

GIUSEPPE MECCA

LA NOZIONE DI 'DISASTRO' NEL LESSICO
DELLE ISTITUZIONI TRA OTTO E NOVECENTO¹

Premessa

La nozione di disastro fa riferimento a un fenomeno complesso che ha affascinato studiosi di diverse discipline per decenni. Questo concetto non solo riguarda gli eventi catastrofici di vasta portata, ma anche le loro conseguenze sociali, economiche, politico-istituzionali e giuridiche.

Il termine è stato oggetto di diverse definizioni². In generale, un disastro può essere definito come un evento improvviso e catastrofico che causa danni significativi alle persone, alle proprietà o all'ambiente³. Tuttavia, questa definizione può variare a seconda del punto di vista disciplinare. Ad esempio, per gli studiosi della gestione dei rischi, un disastro può essere definito in termini di vulnerabilità, esposizione e capacità di risposta di una comunità. Per gli studiosi delle scienze ambientali, i disastri possono essere visti come risultato di processi naturali o antropogenici che causano disturbi nell'ecosistema.

Le cause dei disastri possono essere molteplici e interconnesse. Tra le cause naturali, si possono includere eventi come terremoti, eruzioni vulcaniche, alluvioni e tempeste. Inoltre, i disastri possono anche essere causati da errori umani, negligenza, mancanza di pianificazione o azioni intenzionali, come

¹ Questo saggio è stato discusso durante la lezione di didattica integrata "Istituzioni e cambiamento climatico: storie di disastri e tutela giuridica dalla vulnerabilità" e si inserisce nell'ambito del progetto "Innovazione e vulnerabilità: problemi giuridici e tutele" del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Macerata (finanziamento MUR, programma: Dipartimenti di Eccellenza 2023-2027)/"The present work is included in the project "Innovation and Vulnerability. Legal issues and remedies" of the Department of Law, University of Macerata (funded by the Ministry of University and Research, programme Departments of Excellence 2023-2027).

² Per fare il punto si veda Marotta – Zirilli (2008).

³ Quarantelli (1998).

nel caso di naufragio, incendio, incidenti industriali, da circolazione stradale o ferroviaria.

Oltre alle perdite umane e alla sofferenza personale, i disastri possono causare danni alle infrastrutture critiche, alle risorse naturali e alle attività economiche. Le comunità colpite possono trovarsi a dover affrontare sfide come la perdita di abitazioni, la mancanza di accesso a servizi essenziali come acqua potabile e cure mediche, nonché la disgregazione del tessuto sociale. Inoltre, i disastri possono anche esacerbare le disuguaglianze esistenti, poiché le comunità più vulnerabili sono spesso le più colpite e le meno in grado di riprendersi.

Una componente fondamentale della comprensione dei disastri è la gestione e la riduzione del rischio⁴. Questo implica la prevenzione, la preparazione, la risposta e la ricostruzione dopo un evento catastrofico. La riduzione del rischio comprende anche la pianificazione urbana resiliente, la costruzione di infrastrutture robuste e la promozione di pratiche agricole sostenibili. Tuttavia, la gestione dei disastri non dovrebbe limitarsi alla risposta agli eventi catastrofici, ma dovrebbe anche affrontare le cause sottostanti dei disastri⁵.

Chiarito che il concetto di disastro è complesso e multidimensionale, è fondamentale riconoscere il ruolo dell'azione umana nella causazione o nell'attenuazione dei disastri. Questo saggio si propone di esaminare il concetto di disastro da una specifica prospettiva con l'obiettivo di esplorarne storicamente il significato nei linguaggi istituzionali⁶ e analizzarne specificamente le implicazioni legislative e giurisprudenziali.

⁴ Sul rischio nelle società moderne è d'obbligo il rinvio a Beck (2013).

⁵ Il quadro di Sendai offre linee guida internazionali per la riduzione del rischio di disastri, evidenziando l'importanza della pianificazione e della resilienza cfr. United Nations International Strategy for Disaster Reduction (2015).

⁶ Sull'etichetta "linguaggi istituzionali" Michele A. Cortelazzo precisa che «l'unificazione in un concetto unico (quello appunto di linguaggio istituzionale o, più propriamente, di linguaggi istituzionali) nasce prima di tutto da una considerazione di tipo extratestuale, cioè dal fatto che tanto il linguaggio amministrativo, quanto quello normativo, quanto quello politico-parlamentare sono strumenti espressivi che vengono usati all'interno di istituzioni della Repubblica. Ma c'è anche una considerazione che tiene conto della genesi dei testi che utilizzano i linguaggi delle istituzioni: se partiamo dal polo terminale, quello dei testi amministrativi, alla base di essi c'è certamente una serie di testi normativi che consentono o obbligano a svolgere una specifica procedura

Tullio De Mauro, nella sua opera ormai classica dedicata alla storia della lingua italiana, ha destinato uno specifico paragrafo al linguaggio legislativo (De Mauro 1991:420-430). Il linguista sottolinea che i legislatori italiani hanno rinunciato a una terminologia rigida e hanno accettato di operare all'interno dei valori lessicali consolidati. Questa rinuncia è correlata ai compiti crescenti dello Stato, che portano all'inclusione di una vasta gamma di termini tecnici nei testi legislativi. Per un'analisi efficace del linguaggio giuridico italiano De Mauro suggerisce di considerare sia l'ambiente linguistico circostante sia le esigenze specifiche del linguaggio legale, che spesso si riflettono in un atteggiamento di flessibilità terminologica e nell'adesione agli usi linguistici correnti.

La vaghezza del lessico legislativo talvolta è resa necessaria per garantire la longevità e l'applicabilità delle norme nel tempo, consentendo interpretazioni adattabili ai cambiamenti sociali. Questo implica che i principi espressi in un Codice debbano essere concretizzati nell'applicazione pratica, un compito affidato alla giurisprudenza che ha il dovere di tradurre le norme in azioni concrete. Tuttavia, spesso la magistratura finisce per 'alterare' il significato originario del testo⁷.

1. Dentro la lingua del Codice penale post-unitario

Il legislatore del 1889 utilizzava il lemma «disastro» in quattro norme incriminatrici⁸. In particolare, la parola era presente

amministrativa. A loro volta, i testi normativi sono frutto di discussioni in organi deliberativi, in genere collegiali, nei quali la discussione che porta alla norma è realizzazione di un discorso politico, frutto di condivisione o di contrapposizione, che utilizza, quindi, le forme linguistiche della politica e, nel caso specifico delle leggi, precipuamente quelle politico-parlamentari. Vi è, quindi, la possibilità di dipendenza di ognuna di queste forme di linguaggio da quelle della realtà che la origina» (Cortellazzo 2023:334). Su questi temi anche Mazzacane (2001).

