Urteilskopf

86 IV 102

27. Sentenza 1o aprile 1960 della Corte di cassazione penale nella causa Ministero pubblico della Confederazione contro Galfetti e Chiesa.
Regeste (de):
Art. 268 BStP. Die von der tessinischen Staatsanwaltschaft gemäss Art. 68 StPO getroffene Verfügung, wonach die Strafverfolgung fallen gelassen werde, ist für die Bundesanwaltschaft eine Einstellungsverfügung letzter Instanz im Sinne von Art. 268 Abs. 3 BStP.

Art. 238 StGB. Diese Bestimmung schützt den technischen Bahnbetrieb als Ganzes. Sie ist auf jedes Verhalten anwendbar, durch das die ordnungsgemässe Verschiebung von Personen- oder Güterwagen gestört wird, unbekümmert darum, ob es sich bei ihr um fahrplanmässigen Verkehr oder um Rangierverkehr handle.

Regeste (fr):
Art. 268 PPF. L'ordonnance par laquelle le Procureur général du Tessin renonce à la poursuite en vertu de l'art. 68 PP tes. constitue, pour le Ministère public de la Confédération, une ordonnance de non-lieu rendue en dernière instance selon l'art. 268 PPF.

Art. 238 CP. Cette disposition légale protège l'ensemble du service technique des chemins de fer. Elle s'applique à tout comportement qui trouble le déplacement régulier d'une voiture à voyageurs ou d'un wagon à marchandises; peu importe qu'il s'agisse de transports soumis à un horaire ou de manoeuvres pour la composition des convois.

Regesto (it):
Art. 268 PPF. Il decreto d'abbandono emanato dal Procuratore pubblico ticinese secondo l'art. 68 CPP costituisce, per il Ministero pubblico della Confederazione, una dichiarazione di non doversi procedere emessa in ultima istanza a'sensi dell'art. 268 PPF.

Art. 238 CP. Questa norma tutela tutto il complesso del servizio tecnico ferroviario. Essa si applica ad ogni comportamento che perturbi il regolare spostamento di una vettura o carro ferroviario, indipendentemente dal fatto che si tratti di trasporti ad orario fisso o di manovre per la composizione dei convogli.

Sachverhalt ab Seite 103



A.- Il 30 giugno 1959, verso le ore 09.15, un gruppo di carri ferroviari fermi sul binario A 22 della rampa per il bestiame nella stazione di Chiasso venne investito dalla locomotiva di manovra trainante sette vetture vuote. Questa composizione proveniente dal binario di arrivo A 1 avrebbe dovuto essere spostata sul binario libero A 18 dopo una serie di scambi, ma il manovratore Orazio Chiesa, al quale era stato affidato il compito di far funzionare gli apparecchi centrali, aveva dimenticato di inserire lo scambio 24 a sul binario prestabilito lasciando deviare il convoglio sul binario A 22 già occupato. Il macchinista Oreste Galfetti, conducente la composizione di manovra, che era tenuto a controllare la tratta da percorrere (secondo il rapporto dell'Ufficio federale dei trasporti avrebbe osservato troppo a lungo il posto di manovra), si sarebbe accorto troppo tardi

dell'errata posizione dello scambio 24 b. Azionato il freno ad aria compressa e gli altri apparecchi nel modo richiesto dal caso, si stendeva sul pavimento della cabina attendendo l'urto reso inevitabile. Ne uscì con ferite di poco conto.
Due funzionari che si trovavano sugli scalini delle vetture in movimento furono gettati a terra e feriti leggermente. La locomotiva di manovra e la vettura immediatamente seguente furono gravemente danneggiate. Subirono danni anche il materiale rotante e il paraurti del binario A 22. Complessivamente il danno ammonta a 35 400 fr.

B.- Il Dipartimento federale di giustizia e polizia, su proposta del Ministero pubblico della Confederazione, decideva il 22 settembre 1959 di rilasciare l'autorizzazione a procedere penalmente contro Orazio Chiesa e Oreste Galfetti e trasmetteva gli atti al Dipartimento di giustizia del Cantone Ticino a destinazione del Procuratore pubblico sottocenerino per l'esecuzione. Questi emanò, il 12 gennaio 1960, decreto di abbandono, giudicando che la fattispecie oggettiva dell'art. 238 CP non è in concreto adempiuta perchè l'incidente si è verificato non nel traffico ferroviario propriamente detto, ma



"nel momento consumativo, sul fascio di binari e scambi di manovra".

C.- Mediante comunicazione del 22 gennaio 1960, il Ministero pubblico della Confederazione ha presentato ricorso per nullità al Tribunale federale, chiedendo che il decreto d'abbandono sia annullato e la causa rinviata all'istanza cantonale per nuovo giudizio.

D.- Il Procuratore pubblico sottocenerino e le parti Orazio Chiesa e Oreste Galfetti hanno presentato le loro osservazioni e proposto la reiezione del ricorso.

