalizzazione forzata a vantaggio dei ferrovieri.

Mi auguro che il fondo non serva esclusivamente a pagare danni, ma possa invece finire col costituire un « castelletto » crescente di capitale disponibile, che sarebbe utile anche disciplinare in anticipo, per gli usi che se ne potrebbe fare. E ritengo che in questi usi, a ben vedere, si possa collocare una forma di ristoro di quanti partecipano al fondo e non procurano danno. Così, se il fondo è fruttifero, si può dire che gli interessi maturati sul capitale del fondo medesimo, a fine anno o a fine triennio, vengano ripartiti proporzionalmente fra coloro che non hanno fatto registrare incidenti per colpe lievi o gravi che siano. Mi sembra che ciò possa alleggerire il sacrificio di compartecipazione al fondo e sia una forma indiretta di risparmio che possa incontrare il gradimento degli addetti al servizio. Questi sono i rilievi che mi sono permesso di fare.

Potrei argomentare qualche altra cosa in merito al meccanismo di gestione del fondo attraverso l'Opera di previdenza, ma dilatei il mio intervento in un ambito che non sarebbe più quello delineato dal disegno di legge così com'è al nostro esame. Mi auguro che i successivi interventi dei colleghi raggiungano altri elementi che consentano di focalizzare i risvolti che ho inteso sottolineare, al fine di rendere il provvedimento più significativo ed utile per i destinatari.

**G U E R R I N I.** Signor Presidente, intervengo brevemente per esprimere il nostro consenso alla relazione che ha svolto il senatore Masciadri sottolineando che questo provvedimento trova la nostra approvazione perchè è giusto in sè, ma anche perchè è molto atteso e necessario al fine di razionalizzare certi aspetti della questione.

Sul problema del fondo si potrebbe obiettare che, in qualche modo, deresponsabilizza individualmente il ferroviere; ma a me pare che invece esso sia semmai volto a realizzare una responsabilità collettiva su metodi, forme di lavoro e mezzi che si usano e che pos-

sono recare danno. Quindi, non è soltanto una responsabilità individuale, ma una forma di impegno di tutti i ferrovieri riguardo al controllo, ripeto, di metodi, mezzi di lavoro e pratiche preventive che possono eliminare danni.

Io credo che l'emendamento debba essere accolto perchè ritengo sia giusto distinguere l'aspetto penale dall'altro amministrativo che finisce per colpire il reddito del ferroviere e della sua famiglia.

La questione a cui prima accennava il senatore Mitrotti e che si riferisce agli interessi è giusta in sè, ma non so se finirebbe per innescare un processo che complicherebbe sul piano amministrativo il funzionamento della pubblica amministrazione.

**M I T R O T T I**. L'altro orientamento introduce il concetto « tutti colpevoli »!

**G U E R R I N I**. No, il concetto del puro incidente, soprattutto! Volevo dire che si può mettere in moto una procedura amministrativa complessa in un'azienda dove già sappiamo quanto sia complicato poter snellire il lavoro.

**P R E S I D E N T E**. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**M A S C I A D R I**, *relatore alla Commissione*. Nel ringraziare nuovamente i colleghi per i loro interventi e per le considerazioni che mi pare giustamente hanno fatto, debbo rispondere soprattutto a quanto affermato dal senatore Mitrotti circa quello che potrà essere l'importo pregresso; le pratiche giacciono dal 1976 ad oggi e si tratta di stabilirne, in ultima analisi, l'importo, ma nessuno è in grado di determinarlo perchè le pratiche sono intonse e non si può stabilire quanto da quell'epoca ad oggi si è accumulato e il danno sul quale dovrà pronunciarsi, evidentemente, la Corte dei conti.

Ho l'impressione, che è già una certezza, che il 2 per cento dell'importo del premio di produzione sia compensativo ed in grado di chiudere la partita dal 1976 ad oggi, e cioè

abbondante o sufficiente a coprire *in toto* ciò che è pregresso.