⁷ Non mi è possibile in questa sede far riferimento al ricco dibattito che si è sviluppato tra Otto e Novecento in tema di "completezza dell'ordinamento giuridico", sulla c.d. "interpretazione evolutiva" dei testi normativi e sul "diritto giurisprudenziale". Mi limito a segnalare per chi volesse approfondire: Alpa (2000:204-210); Grossi (1998); Meccarelli (2011).

⁸ In generale sulla lingua delle leggi v. Melis-Tosatti (2021:15-25 e 61-73) e Melis (2023:11-18).

nell'art. 303 (ipotesi di distruzione di argini, dighe o altre opere destinate a comune difesa che potesse far sorgere il pericolo d'inondazione o di altro disastro), nell'art. 311 (ipotesi in cui si cagioni un incendio od un'esplosione, un'inondazione, una sommersione od un naufragio, una rovina o altro disastro di comune pericolo), negli art. 312 e 314 che trattavano entrambi la materia dei disastri ferroviari⁹. Nello specifico, l'art. 312 trattava il pericolo causato intenzionalmente alle ferrovie e stabiliva che «chiunque, ponendo oggetti sopra una strada ferrata, o chiudendo o aprendo le comunicazioni dei binari, o facendo segnali falsi, o in qualsiasi altro modo fa sorgere il pericolo di un disastro, è punito con la reclusione da uno a cinque anni. Se il disastro avvenga, la pena è della reclusione da cinque a quindici anni». Mentre l'art. 314 copriva le situazioni di negligenza e puniva la forma colposa del disastro ferroviario, stabilendo che «Chiunque, per imprudenza o negligenza, o per imperizia nella propria arte o professione, o per inosservanza di regolamenti, ordini o discipline, fa sorgere il pericolo di un disastro sulle strade ferrate, è punito con la detenzione da tre a trenta mesi e con la multa da lire cinquanta a tremila; e con la detenzione da due a dieci anni e con la multa superiore a lire tremila se il disastro avvenga».

Il codice non dava una definizione esplicita di disastro che nel suo significato etimologico è quello di cattivo astro, da *dis-astrum*, e nel linguaggio comune è caratterizzato solitamente dalla non comune gravità dell'accidente. Il pensiero comune ha dinnanzi danni morali e materiali irreparabili talvolta col sacrificio di vite umane. Alla Commissione senatoria che discuteva il progetto di Codice penale era parso che

la parola disastro, accennando ad un danno grave e irreparabile, richiedesse, da un lato, assai più di quanto sia necessario per l'applicazione della sanzione penale sancita in questo reato, e lasciasse per conseguenza, dall'altro, impuniti i danni minori (...) la parola non risponderebbe al concetto¹⁰.

⁹ Per un commento esegetico alle norme v. Majno (1911).

¹⁰ Per la citazione alla Relazione a cura dell'On. Costa del 1887 rinvio a Zerboglio (1919:132-133).

Nella Relazione finale il Guardasigilli chiariva che tratto comune di reati di pericolo era da rinvenire «nella potenza espansiva del nocumento che è loro insito, sicché gli effetti che ne sogliono o possono conseguire assumono le proporzioni di un disastro, di una calamità, di un infortunio pubblico; e perciò sono anche detti, con frase tolta alla giurisprudenza tedesca, delitti di comune pericolo»¹¹.

La voce del *Digesto italiano* definiva disastro colposo: «qualunque fatto capace di esporre a comune pericolo immediato la integrità delle cose o delle persone avvenuto per colpa dell'uomo»¹². Mentre Vincenzo Manzini lo definiva «un evento dannoso, il quale colpisce collettivamente, con effetti straordinariamente gravi o complessi od estesi, le cose e le persone tutelate dalla legge, generando pubblica commozione» (Manzini 1915:434).

Non ogni accidente era, perciò, disastro: era necessario, per poter essere qualificato tale, che fosse considerato una *calamità*; era fondamentale che fosse posta a grave repentaglio l'incolumità di cose e di persone, a prescindere dal danno effettivo. Florian evidenziava che l'innovazione introdotta dal legislatore, che aveva inserito il lemma 'disastro' nel Codice, «non può ritenersi felice, perché la parola è indeterminata» (Florian 1909:328). Francesco Campolongo, magistrato dalla mente vivace, affascinato dalla statistica giudiziaria, a cui si deve uno studio sistematico sui delitti ferroviari, scriveva, invece, che «il *disastro* deve rappresentare un danno grave per persone e per le cose, e capace a diffondersi: in altri termini la caratteristica del disastro è la espansività del nocumento, poco importa se il danno sia minimo, quando per tutte le circostanze del fatto le conseguenze potevano essere di maggior entità»¹³.

¹¹ Cfr. *Relazione a S.M. il Re del Ministro Guardasigilli Zanardelli nell'udienza del 30 giugno 1889 per l'approvazione del testo definitivo del Codice penale*, 1889, Roma, Stamperia reale, p.16.

¹² Carfora (1899-1902:177). Sull'enciclopedismo giuridico v. Mazzacane-Schiera (1990). In generale sul canone eclettico dominante in quel periodo: Lacchè (2010).

¹³ Campolongo (1910:158). Nato a Rotondella (MT) il 24 luglio 1861. Laureato in Giurisprudenza a Pisa, inizia la carriera come magistrato al Sud e principalmente in Basilicata, terra d'origine. Sarà poi Procuratore generale a Trani, Ancona e finirà la carriera a Napoli. Nominato senatore nel 1933 sotto il

2. Una figura speciale di disastro tra linguaggio comune e linguaggio giurisprudenziale

Il concetto esaminato può essere inteso in due modi: come un potenziale rischio futuro, cioè il “pericolo di un disastro”, o come un evento dannoso già verificatosi, in questo caso definito semplicemente come “disastro”. Quest’ultima accezione lo presenta spesso come un fattore che peggiora una situazione già critica. La sua definizione è ostacolata dall’incertezza sui suoi limiti applicativi, che vacillano tra il significato ordinario del termine e un’interpretazione più tecnica.

A ben vedere all’interno del codice Zanardelli si distinguevano due tipologie di disastro: una generica, non specificamente nominata, ove la figura di disastro si applicava in modo supplementare ad altre situazioni di pericolo già specificate dalla legge (art. 303 e 311), e una speciale, ove, invece, il disastro era l’evento chiave riferito ad una minaccia di pericolo per la sicurezza ferroviaria¹⁴.

