

UGUALI MA DIVERSI: SUL REATO DI OMICIDIO STRADALE O NAUTICO

di Gian Paolo Demuro

Con l'entrata in vigore della legge approvata il 20 settembre 2023 la fattispecie dell'art. 589-bis diviene ora quella di "omicidio stradale o nautico". Il saggio analizza le ragioni che hanno giustificato l'estensione della disciplina dell'omicidio stradale anche a quello nautico, ponendo anche in luce le difficoltà che potrebbero porsi dato che la nuova figura è "tarata" su un precedente "uguale ma diverso", in particolare per la varietà dei mezzi nautici, per il rango e la collocazione variegata delle regole cautelari e per il possibile concorso con altre fattispecie, come specialmente il naufragio colposo. Ne risulta un quadro in cui la tensione in particolare con i principi di proporzionalità e ragionevolezza dovrà essere sciolta nella sede applicativa, valendosi anche dell'esperienza, ancora contrastata, dell'omicidio stradale.

SOMMARIO: Introduzione: il dibattito parlamentare. – 1. La figura di riferimento: l'omicidio stradale. – 1.1. La caratterizzazione dell'omicidio colposo in forme settoriali e specifiche. – 1.2. La percezione sociale della responsabilità stradale e della insufficienza della risposta sanzionatoria. – 1.3. La legge 23 marzo 2016 n. 43: l'omicidio stradale (art. 589-bis c.p.). – 2. Le istanze politico-criminali a fondamento dell'omicidio nautico. – 3. Incidenti in mare: il quadro normativo vigente. – 3.1. Le regole cautelari. – 3.2. I reati di pericolo, in particolare il delitto di naufragio. – 3.3. Dal pericolo al danno e dall'omicidio colposo all'omicidio nautico. – 4. La riforma. – 4.1. L'introduzione dei reati di omicidio nautico e di lesioni personali nautiche e la normativa di collegamento. – 4.2. Le circostanze aggravanti per tipo di autore. – 4.3. La circostanza attenuante relativa all'efficienza causale. – 4.4. Pluralità di eventi lesivi. – 4.5. L'omicidio stradale o nautico aggravato dalla fuga del conducente. – 4.6. Le lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime. – 4.7. Le modifiche al codice di procedura penale in tema di arresto in flagranza. – 5. Considerazioni finali.

Introduzione: il dibattito parlamentare.

È stata approvata in via definitiva dalla Camera il 20 settembre 2023 la proposta (A.C. n. 911 d'iniziativa dei senatori Balboni e Liris) di istituzione della nuova fattispecie di omicidio nautico, attraverso un'estensione, dove compatibile, della disciplina dell'omicidio stradale.

La necessità di adeguare la normativa in tema di omicidio stradale al diverso contesto – in un caso le strade, qui le acque (il mare, i laghi o i fiumi) – è emersa anche in seguito, come spesso accade, a recenti eventi tragici. La vicenda emblematica, anche per il dibattito politico e per le conseguenti iniziative legislative, è la morte avvenuta il 19 giugno 2021, sulla sponda bresciana del lago di Garda, di due giovani (Greta e Umberto), travolti sul loro gozzo in legno da un motoscafo condotto da due turisti

tedeschi¹. Il Tribunale di Brescia ha condannato per omicidio colposo (art. 589 c.p.) e naufragio colposo (art. 449 c.p.) rispettivamente a quattro anni e sei mesi di reclusione il turista che era alla guida del motoscafo, mentre il suo amico e proprietario della barca è stato punito con due anni e undici mesi, accogliendo dunque in parte le richieste del PM che aveva chiesto una condanna a sei anni e sei mesi per il conducente e di quattro anni e sei mesi per l'amico. Non ha retto invece l'accusa di omissione di soccorso. Ha accettato di sottoporsi all'alcol test il solo conducente e tale esame, svolto quattordici ore dopo l'incidente, ha fornito esito positivo (con un valore di 0,38 grammi per litro). In sintesi, la linea difensiva si è sempre mantenuta sugli argomenti della scarsa visibilità e della conseguente mancanza di consapevolezza dello stesso evento ("Non ci siamo accorti, era buio, pensavamo di avere colpito un tronco"), mentre da parte dell'accusa si è sostenuto che "nessuno avrebbe potuto scambiare l'impatto con altro che non fosse una barca. Solo con una lettura partigiana e intellettualmente disonesta si può ignorare che la luce del gozzo fosse visibile e la velocità con la quale il motoscafo Riva travolse la barca. Come ha potuto non vedere? Solo una totale assenza di lucidità del pilota P. K. lo ha reso possibile. Hanno consumato alcolici per tutto il pomeriggio". In seguito, un consulente della Procura ha dichiarato che il motoscafo viaggiava a circa venti nodi, quattro volte cioè il consentito.

