

N. 1960

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori FASSONE, SALVI, BARBIERI, BERTONI,  
BONFIETTI, CALVI, RUSSO e SENESE**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 GENNAIO 1997**

---

Nuova disciplina del reato di attentato alla sicurezza  
dei trasporti

---

ONOREVOLI SENATORI. - Le cronache riferiscono con dolorosa frequenza il ripetersi di episodi di lancio di pietre o di corpi contundenti contro veicoli in transito, con conseguenze spesso mortali. Il fenomeno, analizzato sotto profili psico-sociologici, presenta aspetti molto inquietanti, a fronte dei quali è insufficiente una risposta meramente repressiva; tuttavia la gravità e la reiterazione dei fatti non possono non avere riflessi anche sulla normativa penale, che si è rivelata inadeguata a questa nuova realtà.

Quando al lancio consegue la morte, sembra accettata dalla giurisprudenza la configurazione del delitto di omicidio volontario, a titolo di dolo diretto, o, secondo altri, di dolo eventuale. Ma quando il fatto rimane senza conseguenze alle persone, manca un titolo di reato appropriato, che consenta alla polizia giudiziaria di effettuare quelle indagini che sono comunque necessarie per l'individuazione dei responsabili di un gesto grave, e per il contenimento di un fenomeno dilagante.

L'articolo 432 del codice penale («Attentato alla sicurezza dei trasporti») non risponde alla necessità, poichè oggetto della tutela (sia nel primo, sia nel secondo comma) sono solamente i «trasporti pubblici», e cioè i servizi di trasporto organizzati ed esercitati nel pubblico interesse, in modo che tutti indistintamente i cittadini, o grandi categorie di essi, possano usufruirne.

Il fare ricorso alla figura del tentativo, riferito al delitto di omicidio o di lesioni, è problematico, poichè il dolo eventuale (e cioè l'atteggiamento di chi agisce accettando il rischio dell'evento lesivo, ma senza volerlo direttamente) è ritenuto incompatibile con il delitto tentato, il quale richiede «atti idonei, diretti in modo non equivoco a commettere un delitto» (articolo 56 del codice penale). Nè d'altra parte appare del tutto tranquillante il ricorso alla figura del

dolo diretto (contrapposto al dolo intenzionale), così come ravvisato da qualche pronuncia giurisprudenziale, poichè questa soluzione si presenta tuttora incerta sul piano tecnico, e comunque rischia di aprire a sua volta nuove controversie sulla sua compatibilità con il tentativo.

Nè, infine, può farsi ricorso all'articolo 1 del decreto legislativo 22 gennaio 1948, n. 66 («Norme per assicurare la libera circolazione sulle strade ferrate ed ordinarie e la libera navigazione»), poichè la condotta in esso descritta («Chiunque, al fine di impedire od ostacolare la libera circolazione, depone o abbandona congegni o altri oggetti di qualsiasi specie in una strada ferrata od ordinaria, o comunque ostruisce od ingombra, allo stesso fine, la strada stessa...») non si attaglia al lancio degli oggetti pericolosi.

D'altro canto è innegabile che, anche quando il lancio non ha prodotto danni alle persone, la polizia deve poter compiere quelle operazioni (una perquisizione, un fermo, una richiesta di intercettazione, o simili) che spesso sono indispensabili per il proseguimento delle indagini, ma che esigono un titolo di reato che giustifichi vuoi l'attività, vuoi la richiesta. Si impone allora la riscrittura della norma codicistica sopra richiamata, poichè appare del tutto inopportuno predisporre una norma speciale, o anche solo aggiungere una ulteriore disposizione all'impianto del codice.

Poichè l'articolo 432 del codice penale è già strutturato come delitto di attentato, si tratta di sottoporre alla tutela penale anche i mezzi di trasporto privati, accanto a quelli pubblici, il che si ottiene eliminando appunto - la qualifica di «pubblici» attualmente presente.

Anche la nuova condotta rientra senza difficoltà nel titolo VI («Delitti contro l'incolumità pubblica»), poichè dal fatto può

derivare un danno diffuso e cospicuo sebbene il mezzo di trasporto privato abbia di regola un numero circoscritto di passeggeri (si pensi all'auto che sbanda e fuoriesce dalla strada, o provoca collisioni multiple). La rubrica («Attentati alla sicurezza dei trasporti») è confacente anche alla figura qui in esame. A rimuovere ogni dubbio sulla applicabilità della nuova norma solo a situazioni effettivamente riconducibili alla sicurezza pubblica, può essere utile precisare che l'attentato deve essere indirizzato contro «veicoli in movimento», così come già specificato nell'ipotesi di cui al secondo comma vigente.

Inoltre appare conveniente una differenziazione del trattamento sanzionatorio, poiché l'attentato rivolto ad un mezzo pubblico ha una potenzialità di danno normalmente maggiore.

Sembra invece opportuno eliminare la distinzione oggi vigente tra il primo ed il secondo comma dell'articolo 432. Il fatto di «lanciare corpi contundenti o proiettili contro veicoli in movimento» (nel che consiste la condotta incriminata dal secondo comma) è di per sé così grave da potersi agevolmente ricomprendere nell'ipotesi del primo comma (e cioè l'atto del porre in pericolo la sicurezza), posto che il lancio dei massi, anche se non seguito dal raggiungimento dell'obiettivo o dalla lesione di qualche persona, è comunque atto a turbare la guida del veicolo bersagliato e degli altri, e costituisce comunque un ingombro pericoloso della sede stradale. Inoltre l'unificazione delle due ipotesi, oltre a rispondere ad un bisogno di semplificazione dei *'nomina iu-*

*ris'*, evita incertezze relative al dolo, e rimuove l'inspiegabile tenuità della sanzione prevista dal secondo comma (la reclusione da tre mesi a due anni).

Si propone pertanto:

a) di strutturare un reato-base avente ad oggetto la messa in pericolo della sicurezza (come nella norma vigente);

b) di precisare che si tratta della sicurezza non genericamente «dei trasporti», bensì dei «mezzi di trasporto in movimento», onde eliminare improduttive discussioni sulla diffusività del pericolo;

c) di eliminare la previsione autonoma del lancio di corpi contundenti o di proiettili, facendola ricadere nell'ambito della previsione generale;

d) di inserire comunque la condotta in esame nella descrizione della fattispecie (affiancata da una previsione «di chiusura»), per rimuovere ogni dubbio possibile in merito alla scomparsa del secondo comma;

e) di configurare una circostanza aggravante per il caso che il mezzo di trasporto sia pubblico;

f) di configurare un ulteriore aggravamento di pena quando al fatto consegua un disastro (con il che si riproduce l'attuale terzo comma, aumentando semplicemente la sanzione);

g) di ridisegnare tutto il trattamento sanzionatorio, sia alla luce della maggiore gravità che i fatti in esame hanno assunto, sia in funzione dell'utilizzo di strumenti processuali talora necessari al proseguimento delle indagini (in particolare, l'articolo 384 del codice di procedura penale).

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

1. L'articolo 432 del codice penale è sostituito dal seguente:

«Art. 432. - *Attentati alla sicurezza dei trasporti.* - Chiunque, fuori dei casi preveduti dagli articoli precedenti, pone in pericolo la sicurezza di mezzi di trasporto in movimento, per terra o per acqua o per aria, mediante lancio di corpi contundenti o in altro modo, è punito con la reclusione da due a sette anni.

Se il mezzo di trasporto è pubblico si applica la pena della reclusione da tre a otto anni.

Se dal fatto deriva un disastro, la pena è della reclusione da quattro a dodici anni».