Storicamente la definizione di disastro è principalmente legata all’interpretazione della seconda categoria di delitti. Gli artt. 312 e 314 avevano come precedenti storici gli art. 454 e 455 c.p. toscano e l’art. 657 c.p. sardo (Fanti (890). Differente era però la loro natura: il Codice Zanardelli inseriva i delitti contro la sicurezza dei mezzi di trasporto o di comunicazione tra quelli contro la pubblica incolumità. L’evento poteva essere causato con qualunque mezzo (ad es. velocità eccessiva, sabotaggio, avulsione o indebolimento di rotaie, collocamento di oggetti o di animali sulle rotaie, chiusura od apertura indebita di scambi, false segnalazioni, omissione di segnali, ecc.).

Giovanni Formica, avvocato e magistrato presso la Corte d’appello di Roma, si concentrava sulle «sottili argomentazioni» e sul «sofisma» che soggiacevano nelle pronunce giurisprudenziali. Il magistrato annotava, anzitutto, che la nozione di disa-

governo fascista. Morirà il 20 luglio 1942. Interessante è un suo opuscolo in cui racconta la sua esperienza da pretore (*Ricordi di un pretore: Note*. Genova, Tip del R. Istituto Sordo-Muti, 1888). Per la ricostruzione della carriera si veda il relativo fascicolo personale conservato presso l’Archivio storico del Senato: <https://patrimonio.archivio.senato.it/repertorio-senatori-regno/senatore/IT-SEN-SEN0001-000410/campolongo-francesco?t=allegati>.

¹⁴ In questo senso Gargani (2014), ma ampiamente anche Gargani (2005:74).

stro, data dai principali vocabolari, coincideva grossomodo con quella popolare:

disastro è un avvenimento improvviso, che per i gravi danni arrecati alle persone ed alle cose viene considerato da tutti non soltanto come una disgrazia per i singoli individui colpiti, ma come una pubblica calamità. Così nel comune linguaggio si dà la denominazione di disastro al crollo di una casa abitata in una città popolosa, al terremoto, che distrugge una città, al naufragio di una nave; mentre nessuno userebbe quella parola per indicare la disgrazia, sia pur mortale, capitata ad una singola persona senza danno alle cose ovvero ad altre persone (Formica 1913:633).

Successivamente, il nostro autore sottolineava la coincidenza di significato tra il linguaggio popolare e quello legislativo. La discordanza tra sentimento comune e linguaggio tecnico era, pertanto, da ricercare nell'attività interpretativa della giurisprudenza¹⁵. Perché questa variazione di significato? Qual era, dunque, la ragione giuridica alla base di questa dilatazione del concetto di disastro? È sempre il giudice Formica che ce lo suggerisce: «la ragione non sta certamente nel desiderio di punire più gravemente un fatto più grave (...) ma nel desiderio invece della difesa degli imputati di far passare il reato dalla competenza del Tribunale a quella della Corte di assise» (Formica 1913:634).

Con il trascorrere del tempo, la giurisprudenza aveva, infatti, concepito sempre più l'ipotesi di disastro anche in assenza di danni gravi e complessi, allontanandosi da un'iniziale interpretazione che stabiliva: «perché sussista la figura del disastro ferroviario è necessario che il fatto o il pericolo concerna un numero notevole di persone, o una notevole quantità o estensione di cose»¹⁶. Si arrivava così a considerare disastro anche le ipotesi in cui si fosse verificato un danno minimo alle persone o alle cose, e per conseguenza, anche quando una sola persona avesse riportato lievi ferite.

¹⁵ Per approfondimenti sul linguaggio delle sentenze rinvio agli studi pionieristici di Gorla (1964); Gorla (1965); Gorla (1967). Si vedano anche Barbagallo (1987); Barbagallo (1998); Barbagallo (1999); Dell'Anna (2013).

¹⁶ Cfr. *Rivista penale*, n. 51, 1900, 167.

Ad esempio, la Cassazione penale di Roma, quando trattava dello scontro, verificatosi alle ore 20 del 1° ottobre 1901, nei pressi della stazione di Mortara (PV), tra il treno passeggeri n. 157 proveniente da Vercelli e due carri merci carichi di uva che sostavano nei pressi del binario di scambio, si pronunciava nel seguente modo: «si ha il reato di disastro ferroviario avvenuto, benché il danno sia lieve ed una sola persona resti ferita»¹⁷. Lo schianto causava, infatti, solamente lievi danni ad una persona, mentre i due carri-merci erano per l'urto gettati a terra e la macchina del treno passeggeri si rovesciava, rompendosi sul fianco destro. In una pronuncia dell'anno successivo la Corte argomentava che la legge «alla parola disastro non ha dato il significato di rovina o di grave ed immane disastro, ma soltanto quello di sconcio, danno, o pregiudizio in qualche entità alle persone o alle cose»¹⁸.

In modo non dissimile, qualche anno prima, discutendo il caso avvenuto l'11 maggio 1897 nei pressi della stazione ferroviaria di Genova allorché non si tratteneva il treno in arrivo da Ventimiglia, azionando il freno ad aria compressa, con la conseguenza di un danno all'amministrazione ferroviaria di L. 1700 ed una lesione lieve a carico di un viaggiatore con una prognosi di 25 giorni di malattia, la Corte stabiliva che il disastro «è costituito, non solo dalla gravità del fatto materiale avvenuto alla persona ed alle cose, ma altresì dall'allarme che il fatto, come nel caso, l'urto di un treno con un altro produce». Pertanto, l'essersi solo verificata, come nel caso di specie, una lesione non gravissima ad un viaggiatore ed un danno materiale non bastava ad escludere l'ipotesi di disastro avvenuto¹⁹.

La giurisprudenza ritornava sulla questione in altre occasioni. Un ulteriore esempio è dato dal caso del 16 luglio 1911 quando un treno passeggeri in partenza dalla stazione di Amandola arrivava all'incrocio di Castiglione, nel territorio di

¹⁷ “Udienza 25 Settembre 1902; Pres. Petrella, Rel. Natali — Conflitto in Causa Milanese ed Altri”, *Il Foro Italiano*, 28, 1903, pp. 19/20-21/22. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/23106083>.

¹⁸ Cass. 16 ottobre 1902. Citato in Florian (1909:329 nota 1) e Campolongo (1910:159 nota 1).

¹⁹ “Udienza 13 maggio 1898; Pres. Ed Est. Canonico — Conflitto in Causa Slatrì ed Altri”, *Il Foro Italiano*, 23, 1898, 265/266-265/266. <http://www.jstor.org/stable/23101328>.