All'attenzione mediatica su tale vicenda ha fatto seguito l'intervento di rappresentanti istituzionali² e del Parlamento, secondo uno schema usuale nello scorrere della politica criminale nel nostro paese, quasi ripercorrendo l'iter che portò all'approvazione della legge sul c.d. omicidio stradale e anzi sottolineandone espressamente – da parte dei proponenti – la medesima ragione giustificatrice. Infatti, la punizione con le pene previste per l'omicidio colposo e il naufragio colposo sono state evidentemente ritenute prive di quella forza di stigmatizzazione che la vicenda meritava e si sono invocate – per esigenze di omogeneità – misure più severe, quali quelle previste appunto per l'omicidio stradale. Dunque, già la precedente legislatura ha conosciuto

¹ Così rievoca la vicenda il quotidiano La Stampa del 23 marzo 2022. Ad aumentare l'attenzione mediatica, pochi giorni dopo quello del lago di Garda si è verificato un altro incidente mortale, uno scontro tra due motoscafi sul lago di Como, a Tremezzina, nel quale ha perso la vita uno studente di 21 anni. Altri tragici incidenti si sono verificati, con una escalation preoccupante, nell'estate del 2022: basti citare lo scontro con due vittime tra un motoscafo e una barca a vela a Porto Ercole (Argentario) e allo yacht schiantatosi sugli scogli a Porto Cervo, con una vittima, in circostanze non chiare. Infine, ancora più recentemente, nell'agosto 2023, una turista americana è morta (e il marito gravemente ferito) nel golfo di Napoli a seguito di uno scontro tra il motoscafo su cui viaggiava e un veliero: lo skipper dell'imbarcazione sulla quale viaggiava la famiglia (erano a bordo anche i due figli) è stato sottoposto a esami tossicologici e alcooltest ed è risultato [positivo](#).

² Il Governatore della Lombardia ha dichiarato (il riferimento è ancora alla fonte giornalistica della nota precedente) che "è inaccettabile che un vuoto normativo impedisca di infliggere ai responsabili della morte di G.N. e U.G. una giusta condanna", al contempo prendendo l'impegno nei confronti dei genitori delle vittime di fare quanto in suo potere "affinché venga presto approvata la legge che consenta l'equiparazione del delitto di omicidio nautico a quello stradale". Altrettanto avvenne prima dell'approvazione della legge che introdusse l'omicidio stradale, quando l'allora Presidente del Consiglio rese pubblica una lettera, inviata alla madre della vittima di un incidente automobilistico, nella quale esprimeva l'auspicio e l'impegno ad approvare entro l'anno (era il 2015) la nuova normativa.

diverse proposte di riforma in tema di omicidio nautico, tra le quali quella dall'iter più avanzato è stata l'atto C. 3490, arrivato a fine legislatura alla Camera dei Deputati dopo l'approvazione in Senato nel febbraio 2022 della originaria proposta di legge S. 1402 (Senatori Balboni e altri: *"Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche"*, presentata in Senato il 9 luglio 2019)³.

Nell'illustrazione della proposta si partiva dall'attualità della vicenda del lago di Garda e si faceva presente un dato interessante, cioè che la versione iniziale del disegno di legge che ha poi introdotto il reato di omicidio stradale comprendeva anche – in quanto legato dalla medesima *ratio legis* – l'omicidio nautico: lo stralcio della parte relativa alla nautica fu dovuto a un imminente riordino del codice della nautica da diporto e si ritenne più opportuno la sua inclusione in quel testo speciale da riformare di lì a poco. Una complessiva e organica riforma del codice della nautica da diporto poi però non ci fu, essendo intervenuti provvedimenti settoriali (anche ampi peraltro) su singoli punti del codice: quanto al piano sanzionatorio il D. lgs. 3 novembre 2017, n. 229 si è limitato a introdurre alcune disposizioni sanzionatorie a proposito della conduzione di unità da diporto sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, previsioni (artt. 53-bis, 53-ter e 53-quater) che saranno poi richiamate nel testo proposto e non approvato in via definitiva per la fine della legislatura; nessun cenno alla (invocabile) disciplina dell'omicidio stradale, dunque, né in questo provvedimento né nel D. lgs. 12 novembre 2020, n. 160.