Per quanto attiene al problema del domani, nel disegno di legge sta scritto che « per gli anni successivi l'entità della trattenuta sarà stabilita, su proposta dell'organo di gestione del fondo, dal Ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale e previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ». Per gli anni avvenire, a cominciare dal prossimo, una volta sanata la posizione dal 1976 ad oggi, c'è la possibilità di ridurre la ritenuta del 2 per cento sul premio di produzione, e se il fondo fosse attivo, addirittura di azzerarla perchè di anno in anno il Ministro dei trasporti saprà esattamente dal consiglio di amministrazione se il fondo c'è ancora, la parte residua o se è stato consumato completamente.

**M O L A**. E se risultasse insufficiente?

**M A S C I A D R I**, *relatore alla Commissione*. Evidentemente, in questo caso, l'aliquota potrebbe andare anche a livelli superiori, ma noi ci dobbiamo accingere ad una ipotesi di lavoro: se il fondo è sufficiente con il 2 per cento, siamo a posto; se non lo è, bisognerà alzare la quota percentuale per colmare i danni procurati per colpe gravi da parte dei dipendenti. Altrimenti, ricadremmo nell'altra logica, e cioè che al verificarsi di un danno per colpa grave — e questo lo stabilisce la Corte dei conti — si deve pagare in proprio. Non c'è altro modo di intervento da parte del Ministro che abbassare o alzare la percentuale sulla base delle segnalazioni, certamente attente, che il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato farà pervenire ogni anno per sapere se il fondo è sufficiente o anche insufficiente, come in linea puramente teorica faceva rilevare il senatore Mola. È un modesto rischio che dobbiamo correre; altre vie non sono percorribili. Seguendo questo criterio, per gli anni successivi, l'entità delle trattenute sarà stabilita dal Ministro dei trasporti sentite tutte le organizzazioni sindacali e l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il mio emendamento, come dicevo, si può inserire all'articolo 3, ma potrebbe anche essere modificato nella forma, cioè la parte iniziale dell'articolo 3 potrebbe essere così formulata: « Fermo restando quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 83 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, gli addebiti posti a carico del personale ferroviario di cui ai precedenti articoli 1 e 2 ivi compresa l'eventuale provvisionale alla quale potrà essere condannato a seguito di giudizio penale l'agente, possono essere assunti dal fondo di solidarietà di cui al successivo articolo ». In questo modo, mi pare di aver colto una possibilità di inserimento lasciando immutata la sostanza. Comunque si deciderà in sede di votazione.

Mi rendo perfettamente conto, senatore Mitrotti, dell'esistenza di una lacuna, sia pure modesta, che non siamo in grado di colmare non per una nostra ignoranza, ma perchè la Corte dei conti non ha evidentemente stabilito l'entità di ciò che giace dal 1976 ad oggi. Mi pare, comunque, che la misura sia più che sufficiente a coprire tutto l'arretrato, e poi di anno in anno il Ministro provvederà.

**R O C C A M O N T E**, sottosegretario di Stato per i trasporti. Il mio intervento sarà breve. Il provvedimento in questione intende ovviare alla carenza legislativa venutasi a creare a seguito della pronuncia di incostituzionalità emessa dalla Corte costituzionale con sentenza n. 201 del 15 luglio 1976 in ma-

teria di responsabilità patrimoniale del personale ferroviario per danni prodotti a persone e a cose nell'esercizio delle mansioni di istituto.

Il disegno di legge, nello stabilire che i dipendenti responsabili dei danni in argomento debbano rispondere solo in caso di colpa grave o dolo, prevede la costituzione di un fondo di solidarietà, finanziato con i contributi mensili del personale destinatario, con il fine di poter assumere a proprio carico gli addebiti conseguenti a giudizi di responsabilità amministrativa e patrimoniale per i danni arrecati per colpa grave o dolo. Con ciò, si evitano al predetto personale gli oneri di risarcimento nell'ambito dei poteri esercitati dall'organo di controllo per i danni rilevanti per ipotesi di colpa grave.

Per quanto concerne l'emendamento presentato dal senatore Masciadri, mi riservo di esprimere l'avviso del Governo in sede di votazione.

**P R E S I D E N T E**. Non essendo ancora pervenuto il parere della Commissione bilancio, se non si fanno osservazioni, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,45.*