Fermo, e si arrestava sul primo binario in attesa dell'altro treno proveniente da Porto San Giorgio. A causa di un ritardo nella manovra di scambio, che avrebbe dovuto permettere al treno di procedere sul secondo binario, si verificava un incidente. Il treno in arrivo da Porto San Giorgio, giungendo a velocità sostenuta, tamponava il treno fermo sul primo binario. La Suprema Corte ribadiva un principio regolatore consolidato:

per la sussistenza del reato di disastro avvenuto deve ritenersi sufficiente che la semplice possibilità di un pubblico nocumento si estrinsechi nella forma di un danno realmente verificatosi alla incolumità delle persone, indipendentemente da ogni circostanza esteriore che abbia contribuito a rendere la estensione del danno meno grave e calcolabile²⁰.

In ragione di ciò si stabiliva che ricorreva l'ipotesi di disastro avvenuto nel caso dell'urto di due treni ferroviari, quantunque non ne fosse derivato che lieve danno al materiale e lesioni non gravi a due sole persone.

Ebbene, la nozione di disastro nell'esegesi prevalente della giurisprudenza veniva sempre più a configurarsi come pericolo. Ma in diritto "pericolo di disastro" era qualcosa di essenzialmente diverso dal "disastro". Per questa ragione nelle interpretazioni giurisprudenziali le due figure venivano distinte non per una questione di gravità del danno, ma per la natura del rischio. Per identificare un pericolo di disastro era sufficiente la mera possibilità di danno, determinata dalla serietà e dall'immediatezza del pericolo. Invece, per definire un disastro era necessaria la realizzazione concreta del danno, anche se non necessariamente di grande entità²¹. Partendo da queste pronunce, Manzini evidenziava il paralogismo in cui erano incappate le interpretazioni giurisprudenziali:

²⁰ "Cass. di Roma, Prima sez. Penale. Udienza 30 marzo 1912; Pres. e Rel. Gui — Conflitto in Causa Ercoli e Fiorentini", *Il Foro Italiano*, 37, 1912, 399/400-401/402. <http://www.jstor.org/stable/23114796>.

²¹ "Udienza 14 agosto 1917; Pres. Raimondi P., Est. Antonioli; Balossi c. Ferrovie Dello Stato", *Il Foro Italiano*, 43, 1918, pp. 43/44-47/48. <http://www.jstor.org/stable/23118733>.

è vero che la legge non distingue tra disastri più o meno gravi, ma è altrettanto sicuro che un danno che non sia *comune*, per gravità od estensione, non costituisce mai un disastro, ma una semplice disgrazia od infortunio. Né l'allarme comune, che possa sorgere dal fatto, può seriamente scambiarsi con il disastro, il quale può essere bensì cagionato dall'allarme medesimo, ma non si identifica con esso (Manzini 1915: 434).

3.L'impatto delle innovazioni tecnologiche sul delitto e sulle parti lese e/o vulnerabili

La critica verso l'antropologia criminale di Lombroso, che cercava di legare indissolubilmente tipologie di delinquenti a tratti somatici, poneva le basi per una riflessione più ampia sulla natura del delitto e sulla necessità di un approccio giuridico evoluto. Il delitto veniva sempre più considerato una costruzione sociale, piuttosto che un fenomeno naturale (Sbriccoli 1974-1975). Questa impostazione si basava sulla constatazione che, sebbene alcuni crimini fondamentali come l'omicidio restassero costanti attraverso le epoche, la maggior parte dei delitti era soggetta a un'evoluzione in risposta ai cambiamenti sociali e tecnologici. Questa tesi solleva questioni su come il diritto si dovesse adattare efficacemente alle nuove forme di criminalità.

I delitti da disastro ferroviario rappresentavano un esempio lampante di come le innovazioni tecnologiche richiedessero un ripensamento delle basi della criminologia e del diritto penale. Questo tipo di delitto, specifico e legato indissolubilmente all'esistenza del mezzo di trasporto, apriva a nuove questioni in tema di responsabilità, prevenzione e punizione (Cazzetta 2018a). In generale, ben si può dire che l'intero settore del diritto ferroviario fu da stimolo per lo sviluppo di nuove aree del sapere giuridico.

La necessità di affrontare nuove sfide legali portava alla nascita di riviste specializzate, con l'obiettivo di esplorare e divulgare le nuove frontiere del diritto. Tra queste merita una menzione il periodico intitolato *Le ferrovie italiane. Rivista quindicinale di dottrina, giurisprudenza, legislazione ed amministrazione ferroviaria*, che vedeva la luce per la prima volta il 1° luglio 1905, era diretto dall'avvocato Giuseppe Marino e annoverava

tra i collaboratori i professori Pietro Chimienti e Cesare Vivante. Nel primo fascicolo compariva il *Programma* definito nello «studio più accurato dei problemi ferroviari dal punto di vista giuridico, economico o amministrativo, nella estrinsecazione del più diligente, attivo o spassionato controllo dell'andamento del servizio ferroviario, ch'è molla potente di prosperità nazionale, fulcro gigantesco della ricchezza e della grandezza di un paese civile»²². Tra gli autori più emblematici compariva anche Giuseppe Cimbali (1858 - 1924), affascinato dal pensiero evoluzionista ed esponente del solidarismo giuridico, Capo sezione dell'Ispettorato per la concessione delle ferrovie presso il Ministero dei lavori Pubblici e poi docente di filosofia del diritto alla regia università "La Sapienza" di Roma, che si occupava del nesso tra la società e il sistema giuridico²³. La discussione sull'adeguatezza della legislazione in tema di delitti ferroviari gli permetteva di porre l'accento sull'importanza di una legislazione che evolvesse in parallelo con i progressi tecnologici e sociali. Riconoscendo che il delitto, come concetto, era influenzato dall'evoluzione della società, Cimbali riteneva che una risposta giuridica efficace richiedesse un equilibrio tra specializzazione legislativa e principi universali di giustizia (Cimbali 1910).

Alcuni anni prima, un altro autore, Pietro Cogliolo (1859 - 1940), studioso dai numerosi interessi che aveva sempre tentato di bilanciare trattazioni teoriche con un'impostazione pratica, dedicava uno studio al tema della responsabilità giuridica delle società ferroviarie nei confronti dei propri impiegati e dei viaggiatori, con un'attenzione particolare al risarcimento dei danni derivanti dai disastri ferroviari. L'opera si divideva in due parti principali: la prima analizzava i rapporti interni tra le società ferroviarie e i loro impiegati, mentre la seconda si concentrava sui rapporti esterni con viaggiatori (Cogliolo 1892). Cogliolo, con una visione innovativa, criticava l'applicazione rigida dei principi del diritto civile al contratto di lavoro ferroviario, richiedendo una legislazione specifica che riconoscesse la peculiarità del settore. Sottolineava l'importanza dei regolamenti interni delle

²² *Le ferrovie italiane. Rivista quindicinale di dottrina, giurisprudenza, legislazione ed amministrazione ferroviaria*, n.1, 1905, 2.