Sul piano normativo – si proseguiva nella illustrazione del progetto di legge della precedente legislatura – l'esigenza è (e rimane) proprio quella di colmare una lacuna, rimediando a una sproporzione tra i beni giuridici messi a repentaglio (vita e integrità fisica) e l'atteggiamento psicologico del reo, ancor più inaccettabile alla luce del quadro sanzionatorio del fenomeno simile dell'omicidio stradale. Si insisteva infine «sul corretto inquadramento dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa». Da tali premesse partiva dunque la proposta di estendere la disciplina delle norme penali previste per l'omicidio stradale e per le lesioni personali stradali gravi o gravissime anche ai casi in cui la morte o le lesioni fossero determinati da soggetti alla guida di imbarcazioni a motore.

Con la nuova legislatura è stato presentato il 16 novembre 2022, e poi discusso con la procedura abbreviata (art. 81 c. 1 reg. sen.) dei disegni di legge già approvati o esaminati nella precedente legislatura, il progetto oggi divenuto legge. Nelle parole del relatore (sen. Berrino) al Senato si riconferma l'esigenza di colmare una lacuna normativa e di rispettare il principio di uguaglianza (che «impone di trattare fattispecie sostanzialmente identiche in modo identico», così il sen. Balboni in sede di dibattito) e si segnala che la principale modifica apportata in commissione rispetto al testo dei proponenti (e in fondo anche a quello della precedente legislatura) è la sostituzione nella

³ Nella precedente Legislatura risultava presentata alla Camera dei Deputati il 23 giugno 2021 anche la proposta C. 3175 Bordonali ed altri: *"Modifiche al codice penale in materia di introduzione dei delitti di omicidio nautico e lesioni personali nautiche, nonché disposizioni concernenti la condotta da tenere in caso di incidente nautico"* assegnata alle Commissioni riunite Giustizia e Trasporti ma non discussa.

disposizione sulla guida in stato di ebbrezza o di stupefazione del riferimento alle tre categorie (veicolo a motore o natante, imbarcazione o nave), indicate originariamente, con il richiamo alle categorie più ampie delle unità da diporto e segnalandone anche il fondamento legislativo, così da determinare con maggior precisione l'ambito di applicazione della fattispecie di reato: «anche per far sì – così in sede di discussione al Senato (sen. Stefani) – che non vengano esclusi certi tipi di natante, come le moto d'acqua, o magari per far ricomprendere in questo tutte quelle che definiremo con termine tecnico imbarcazioni che possono essere condotte anche senza patente». Ancora sul piano tecnico, si osserva, pur da parte di chi pure era a favore piuttosto di una fattispecie autonoma rispetto a quella stradale (sen. Gelmini), che «oggi nel caso di comportamenti irresponsabili alla guida di un natante è possibile contestare il solo omicidio colposo, ma è troppo debole, soprattutto nell'ottica e in presenza di possibili aggravanti come lo stato d'ebbrezza o l'uso di sostanze stupefacenti. Senza la previsione di uno specifico reato si perderebbe, ad esempio, com'è successo sul lago di Garda, la possibilità di contestare la guida dell'imbarcazione in stato di ebbrezza, ma ancor di più si perderebbero anche elementi di indagini, come quelli sull'accertamento della dinamica dell'incidente o sulla ricerca di elementi utili per la contestazione di aggravanti». Nel dibattito emerge poi la necessità, insieme all'intervento penale, di una maggiore formazione (e responsabilizzazione) di chi si pone alla guida, spesso solo occasionalmente⁴, durante le vacanze estive, e non professionalmente. Interessante è inoltre il dato, di rilevanza del fenomeno (sen. Nave), per il quale l'Italia si posiziona all'ottavo posto mondiale per numero di barche possedute: risultano iscritte quasi 100.000 unità da diporto, per un totale di circa 600.000 barche circolanti. Inoltre, inizia a palesarsi tra i parlamentari il dubbio – a distanza ormai di qualche anno dall'introduzione dell'omicidio stradale – se davvero la via penale sia sempre e comunque quella decisiva per la soluzione di un problema non solo criminale ma prima sociale, e si individua anche una quota di “populismo penale” (o “panpenalismo”, come nell'intervento del sen. Silvestro) nell'approvazione di quella norma: «soprattutto per cercare di capire perché, nonostante quelle norme e quella penalizzazione, la piaga degli incidenti anche mortali che rientrano in quella fattispecie è ancora purtroppo cronaca quotidiana. Forse lo è perché tutti dobbiamo considerare che non è il solo inasprimento di pene la strada che può definitivamente contrastare un fenomeno diffuso e grave come quello della guida sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti e che vede coinvolti molti giovani. Nonostante il reato di omicidio stradale approvato nel 2016, questo fenomeno è ancora troppo spesso al centro delle cronache» (sen. Verini). Ne deriva la necessità – si afferma – di «una grande opera di educazione e prevenzione, che veda

