CAMERA DEI DEPUTATI N. 3676

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati MONACO e BOZZI

Presentata il 13 ottobre 1971

Modifica del secondo comma dell'articolo 449 del codice penale concernente i delitti colposi di danno

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La sistematicità comprovata dell'adozione di provvedimenti limitativi della libertà personale nei confronti di agenti ferroviari in servizio, ogni qual volta si verifichi un disastro ferroviario (nonostante che si tratti di un reato colposo per il quale la legge prevede l'emissione facoltativa del mandato o dell'ordine di cattura), impone il sollecito coordinamento delle disposizioni vigenti, al fine di sottrarre una categoria altamente responsabile e vigilante ad una grave sperequazione di trattamento, oltre che ad una condizione psicologica che limita in concreto proprio quella serenità che il servizio stesso esige nel più alto grado.

L'articolo 6 comma primo della legge 25 giugno 1909, n. 372, stabilisce inequivocabilmente che « 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 leggi vigenti, 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 involgenti una presunzione di colpa ».

Non va trascurato che già per l'articolo 312 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, « qualunque macchinista o conduttore guardafreno abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio è in corso, sarà punito col carcere da sei mesi a due anni ».

Orbene, tali norme si coordinavano perfettamente con l'articolo 311 del codice penale Zanardelli del 1889, che comminava la pena della detenzione sino a trenta mesi e la multa sino a mille lire.

Con il vigente codice Rocco, l'articolo 449 comma secondo del codice penale prevede in caso di disastro ferroviario, la pena della reclusione da due a dieci anni; pena doppia di quella prevista dal capoverso dello stesso articolo per i delitti colposi di danno.

L'ingiustificato quanto inutile inasprimento della pena per il reato colposo di disastro ferroviario ha in definitiva assolto una duplice quanto contraddittoria funzione:

1) vanificare l'esclusione dell'arresto preventivo previsto dall'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, n. 372, per gli agenti ferroviari che non fuggano, ma prestino invece soccorso in casi di disastro ferroviario (in sintonia con quanto successivamente disposto per i conducenti di auto e di autobus dall'articolo 133 comma quarto del codice della strada);

2) rendere applicabile la norma di cui all'articolo 254 del codice di procedura penale che prevede la emissione facoltativa del mandato o dell'ordine di cattura.

Né si è tenuto conto che anche tale limitazione della libertà personale è predisposta

dalla legge al solo scopo di impedire che nelle more dell'istruzione (preliminare o formale che sia) si verifichi la fuga della persona indiziata. Cioè della persona che già non era fuggita nel momento più grave del disastro e che anzi aveva prestato soccorso, recando immediatamente il contributo determinante della propria competenza e quindi adoperandosi quanto meno per impedire l'aggravarsi dei danni derivati dal disastro medesimo.

Giova piuttosto rilevare che in effetti l'agente ferroviario coinvolto in un disastro ha solo l'interesse – che può ritenersi anche egoistico e familiare insieme – di rimanere in servizio e garantire a sé stesso ed alla propria famiglia, con lo stipendio, la possibilità di appagare i bisogni primari della vita, quanto meno fino alla sentenza definitiva del giudizio penale, persino in caso di sua sicura colpevolezza.

Viene meno, pertanto, nel caso di specie la *ratio* sia dell'articolo 449 comma secondo del codice penale (che ha determinato il raddoppio della pena) sia dello stesso articolo 254 del codice di procedura penale.

Né vale la considerazione che per lo più il disastro ferroviario importi danni gravi ad una pluralità di persone, per giustificare il mantenimento di una norma di legge, la cui *ratio* non può trovare alcuna giustificazione logica né assolvere una qualche funzione di prevenzione criminale.

Tutta l'iniquità di tale norma, comportante il raddoppio della pena, emerge chiaramente ove la si raffronti con il trattamento giuridico riservato ad una situazione di danno grave derivabile ugualmente ad una pluralità di persone, in seguito ad un incidente stradale in cui si trovi coinvolto un conducente di autobus di linea. Per l'articolo 133 comma quarto del codice della strada, il conducente che presti soccorso, non solo non è soggetto ad arresto preventivo, ma « le pene da infliggere possono essere ridotte di un terzo ».

L'esclusione del raddoppio della pena nel caso di specie non può far insorgere il timore che possa venir meno o affievolirsi proprio quell'alto senso di responsabilità dimostrata costantemente dagli agenti ferroviari. A meno che non si voglia ipotizzare un comportamento doloso che, ove sussistesse nell'agente ferroviario, importerebbe la comminatoria di ben diversa e più grave sanzione penale, e non già del disposto dell'articolo 449 del codice penale, concernente appunto i delitti colposi di danno.

La soluzione radicale di tale problema si appalesa ormai non più procrastinabile, e tende a placare le legittime inquietitudini degli interessati che da oltre un decennio vedono delusa ogni speranza di vedere tradotto sul piano normativo un indifferibile criterio di giustizia.

Questa proposta di legge, però, si differenzia dalle precedenti (confrontare fra l'altro la proposta n. 342 del 6 ottobre 1958 dell'onorevole Degli Esposti ed altri), perché tende non già ad introdurre, come norma speciale, la esclusione del mandato od ordine di cattura per gli agenti ferroviari in caso di disastro nonostante la pena comminata in astratto dall'articolo 449 comma secondo del codice penale; ma – al di fuori di ogni discriminazione (per altro odiosa anche quando risulti vantaggiosa) e di ogni contrasto con la norma di cui all'articolo 254 del codice di procedura penale (indubbiamente a carattere generale) – riduce la pena a metà, facendo ricadere il disastro ferroviario fra i delitti colposi di danno in genere, ed esclude *eo ipso* l'applicabilità nel caso di specie dell'arresto preventivo facoltativo. Il tutto in perfetta armonia col disposto specifico di cui all'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e, per ragioni di giustizia concreta, con quanto previsto anche dall'articolo 133 comma quarto del codice della strada per un caso che, come si è rilevato sopra, presenta notevoli analogie.

Chiariti gli obiettivi altamente umanitari e di giustizia della presente iniziativa, confidiamo che vorrete dare la vostra approvazione a quanto abbiamo qui proposto.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ARTICOLO UNICO.

Al comma secondo dell'articolo 449 del codice penale è abrogata la dizione: « di disastro ferroviario o ».