²³ Cimbali (1914: 885-908). Sul solidarismo giuridico v. Neppi Modona (1971); Grossi (1998); Grossi (2000); Stronati (2012).

società, visti come parte integrante del contratto di lavoro, stabilendo un consenso tacito che legasse le parti. Lamentava l'assenza di una normativa chiara riguardo alla responsabilità delle società ferroviarie nei casi di disastri e sosteneva la necessità di una regolamentazione speciale che disciplinasse la responsabilità per il trasporto di persone, anticipando un'interpretazione più rigorosa della colpa in materia di servizio ferroviario, argomentando in favore della responsabilità diretta e indiretta delle società, proponendo una presunzione di colpa fino alla prova di caso fortuito o forza maggiore. Il giurista non si limitava alla mera descrizione delle problematiche, ma offriva soluzioni concrete, chiedendo una più attenta considerazione delle specificità del lavoro ferroviario.

Parallelamente alla responsabilità penale, emergeva la questione della responsabilità civile e del risarcimento delle parti lese (Manara 1884). È, infatti, implicito nel termine "disastro" il riferimento al danno. Tale evento, per sua stessa natura, implica conseguenze gravi per la vita e la salute umana, nonché perdite economiche significative. Da questo punto di vista, gli incidenti ferroviari diventavano un laboratorio entro il quale la giurisprudenza italiana doveva sperimentare nuove soluzioni. Camillo Cavagnari sintetizzava perfettamente il crescendo nelle pronunce giurisprudenziali in tema di responsabilità civile:

le amministrazioni ferroviarie in riguardo a tutti i funzionari e dipendenti devono considerarsi come proponenti e committenti; quindi, sono tenute a rispondere dei fatti positivi o negativi di costoro, dai quali sia derivato danni od altri. Il quale principio risulta tanto dalle disposizioni di diritto comune (1151, 1152, 1153 cod. civ.) quanto dall'art. 290 d legge sui lavori pubblici²⁴.

La magistratura ordinaria aveva difatti stabilito la regola secondo cui le compagnie ferroviarie fossero responsabili verso i viaggiatori per i danni causati da disastri. Questo concetto era stato, ad esempio, confermato dalla Corte di Appello di Milano il 27 dicembre 1889, la quale aveva ravvisato la responsabilità

²⁴ Cavagnari (1893:977). Su Cavagnari ampiamente (Grossi 1988:159-160). In tema di responsabilità aquiliana v. Cazzetta (1991), ma anche Cazzetta (2007); Cazzetta (2018b).

per i danni a meno che le società ferroviarie non avessero dimostrato di non avere colpe, fornendo prove di forza maggiore imprevedibile²⁵.

Alcuni eventi, come terremoti, tempeste o fulmini, potevano essere considerati casi fortuiti, ma non era lo stesso per altri incidenti, come le frane, che, pur potendo verificarsi improvvisamente, erano spesso preceduti da segnali premonitori. Questo era stato un punto cruciale di discussione durante il processo per il disastro ferroviario di Grassano, causato da una frana che colpiva, sulla linea Potenza-Metaponto, il treno 269 partito da Napoli in direzione Taranto²⁶. Alle 5.30 del mattino del 20 ottobre 1888, fra la stazione di Grassano e Grottole, il convoglio ferroviario si schiantava su una frana argillosa che occupava i binari. Mentre la locomotiva si fermava nel mucchio di terreno, i vagoni retrostanti impattavano uno sull'altro. Sul treno viaggiavano trenta carabinieri e due guardie di P.S. che avevano prestato servizio per la visita in Italia dell'imperatore tedesco Guglielmo II e un gruppo di orchestranti diretti a Corfù per esibirsi nel teatro di San Giacomo. L'impatto era stato disastroso e si contavano venti morti e quarantotto feriti. La Corte d'assise di Potenza ravvisava la colpa della compagnia ferroviaria, e ne seguiva la condanna del guardiano Morea, per omicidio e ferimento, del responsabile civile il Comm. Massa, Direttore generale dalla Rete Mediterranea, del telegrafista Opromolla, per falsa testimonianza, assolvendo il macchinista Brambilla per non provata reità. Ma la Corte di Appello di Bologna ribaltava il verdetto a favore dell'argomentazione della forza maggiore, difesa dai legali della società ferroviaria e supportata dalle perizie geologiche, concludendo con l'assoluzione di tutti gli imputati. Tra gli avvocati delle vittime vi era il deputato socialista e criminologo Enrico Ferri, il quale non esitava a spogliarsi della toga ed abbandonare l'aula per protesta contro i giudici d'appello di Bologna, per poi tornare a battersi in Cassazione

²⁵ "Udienza 27 Dicembre 1889; Pres. Ff. Cappa, Est. Massazza; Ferrovie Del Mediterraneo (Avv. Salvini, Galbarini e Franzi) c. Panella-Parini (Avv. Interdonato)", *Il Foro Italiano* 15 (1890): 437/438-441/442. <http://www.jstor.org/stable/23095753>. Per una storia culturale del caso fortuito v. ora De Nardi-Giurato (2023).

²⁶ Su questo disastro si veda l'ampia raccolta documentale contenuta in Maragno (2018).

contro quella che definiva una «menzogna... geologica» (Ferri 1925a; 1925b).

Quello che si è detto per le frane valeva anche per la rottura di un ponte o un'inondazione se precedute da segnali che, se adeguatamente interpretati in tempo, potessero prevenire incidenti. Il danneggiato doveva però dimostrare la colpa dell'agente in base all'articolo 1159 del Codice civile. Un discorso analogo veniva fatto in caso di nebbia che era tra le concause del disastro di Limito, avvenuto la notte del 28 novembre 1893. In questo caso l'indagine giudiziaria, pur constatando la sussistenza di una condizione meteorologica avversa, evidenziava un errore umano nella gestione del traffico ferroviario che portava alla collisione frontale tra il treno merci e il treno passeggeri, causando un devastante incendio alimentato dai serbatoi di gas utilizzati per l'illuminazione e il riscaldamento dei vagoni, con la morte di oltre 40 persone e feriti gravi (Cavagnari 1893: 979).