⁴ Così il proponente Balboni, condividendo l'osservazione della senatrice Floridia: «oggi in Italia è possibile condurre per mare un'imbarcazione fino a 40 cavalli senza patente nautica, senza nemmeno un giorno di formazione, magari andando a noleggiarla in una delle tante darsene per una sola giornata. Tuttavia, un motore marino, un fuoribordo di 40 cavalli corrisponde a un'autovettura con una cilindrata di 1.800 centimetri cubici: qualcuno si sognerebbe mai di far guidare un'autovettura non di cilindrata di 1.800 centimetri cubici, ma anche di 900 o di 500 centimetri cubici, o anche semplicemente un motociclo? Qualcuno si sognerebbe mai di mettere in mano uno strumento di questo genere a chi non ha nemmeno un giorno di formazione, non ha una patente e nemmeno un patentino?».

protagonisti la scuola, tutti i mezzi di comunicazione, i *social* e le stesse famiglie» (già in questo senso anche il sen. Silvestro). Conclusioni, queste, condivise dallo stesso proponente (sen. Balboni) per il quale appunto «non è soltanto inasprendo le pene che si risolvono i problemi. Lo ribadisco: c'è un problema di educazione. Bisogna coinvolgere la scuola, il volontariato e la famiglia; per quanto riguarda la nautica, bisogna coinvolgere quella rete fittissima di associazioni nautiche che coprono i nostri 8.000 chilometri di costa». La legge viene dunque approvata in questo primo ramo del Parlamento quasi all'unanimità (140 voti favorevoli e 3 astenuti, nessun contrario, 144 presenti).

La discussione finale alla Camera ricalca i contenuti del dibattito in Senato e nelle commissioni. Il relatore Pellicini, dopo aver evidenziato il grande movimento intorno alla nautica e l'aumento del numero di appassionati, afferma che si impone conseguentemente alle istituzioni «il dovere di favorire la cultura della navigazione responsabile, delle sue regole di condotta, dell'andare per mare, sui laghi, nelle lagune e nei fiumi in totale sicurezza per sé e, soprattutto, per gli altri». Elenca poi i gravi episodi degli ultimi anni con le (inadeguate) sanzioni irrogate, che impongono un inasprimento delle pene sulle linee di quanto avvenuto per l'ipotesi di pari gravità dell'omicidio stradale, con il risultato anche, nell'occasione, di «far diventare centrale il tema della sicurezza». L'intervento del deputato Palombi si concentra sull'esigenza di sensibilizzazione e sul corretto inquadramento dell'approccio psicologico, soffermandosi come tutti sul bisogno di risposta ai tragici incidenti «che hanno portato alla perdita di vite umane a causa dell'imprudenza e della negligenza di taluni sciagurati conducenti di imbarcazioni». Il deputato Casu, pur nella convergenza di fondo, ripropone in aula gli emendamenti, presentati in commissione giustizia, sulla necessità di sanzionare gravemente l'utilizzo di smartphone durante la guida e comunque di introdurre anche per l'omicidio nautico sanzioni specifiche per comportamenti gravemente imprudenti (come già avviene per l'omicidio stradale) e su alcuni punti dubbi riguardanti le unità da diporto dedicate al noleggino. Assolutamente a favore al provvedimento («un'opera di civiltà») è l'intervento, articolato e tecnico, della deputata Matone, la quale rileva innanzitutto che l'inesistenza di strumenti normativi ha permesso finora che chi si rende responsabile della morte di un'altra alla guida di un'automobile rischi fino a 18 anni di reclusione, mentre alla guida di un'imbarcazione, sì e no, 6 mesi. La deputata poi, dopo un'analisi del profilo psicologico, evidenzia la peculiarità della disciplina della navigazione, per differenza di contesto, di sorveglianza, di accertamento (basti pensare ai segni di frenata, naturalmente inesistenti in mare). Conclude con un'attenzione particolare alle sanzioni accessorie, da coordinare con il testo finale. Il deputato Chiarra insiste sull'esigenza di colmare il vulnus rilevato da tutti dopo l'approvazione dell'omicidio stradale e ripercorre l'iter legislativo, già iniziato con la precedente legislatura, soffermandosi sui profili riguardanti l'offensività e la tassatività, concludendo a favore di una regolamentazione rigida e proporzionata, «al fine di bilanciare correttamente i beni che rischiano di essere lesi e l'atteggiamento

psicologico del reo». Infine, nella seduta del 20 settembre 2023, dopo le dichiarazioni di voto, la proposta viene approvata e diviene legge con 288 voti favorevoli e un contrario⁵.