Erwägungen

Considerando in diritto:

1. L'art. 68 del codice di procedura penale ticinese del 10 luglio 1941 non prevede alcuna possibilità di ricorso contro il decreto d'abbandono del Procuratore pubblico. L'unico rimedio è accordato alla parte civile, che ha comunque la facoltà di chiedere l'apertura dell'istruzione formale e, questa compiuta, di proporre l'accusa, sulla cui ammissione decide la Camera dei ricorsi. Il Ministero pubblico della Confederazione non ha, in sede cantonale, alcuna possibilità di aggravarsi da un siffatto decreto. A suo riguardo, il decreto d'abbandono deve pertanto essere considerato come una dichiarazione di non doversi procedere emessa in ultima istanza a'sensi dell'art. 268 PPF e quindi impugnabile mediante ricorso al Tribunale federale. Peraltro, tale è già stato giudicato il decreto d'abbandono del Procuratore pubblico emanato sotto l'impero dell'art. 75 del vecchio codice cantonale di procedura penale del 1895, il cui testo era sostanzialmente identico a quello dello art. 68 del nuovo codice (RU 67 I 315). Gli interessati non hanno sollevato al riguardo alcuna obiezione e il Procuratore pubblico ha esplicitamente riconosciuto la ricevibilità del ricorso.

2. Secondo l'art. 238 CP è punibile chi perturba e pone in pericolo il servizio delle strade ferrate e mette con ciò in pericolo la vita o l'integrità delle persone o la

proprietà altrui, in modo particolare chiunque cagiona il pericolo di un deviamento o scontro di treni. Il Giudice cantonale ha esposto nelle sue osservazioni che il termine "servizio" del testo italiano non corrisponde al termine "Verkehr" contenuto nel testo tedesco ed equivalente al termine italiano "traffico". Per traffico ferroviario dovrebbe intendersi, secondo l'impugnato decreto, soltanto il trasporto di persone o di merci e non le manovre ausiliarie effettuate nell'interno della stazione. Essendosi verificato nell'ambito di queste operazioni, l'incidente occorso a Chiesa e Galfetti non cadrebbe sotto la sanzione stabilita nell'art. 238 CP. Tale opinione non può essere condivisa. Anzitutto perchè, in senso lato, costituiscono "traffico" anche le suddette operazioni ausiliarie, poi perchè il testo italiano della legge è, come quello tedesco, testo originale. Comunque, la norma legislativa deve essere interpretata tenendo conto del fine che si prefigge e del bene pubblico che, con essa, il legislatore ha intenso tutelare. Questa speciale norma ha la sua ratio nell'importanza del traffico ferroviario e nella particolare pericolosità di ogni servizio tecnico che lo concerne. Ogni incidente che si verifichi sui binari o sulla linea della ferrovia perturba, direttamente o indirettamente, il traffico ferroviario. "Es ist nicht ein bestimmter Eisenbahnzug, sondern der Eisenbahnverkehr als Ganzes geschützt. Es handelt sich um die Sicherstellung des ganzen Betriebes" (STÄMPFLI, Bundesanwalt, in SJZ, 24, p. 338 sull'art. 67 del vecchio codice penale federale, al riguardo simile all'art. 238 CP). L'art. 238 CP tutela, quindi, tutto il complesso del servizio tecnico ferroviario. Peraltro, la giurisprudenza ha costantemente stabilito che la citata norma si applica ad ogni comportamento che perturbi il regolare trasferimento di una vettura o carro ferroviario. È pertanto indifferente che l'incidente si riferisca a trasporti ad orario fisso od a manovre per la composizione dei convogli od ausiliarie, che si verifichi sui binari di trasporto o su quelli di manovra



(RU 54 I 362; sentenza non pubblicata del 17 sett. 1954 sul caso Schneider, consid. 2). Rilevante è unicamente il fatto che, in siffatta circostanza, il comportamento dell'autore abbia messo in pericolo persone o beni. Ma anche a questo riguardo è sufficiente che si tratti di persone o beni altrui, vale a dire di persone diverse dall'autore o di beni che a questi non appartengono, come in concreto erano le altre persone addette alla manovra e i beni della ferrovia (RU 78 IV 104; 80 IV 182; 84 IV 20). Infatti non si comprenderebbe che da questa protezione siano esclusi gli impianti ferroviari e, particolarmente, i funzionari addetti alla manovra, più di ogni altra persona esposti ai pericoli del servizio ferroviario.

3. Secondo l'art. 238, cp. 2 CP è punibile anche il perturbamento del servizio causato da negligenza, ma solo nel caso che il pericolo a cui siano state esposte l'integrità delle persone o la proprietà altrui sia grave, come è sempre il caso quando, pienamente verificandosi le conseguenze della messa in pericolo, il danno risulti rilevante (RU 72 IV 27, 69). In concreto, essendosi verificato un danno ammontante a circa 35 400 fr., tale presupposto è senza dubbio adempiuto.

4. Il Giudice cantonale, emanando il decreto di abbandono ha pertanto erroneamente interpretato l'art. 238 CP. Discutibile è solo il problema di sapere se, ed in quale misura, il comportamento colposo del manovratore Chiesa e del macchinista Galfetti, o di entrambi, abbia contribuito al verificarsi dell'incidente. A questo proposito al Giudice cantonale incombono ancora le necessarie costatazioni che non risultano dagli atti.

Dispositiv

Il Tribunale federale pronuncia:
Il ricorso è accolto, il decreto di abbandono annullato e la causa rinviata al Procuratore pubblico della Giuris-

dizione sottocenerina per nuovo giudizio nel senso dei considerandi.