In alcuni casi, la colpa era evidente, mentre in altri poteva essere difficile o impossibile la prova, consentendo alle compagnie di liberarsi della responsabilità. Per esempio, la Corte di Appello di Milano il 26 agosto 1902 determinava che «il viaggiatore che agisce in risarcimento di danni per lesioni riportate in un infortunio ferroviario non è tenuto a provare la colpa delle Ferrovie, incombando invece a queste l'onere della prova della loro irresponsabilità per essere l'infortunio derivato da forza maggiore o caso fortuito»²⁷.

Le questioni relative alla responsabilità civile e alla distinzione tra azioni commerciali e civili, così come i problemi di danno, prova e valutazione, erano di vitale importanza e spesso emergevano nei procedimenti penali. Oltre ai danni materiali, venivano considerati anche i danni morali, riconosciuti come una conquista della scienza giuridica (Cazzetta 2018b).

²⁷ “Udienza 26 agosto 1902; Pres. Lado Manca P., Est. Castoldi; Gatto (Avv. Calzini, Merlini) c. Ferrovie Del Mediterraneo (Avv. Baseggio)”, *Il Foro Italiano* 27 (1902): 1469/1470-1473/1474. <http://www.jstor.org/stable/23105983>. Su questi aspetti specifici si veda Borri (1894 e 1918).

4. Conclusioni

A seguito dell'espansione delle reti ferroviarie e dell'aumento del traffico passeggeri e merci, i disastri ferroviari divenivano un problema sempre più rilevante: «l'ordinamento industriale è insufficiente e i progetti di legge che si sono avvicendati da parecchi anni a questa parte non hanno risolto equamente il grave problema, che è uno dei lati della questione sociale» (Campolongo 1896:11).

La responsabilità per i disastri ferroviari era spesso controversa. La giurisprudenza tendeva a concentrarsi sulla determinazione delle cause e delle responsabilità, che potevano essere attribuite a vari fattori come la mancanza di manutenzione, la negligenza del personale, il cattivo stato delle linee o dei veicoli, o l'errore umano. In molti casi, i tribunali dovevano valutare se il disastro fosse stato causato da una forza maggiore, come un incidente naturale, che esentava la compagnia ferroviaria da responsabilità, oppure se fosse derivato da una negligenza o una violazione delle normative da parte della compagnia o dei suoi dipendenti.

Con l'avanzare del tempo, le leggi e le normative relative alla sicurezza divenivano più rigorose, e ciò influenzava anche la giurisprudenza. Le compagnie erano soggette a norme più stringenti in termini di manutenzione, sicurezza dei veicoli, formazione del personale e segnalazione. Questo portava a una maggiore responsabilizzazione delle compagnie ferroviarie per i disastri che potevano essere prevenuti attraverso l'adozione di adeguate misure di sicurezza. In breve, il concetto di disastro nella giurisprudenza era passato da una fase iniziale di definizione delle cause e delle responsabilità a una fase più orientata alla prevenzione attraverso normative più rigorose e una maggiore responsabilizzazione delle compagnie e delle autorità competenti.

La giurisprudenza aveva anche affrontato questioni legate alla prevenzione e alla gestione dei disastri. L'attenzione si era pian piano spostata verso politiche e normative volte a mitigare i rischi di disastri attraverso la regolamentazione delle attività industriali, la protezione dell'ambiente e la promozione della sicurezza pubblica.

In conclusione, l'evoluzione del concetto di disastro riflette i cambiamenti nella percezione della responsabilità collettiva e dell'importanza della prevenzione dei rischi. La figura del disastro ferroviario è disciplinata anche nell'art. 430 del Codice penale vigente (Codice Rocco 1930). Anche in questa fase emerge nuovamente la questione definitoria, si argomenta che «le definizioni sono dettate soltanto nei casi in cui si è voluto dare un particolare significato giuridico ad una determinata parola, che potrebbe non coincidere perfettamente col significato filologico della stessa. È ovvio che in ogni altro caso s'intende che la parola è richiamata nel suo significato comune. Così non vengono definiti la sommersione, l'incendio, l'inondazione, la frana, il naufragio, e non si poteva sentire la necessità di definire il disastro ferroviario»²⁸.

Quello dell'uso del linguaggio comune è un problema classico nell'ambito del diritto. Si pensi semplicemente alla «polemica sui concetti» degli anni '40 (Irti 2004). La scienza giuridica prende coscienza che certe nozioni, risultato dell'opera del legislatore e della giurisprudenza, non sono un dato rinvenibile nella realtà, ma sono piuttosto un modo di interpretarla in modo empirico e approssimativo.

La Corte costituzionale ha storicamente risolto la questione proprio attestando la scarsa praticabilità in contesti altamente tecnici dell'uso comune delle parole. Una sentenza ha affrontato espressamente il tema, sottolineando come il concetto di 'disastro' è «di per sé, scarsamente definito: traducendosi in una espressione sommaria capace di assumere, nel linguaggio comune, una gamma di significati ampiamente diversificati»²⁹. In continuità con il passato, la giurisprudenza attuale ha assunto una definizione molto lata, desumendola da fattispecie tipizzate e ricorrendo, per accertare eventuali responsabilità, alla metafora dell'agente modello³⁰. Tuttavia, il linguaggio giuridico non sempre è in grado di poter dominare la realtà³¹.

²⁸ La citazione è contenuta in Erra (1964: 6, nota 12).

²⁹ Sentenza Corte costituzionale n. 327/2008.

³⁰ Coletti (2024) e più in generale sull'uso delle metafore nella lingua del diritto v. Galgano (2010).

³¹ Coletti (2020: 74-75) ha scritto chiaramente che «un processo non ricostruisce la verità fattuale, ma solo quella giudiziaria. E tuttavia credo che certe ricostruzioni siano viziate da un difetto di base: l'impossibilità stessa di