1. La figura di riferimento: l'omicidio stradale.

1.1. La caratterizzazione dell'omicidio colposo in forme settoriali e specifiche.

Già da tempo la peculiarità delle regole cautelari la cui violazione dà luogo all'evento mortale ha portato a una caratterizzazione dell'omicidio colposo in forme settoriali e specifiche, talora anche con un inquadramento normativo autonomo⁶. Alla tendenza della dottrina a ricostruire l'omicidio colposo per figure tipiche per ambiti di materia connotati da problemi e argomenti ricorrenti, si è accompagnato infatti un corrispondente atteggiamento legislativo i cui prodromi sono ravvisabili già nell'introduzione nel 1996 della circostanza aggravante a effetto speciale quando il fatto di omicidio fosse commesso "con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro". L'evoluzione legislativa ha portato alla creazione di vere e proprie figure autonome di omicidio colposo, con l'introduzione nel 2016 dell'*omicidio stradale* (art. 589-bis c.p.) e nel 2017 della *responsabilità colposa per morte o lesioni in ambito sanitario* (art. 590-sexies). Dunque oggi i tre macrosettori tipici della responsabilità colposa (circolazione stradale, attività sanitaria, infortuni e malattie professionali) contemplano una disciplina dedicata, sia per motivazioni politico-criminali, soprattutto per l'omicidio stradale sul quale si è concentrata particolarmente l'attenzione dell'opinione pubblica e conseguentemente del mondo politico e del Parlamento, sia per motivazioni tecniche, quanto particolarmente all'attività medica data la peculiarità delle regole cautelari (e della loro formazione) e i diversi gradi e profili di responsabilità; è invece rimasto quale circostanza aggravante il fatto commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, un settore sul quale peraltro la pronuncia sul caso Thyssen ha consentito di districare accuratamente i principali nodi problematici. Anche per quest'ultimo ambito è presente comunque in Parlamento una proposta di legge per la creazione di una autonoma fattispecie, il c.d. "*omicidio sul lavoro*"⁷.

5

<https://www.camera.it/leg19/410?idSeduta=0165&tipo=stenografico#sed0165.stenografico.tit00040.sub00010>.

⁶ Per un quadro esauriente, L. MASERA, *sub art. 589*, in *Codice penale commentato*, fondato da E. Dolcini e G. Marinucci, diretto da E. Dolcini e G.L. Gatta, V edizione, Milano 2021, tomo III, 1125 ss.

⁷ L'introduzione del reato di "*omicidio sul lavoro*" è prevista nella proposta di legge (C. 613) di iniziativa del deputato Chiara Braga - presentata alla Camera il 22 novembre 2022 - contenente "*Modifiche al codice penale concernenti l'introduzione dei reati di omicidio e di lesioni personali gravi o gravissime commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali*". Nelle dichiarazioni sulla stampa, la tragedia di Brandizzo, nella notte tra il 30 e il 31 agosto 2023, sulla linea ferroviaria Torino-Milano, con la morte di cinque operai, rende ancora più urgente l'approvazione della proposta di legge, in un Paese come

Sul solco tracciato dalla enucleazione della fattispecie di *omicidio stradale* si è inserita anche la discussione sul c.d. *omicidio nautico*, quando cioè l'evento mortale (o lesivo) si verifica non sulle strade ma sulle acque, in relazione alla navigazione in mare, laghi o fiumi. Per valutare criticamente le ragioni dell'estensione della disciplina dell'omicidio stradale all'omicidio nautico è necessario prima illustrare la normativa introdotta nel 2016, con un breve bilancio della sua resa teorica e pratica.

1.2. La percezione sociale della responsabilità stradale e della insufficienza della risposta sanzionatoria.

Tradizionale campo di applicazione della responsabilità per colpa, la circolazione stradale a lungo ha vissuto nell'indifferenza mediatica e normativa, per lo scarso disvalore sociale attribuito agli eventi (anche lesivi o mortali) stradali, forse anche per la spiegazione criminologica della tendenziale identificazione (del comune cittadino) con il contravventore delle regole cautelari piuttosto che con la vittima, comunque senza quella stigmatizzazione sociale e culturale che altre forme di devianza hanno invece meritato⁸. Eppure, già era evidente la gravità del fenomeno, ben evidenziata nelle parole di Ferrando Mantovani: «ogni giorno si combatte sulle strade del mondo una guerra sempre più cruenta». L'incidente stradale viene attribuito per l'80-90% dei casi alla colpa dell'uomo, come causa unica o come concausa insieme ad altri fattori, quali le condizioni del veicolo, i fenomeni ambientali, una legislazione stradale inadeguata⁹.

Negli anni la percezione sociale è mutata, per la gravità delle violazioni e degli incidenti, che spesso si accompagnano causalmente con lo stato di intossicazione da alcol o stupefacenti degli autori (si pensi alle c.d. stragi del sabato sera). Per avere un'idea ancora oggi del fenomeno, secondo le indagini Istat relative al 2022¹⁰, primo anno di netta ripresa della mobilità dopo il covid, sono 3.159 i morti in incidenti stradali in Italia (+9,9% rispetto all'anno precedente), 223.475 i feriti (+9,2%) e 165.889 gli incidenti stradali (+9,2%), valori tutti in crescita rispetto al 2021 ma ancora in diminuzione nel confronto con il 2019 per incidenti e feriti (rispettivamente -3,7% e -7,4%). Gli incidenti stradali, le vittime e i feriti aumentano in tutti gli ambiti stradali rispetto al 2021, ma rimangono ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia, a esclusione delle vittime su strade urbane. I conducenti controllati con etilometri e precursori sono stati 327.443 di cui 9.371 denunciati per guida in stato di ebbrezza, mentre quelli denunciati per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono stati 798. Tra i comportamenti errati alla guida si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la

l'Italia dove i morti sul (e di) lavoro sono da anni e anni una media di 3 al giorno, e i feriti, dei quali non si parla mai, sono uno al minuto. Nel caso specifico la Procura di Ivrea indaga per disastro ferroviario colposo e omicidio colposo plurimo.

⁸ Sul punto E. RECCIA, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Torino 2014, 1 ss.

⁹ F. MANTOVANI, *Diritto Penale. Parte generale*, XI ed., Milano 2020, 675.

¹⁰ [https://www.istat.it/it/archivio/286933#:~:text=Nel%202022%20sono%203.159%20i,e%20%2D7%2C4%25\).](https://www.istat.it/it/archivio/286933#:~:text=Nel%202022%20sono%203.159%20i,e%20%2D7%2C4%25).)

velocità troppo elevata. Ogni milione di abitanti si contano 46 morti per incidente stradale nella Ue27 e 54 nel nostro Paese, che passa dal 13° al 19° posto della graduatoria europea. Sono dati ancora terribili: gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte per i giovani dai 15 ai 24 anni. Eppure, il fenomeno degli incidenti stradali non riesce a incidere nell'immaginario collettivo: o meglio, incide nella richiesta di sanzioni maggiori nei confronti degli autori *ma non sviluppa – questo purtroppo è il nodo essenziale e preoccupante – comportamenti alternativi e virtuosi*.

Proprio le forti spinte in senso repressivo dell'opinione pubblica e dei media, insieme al comprensibile dolore dei familiari delle vittime (anche costituiti in associazioni), hanno contribuito ad alimentare un indirizzo giurisprudenziale più rigido che – in uno con la rinnovata vitalità del dolo eventuale alla fine degli anni novanta (contagio da Aids e lancio dei sassi dal cavalcavia ne sono state le occasioni di riemersione) – ha portato a ipotizzare e applicare le fattispecie dolose di omicidio e di lesioni nella criminalità stradale¹¹. È stata qui decisiva la plasmabilità concettuale del dolo eventuale, che ne ha consentito uno sviluppo politico-criminale nel senso della *maggior stigmatizzazione* (rispetto alla colpa, anche grave) legata alla responsabilità dolosa (propria dell'omicidio volontario ex art. 575 c.p.) e in direzione di una (forse illusoria) *superiore carica generalpreventiva*. Queste due istanze politico-criminali, che in realtà stanno alla base anche dell'introduzione della fattispecie di omicidio nautico, hanno potuto ricevere risposta nel dolo eventuale solo in casi gravissimi di guida spericolata, trovando un limite invalicabile nello stesso (irriducibile) contenuto volitivo del dolo eventuale e negli indicatori per il suo accertamento, tra i quali decisiva l'applicazione della prima formula di Frank¹².