Bibliografia

- ALPA GUIDO, 2000, *La cultura delle regole. Storia del diritto civile italiano*, Roma-Bari: Laterza.
- BARBAGALLO GIUSEPPE, 1987, "Appunti di storia minima per una ricerca sullo stile della motivazione delle sentenze della Cassazione in materia civile", *Il Foro italiano*, V, pp. 265-268.
- _____, 1998, *Stile e motivazione delle decisioni del Consiglio di Stato*, in *I Consigli di Stato di Francia e d'Italia*, a cura di G. Paleologo, Milano: Giuffrè, pp.233 ss.
- _____, 1999, "Il linguaggio delle sentenze", *La nuova giurisprudenza civile commentata*, n. 2, pp. 91 ss.
- BECK ULRICH, 2013, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*. Roma: Carocci.
- BORRI LORENZO, 1894, *L'esercizio delle strade ferrate nei suoi rapporti con la medicina giudiziaria*, Milano: Stab. tip. Francesco Vallardi.
- _____, 1918, *Trattato di infortunistica*. Milano: società editrice libraria. 2 voll.
- CAMPOLONGO FRANCESCO, 1896, *Morti e lesioni sulle strade ferrate*, Firenze: Tipografia cooperativa.
- _____, 1910, *I reati ferroviari e di pericolo*, Napoli: Libreria Detken & Rocholl.
- CARFORA FRANCESCO, 1899-1902, *Disastri colposi*, in *Il digesto italiano. Enciclopedia metodica e alfabetica di legislazione, dottrina e giurisprudenza ...*, Torino: UTE, vol. 9, pt. 3, pp. 177-191.
- CAVAGNARI CAMILLO, 1893, "Parte lesa e disastri ferroviari nella giurisprudenza", *La scuola positiva nella giurisprudenza penale*, n. 3, 20/21, pp. 976-983.
- _____, 1894, "Responsabilità civile nei disastri ferroviari", *La scuola positiva nella giurisprudenza penale*, n. 4, 8, pp. 370-374.
- CAZZETTA GIOVANNI, 1991, *Responsabilità aquiliana e frammentazione del diritto comune civilistico, 1865-1914*, Milano: Giuffrè. <https://www.quadernifiorentini.eu/biblioteca/040/volume.pdf>.
- _____, 2007, *Scienza giuridica e trasformazioni sociali. Diritto e lavoro in Italia tra Otto e Novecento*, Milano: Giuffrè. <https://www.quadernifiorentini.eu/biblioteca/074/volume.pdf>.

essere contenute nel formato giuridico. (...) nel caso delle morti dell'alluvione genovese del 2011, il diritto ha trascurato di misurare (di accettare) la sua eventuale impotenza. È partito sicuro di poter dominare la realtà con i suoi mezzi e linguaggi e, a quel punto, il suo effetto è stato come quello di una valanga incontenibile e dal percorso obbligato».

_____, 2018a, “Nell’età delle macchine. Artefici, operai, telegrafisti: diritto codificato e incertezze classificatorie dei giuristi”, *Lavoro e diritto. Rivista trimestrale*, n. 3, pp. 433-452.

_____, 2018b, “Danno ingiusto e ‘governo’ della società fra distinzioni e unità valoriale del sistema”, in *L’unità del diritto. Dialoghi con Guido Alpa. Un volume offerto in occasione del suo LXXI compleanno*, Roma: Roma TrE-Press, pp. 57-75, <http://romatrepres.uniroma3.it/wp-content/uploads/2020/02/Dialoghi-con-Guido-Alpa.-Un-volume-offerto-in-occasione-del-suo-LXXI-compleanno.pdf>.

CIMBALI GIUSEPPE, 1910, “Il delitto ferroviario”, *Rassegna dei lavori pubblici e delle strade ferrate*, III, n. 19 (10 maggio 1910), pp.308-310.

_____, 1914, *Le strade ferrate*, in *Primo trattato completo di diritto amministrativo italiano*, a cura di V.E. Orlando, Milano: Società editrice libraria, vol. 7, pt.1, pp. 411-1441.

COGLIOLO PIETRO, 1892, *La responsabilità giuridica delle società ferroviarie verso i viaggiatori, con particolare riguardo al risarcimento dei danni derivati dai disastri ferroviari*. Firenze: Barbera.

COLETTI VITTORIO, 2020, *Genova 2011. Analisi di un processo*. Genova: De Ferrari.

_____, 2024, “La pretesa del superuomo e l’indulgenza verso la natura nel diritto moderno”, *Discrimen*, 18.04.2024, <https://discrimen.it/wp-content/uploads/Coletti-La-pretesa-del-superuomo-e-lindulgenza.pdf>.

CORTELLAZZO MICHELE, 2023, *Gli studi sui linguaggi istituzionali*, in *Mescolare le carte e la storia come si studiano le istituzioni. Saggi per Guido Melis*, Bologna: il Mulino, pp. 333-340.

DE MAURO TULLIO, 1993, *Storia linguistica dell’Italia unita*, Roma-Bari: Laterza.

DELL’ANNA MARIA VITTORIA, 2013, *In nome del popolo italiano. Linguaggio giuridico e lingua della sentenza in Italia*, Roma: Bonacci.

DE NARDI LORIS – GIURATO ROCCO, 2023, *Una storia culturale del caso fortuito*, Pisa: Pacini.

ERRA CARLO, 1964, *Disastro ferroviario, marittimo, aviatorio*, in *Enciclopedia del diritto*, vol. XIII, pp. 1-17.

FANTI INNOCENZO, 1890, *Dei delitti contro l’incolumità pubblica*, in *Completo trattato teorico e pratico di diritto penale*, a cura di Cogliolo Pietro, Milano: Vallardi, Parte prima, pp. 739 ss.

FERRI ENRICO, 1925a, *Il disastro ferroviario di Grassano (Potenza, ottobre-novembre 1891)*, in *Difese penali studi di giurisprudenza, arringhe civili, saggi vari*, Torino: UTE, vol. 2, pp. 6-77.

_____, 1925b, *Ancora del disastro ferroviario di Grassano. Della competenza in diritto transitorio (Cassazione penale, IIa Sezione, 28*

gennaio 1893), in *Difese penali studi di giurisprudenza, arringhe civili, saggi vari*, Torino: UTE, vol. 2, pp. 78-91.

FLORIAN EUGENIO, 1909, *Dei delitti contro l'incolumità pubblica*, in *Enciclopedia del diritto penale italiano*, a cura di Enrico Pessina, vol. 8, Milano: Società editrice libraria.

FORMICA GIOVANNI, 1913, "Il concetto del disastro nel comune linguaggio e nell'uso della giurisprudenza", *La Scuola Positiva nella dottrina e nella giurisprudenza penale*, A. XXIII, VOL. IV, n. 7, pp. 632-34.

GARGANI ANDREA, 2005, *Il danno qualificato dal pericolo. Profili sistematici e politico-criminali dei delitti contro l'incolumità pubblica*, Torino: Giappichelli Editore.

<https://discrimen.it/wp-content/uploads/Gargani-Il-danno-qualificato-dal-pericolo.pdf>.

GALGANO FRANCESCO, 2010, *Le insidie del linguaggio giuridico. Saggio sulle metafore nel diritto*, Bologna: Il Mulino.

GARGANI ANDREA, 2014, "I molti volti del disastro. Nota introduttiva", *Criminalia. Annuario di scienze penalistiche*, n.1, pp. 251-254

GORLA GINO, 1964, "Lo studio interno e comparativo della giurisprudenza e i suoi presupposti: le raccolte e le tecniche per la interpretazione delle sentenze", *Il Foro Italiano*, V, pp. 73 ss.