Pertanto, da un lato l'insufficiente carica di riprovazione delle sanzioni per l'omicidio colposo e dall'altro la difficoltà tecnica di attribuzione del dolo eventuale

¹¹ Vedi già F. VIGANÒ, «Fuga spericolata» in autostrada e incidente con esito letale: un'ipotesi di dolo eventuale?, in *Corr. merito*, 2005, 73 ss. e G. FIANDACA, *Sfrecciare col rosso e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale?*, in *Foro.it*, 2009, 414 ss. Sulla condizione di ubriachezza, sui riflessi sul dolo e sugli indicatori di esso, G.P. DEMURO, *Ubriachezza e dolo eventuale nella guida spericolata*, nota a sent. Cass. pen., sez. V, 14 luglio 2016 (dep. 2 novembre 2016), n. 45997, in *Giur.it*, 4, 2017, 942 ss.

¹² Le c.d. due formule di R. FRANK, *Vorstellung und Wille in der modernen Doluslehre*, in *ZStW* (10), 1890, 210 ss., ideate alla fine dell'Ottocento dal penalista tedesco per distinguere il dolo eventuale dalla colpa cosciente recitano: **I** - accertare se l'agente, qualora avesse previsto come sicuro il verificarsi dell'evento, avrebbe agito ugualmente (dolo eventuale) o si sarebbe astenuto dall'azione (colpa cosciente); **II** - sussiste il dolo eventuale se l'agente si è detto: le cose possono stare o andare in questo modo o altrimenti, in ogni caso io agisco. Combinando le due formule può dirsi che il dolo eventuale si ha quando l'agente è determinato ad agire 'costi quel che costi', ossia a qualunque costo.

Difficilmente regge dunque il dolo (eventuale) rispondendo al quesito della prima formula di Frank, se cioè l'agente avrebbe agito ugualmente ove si fosse rappresentato l'evento come certo e non solo come possibile: e infatti non ha retto nel caso Thyssen e non regge regolarmente in tema di responsabilità negli incidenti stradali. Quale indicatore negativo del dolo infatti già C. ROXIN (*Zur Abgrenzung von bedingtem Vorsatz und bewußter Fahrlässigkeit*, in *JuS*, 1964, 53 ss.) negli anni Sessanta portava un esempio riguardante proprio la circolazione stradale: chi, nonostante il divieto, sorpassa in modo rischioso e provoca un incidente, versa in colpa e non in dolo, sebbene conosca la pericolosità della situazione e ne sia avvertito. Questo perché l'automobilista in una tale situazione confida normalmente nel fatto di potere evitare l'evento attraverso la sua abilità: se così non fosse, egli rinuncerebbe al sorpasso, perché sarebbe la prima vittima del suo fare.

hanno portato alla creazione di una nuova figura di omicidio sì *colposo ma con profili autonomi e peculiari* e soprattutto *con nuove e più severe sanzioni*, che superano la tecnica delle aggravanti con le quali a partire dal 1966 era stata trattata la specifica ipotesi della commissione del fatto di omicidio (colposo) con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

1.3. La legge 23 marzo 2016 n. 43: l'omicidio stradale (art. 589-bis c.p.).

La fattispecie autonoma – alla quale hanno sempre guardato le proposte legislative in tema di c.d. omicidio nautico fino all'approvazione dell'ultima in esame – è quella dell'omicidio stradale di cui all'art. 589-bis c.p. introdotta con la legge 23 marzo 2016 n. 41, con una impostazione base che trova poi applicazione anche in tema di lesioni personali colpose. Ne elenchiamo le caratteristiche (semplificando la tecnica dei richiami che rende i diversi commi assai complicati)¹³, con lo sguardo già rivolto alla sua compatibilità con l'omicidio e le lesioni che avvengono anziché sulle strade nella navigazione in mare, nei laghi e nei fiumi.