_____, 1965, "La struttura della decisione giudiziale in diritto italiano e nel "common law". Riflessi di tale struttura sull'interpretazione delle sentenze nei "Reports" e sul "Dissenting", *Giurisprudenza italiana*, parte I, pp. 1239 ss.

_____, 1967, "Lo stile delle sentenze. Ricerca storico-comparativa", *Quaderni de 'Il Foro Italiano*, pp. 291 ss.

GROSSI PAOLO, 1988, «*La scienza del diritto privato*». *Una rivista progetto nella Firenze di fine secolo 1893-1896*, Milano: Giuffrè. <https://www.quadernifiorentini.eu/biblioteca/027/volume.pdf>

_____, 1998, *Assolutismo Giuridico e diritto privato*. Milano: Giuffrè.

<https://www.quadernifiorentini.eu/biblioteca/052/volume.pdf>

_____, 2000, *Scienza giuridica italiana. Un profilo storico 1860-1950*, Milano: Giuffrè.

IRTI NATALINO (a cura di), 2004, *La polemica sui concetti giuridici*, Milano: Giuffrè.

LACCHE LUIGI, 2010, "Il canone eclettico. Alla ricerca di uno strato profondo della cultura giuridica italiana dell'Ottocento", *Quaderni fiorentini per la storia del pensiero giuridico moderno*, n. 39, pp. 153-228. <https://www.quadernifiorentini.eu/cache/quaderni/39/0155.pdf>.

MAJNO LUIGI, 1911, *Commento al Codice penale italiano. Parte II*, Torino: UTE Torinese.

MANARA ULISSE, 1884, *La responsabilità delle amministrazioni ferroviarie regolata dal Codice di commercio del 1882 e gli allegati E al disegno*

di legge sull'esercizio ferroviario presentato alla Camera elettiva nella tornata del 5 maggio 1884, Roma: Forzani.

MANZINI VINCENZO, 1915, *Trattato di diritto penale*, Vol. VI. Milano, Torino, Roma: Bocca editori.

MARAGNO GIANNI, 2018, *Il treno del «bel canto». Il disastro di Grassano del 1888. 2 Edizione riveduta e ampliata con Introduzione di Giovanni Caserta e Relazione Geologica di Giovanni Moramarco*, 2 ed, Pisticci (Mt): Edizioni Setac.

MAROTTA NICOLA – ZIRILLI OTTAVIO, 2008, *Disastri e catastrofi: rischio, esposizione, vulnerabilità e resilienza*, Santarcangelo di Romagna: Maggioli.

MAZZACANE ALDO - SCHIERA PIERANGELO (a cura di), 1990, *Enciclopedia e sapere scientifico: il diritto e le scienze sociali nell'enciclopedia giuridica italiana*, Bologna: Il Mulino.

https://books.fbk.eu/media/pubblicazioni/Quaderno_29_completo.pdf

MAZZACANE ALDO, 2001, *I linguaggi delle istituzioni*, Napoli: CUEN.

MECCARELLI MASSIMO, 2011, “Diritto giurisprudenziale e autonomia del diritto nelle strategie discorsive della scienza giuridica tra Otto e Novecento”, *Quaderni fiorentini per la storia del pensiero giuridico moderno*, n. 50, pp. 721-745.

<https://www.quadernifiorentini.eu/cache/quaderni/40/0725.pdf>.

MELIS, GUIDO, 2023, *Dentro le istituzioni. Idee, giudizi, critiche, proposte*, Bologna: Il Mulino.

MELIS, GUIDO – TOSATTI GIOVANNA, 2021, *Le parole del potere. Il lessico delle istituzioni in Italia*, Bologna: il Mulino

NEPPI MODONA GUIDO, 1971, “Una 'scuola' dimenticata: il socialismo giuridico nel diritto penale”, *Giustizia e costituzione*, n. 2, pp. 29-33.

SBRICCOLI MARIO, 1974-1975, “Il diritto penale sociale”, *Quaderni fiorentini per la storia del pensiero giuridico moderno*, n. 3-4, pp. 558-642.

<https://www.quadernifiorentini.eu/cache/quaderni/03/0559.pdf>

STRONATI MONICA, 2012, *Il socialismo giuridico e il solidarismo*, in *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero: Diritto*, Roma: Treccani,

[https://www.treccani.it/enciclopedia/il-socialismo-giuridico-e-il-solidarismo_\(Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Diritto\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/il-socialismo-giuridico-e-il-solidarismo_(Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Diritto)/)

QUARANTELLI ENRICO L. (a cura di), 1998, *What is a Disaster? Perspectives on the Question*, New York: Routledge.

UNITED NATIONS INTERNATIONAL STRATEGY FOR DISASTER REDUCTION (UNISDR), 2015, *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030*, Ginevra: UNISDR.

ZERBOGLIO ADOLFO, 1919, *Delitti contro la pubblica incolumità*, in *Trattato di diritto penale*, vol. 8, Vallardi: Milano.

Abstract

LA NOZIONE DI 'DISASTRO' NEL LESSICO DELLE ISTITUZIONI TRA OTTO E NOVECENTO

(THE NOTION OF 'DISASTER' IN THE LANGUAGE OF INSTITUTIONS BETWEEN THE 19TH AND 20TH CENTURIES)

Keywords: Disaster, danger, Zanardelli criminal code, railway offences, injured parties, vulnerability, risk.

This research would like to contribute to understanding the role of institutional languages in shaping societal responses to disasters. The essay delves into the historical evolution of the disaster concept across the 19th and 20th centuries, particularly within the context of railway disasters, to unravel its intricate implications on legal and institutional frameworks. By examining legislative developments and jurisprudential interpretations, the research sheds light on the gradual shift in understanding disasters, from an initial focus on attributing causality and responsibility to a more prevention-oriented approach through stringent safety regulations.

The analysis reveals that the term “disaster”, while not explicitly defined in legal codes, has been subject to various interpretations, influenced by its etymological roots and common language usage. The legal discourse surrounding railway accidents in Italy illustrates the nuanced considerations of “danger” and “disaster”, highlighting the tension between legal logic and the practical need for flexibility in judicial interpretations.

This tension is further explored through case studies of notable railway accidents, underscoring the evolving legal landscape in addressing disasters and the resultant push for legislative reforms to enhance victim compensation.

GIUSEPPE MECCA
Università di Macerata
Dipartimento di Giurisprudenza
giuseppe.mecca@unimc.it
ORCID: 0000-0002-4549-5292

EISSN 2037-0520
DOI: 10.69087/STORIAEPOLITICA.XVI.3.2024.04