- La circostanza aggravante (prima prevista nel secondo comma dell'art. 589 c.p.) dell'aver commesso il fatto di omicidio (colposo) con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale rappresenta ora il contenuto (il fatto tipico) della autonoma fattispecie di omicidio stradale di cui al primo comma dell'art. 589-bis c.p., punita sempre con la reclusione da 2 a 7 anni.
- È punito con la reclusione da 8 a 12 anni l'omicidio stradale (colposo, qui come prima e in seguito) commesso da conducenti un veicolo a motore in

¹³ Per efficaci ed esaurienti descrizioni, poco prima dell'approvazione, M. MANTOVANI, [In tema di omicidio stradale](#), in *Dir. pen. cont. – Riv. Trim.*, 2/2015, e immediatamente dopo la riforma, G. LOSAPPIO, [Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"](#), in *Dir. pen. cont.*, 30 giugno 2016, specie 13 ss.; E. AMBROSETTI, *Il nuovo delitto di omicidio stradale*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, 1785 ss.; A. ROIATI, [L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione](#), in *Dir. pen. cont.*, 1° giugno 2016, 7 ss.; D. D'AURIA, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 432 ss.; A. MENGhini, *L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione di sistema*, Napoli 2016; A. MASSARO, [Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"](#), in *Dir. pen. cont.*, 20 maggio 2016, 7 ss.; D. NOTARO, *I nuovi reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali: norme "manifesto" o specializzazione dello statuto colposo?*, in *Legisl. pen.*, on line, 28 luglio 2016, 2 ss.; E. SQUILLACI, [Ombre e \(poche\) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali](#), in *Dir. pen. cont.*, 18 aprile 2016, 5 ss.; G. PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali: novità e possibili criticità della nuova legge*, in *Cass. pen.*, 2016, 6, 2309 ss.; A. MONTAGNI, *sub art. 589-bis*, in *Codice penale commentato*, fondato da E. Dolcini e G. Marinucci, diretto da E. Dolcini e G.L. Gatta, V edizione, Milano 2021, tomo III, 1214 ss. Per un'analisi critica dopo le prime esperienze applicative, L. D'AMICO, [La struttura dell'omicidio stradale tra tipicità debole, colpevolezza intermittente e diritto penale simbolico](#), in *Dir. pen. cont. – Riv. Trim.*, 5/2019, e M. DI LELLO FINUOLI, *Criminalità stradale e prevenzione delle condotte pericolose*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2019, 1383 ss., e già in prospettiva di riforma, A. NAPPI, *Omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale: riflessioni comparatistiche e prospettive di riforma*, in *Indice pen.*, 1/2020, 216 ss. Recentemente, l'approfondimento di P. VENEZIANI, voce *Omicidio stradale e responsabilità per colpa*, in *Enc. dir. – I Tematici: Reato colposo*, Milano 2021, 841 ss.

stato di ebbrezza alcolica grave (tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro) o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; se si tratta di conducenti professionali, per l'applicazione della stessa pena è sufficiente essere in stato di ebbrezza alcolica media (tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 grammi per litro).

- La reclusione da 5 a 10 anni è prevista per l'omicidio stradale commesso da conducenti di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica media, autori di specifiche gravi violazioni di regole cautelari: superamento di limiti di velocità, attraversamento di incroci con semaforo rosso, circolazione contromano, inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, sorpassi azzardati.
- La pena è diminuita fino alla metà quando l'omicidio stradale, pur cagionato dalle condotte imprudenti descritte, non sia conseguenza esclusiva dell'azione od omissione del colpevole.
- La pena è aumentata (ordinariamente e dunque fino a un terzo) se l'autore del reato non ha conseguito la patente (o ha la patente sospesa o revocata) o non ha assicurato il proprio veicolo a motore.
- È poi previsto un aumento di pena nel caso in cui il conducente provochi la morte di più persone ovvero la morte di una o più persone e le lesioni di una o più persone. Anche qui si applica il cumulo giuridico, cioè la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, con il limite massimo però di 18 anni.
- È stabilita una specifica circostanza aggravante (pena aumentata da 1/3 a 2/3 e comunque non inferiore a 5 anni) nel caso in cui il conducente, autore dell'omicidio stradale, si sia dato alla fuga (art. 589-ter).
- Sono poi previste disposizioni apposite e anche qui autonome per le lesioni personali stradali (art. 590-bis), speculari rispetto all'omicidio stradale dell'art. 589-bis.

Il quadro normativo si completa con altre modifiche al codice penale – sempre in termini più severi rispetto all'ordinario – riguardanti il computo delle circostanze¹⁴ e i termini di prescrizione; seguono ancora modifiche al codice di procedura penale in materia di operazioni peritali e di prelievo coattivo di campioni biologici, di arresto obbligatorio e facoltativo in flagranza, di proroga delle indagini preliminari e di rinvio a giudizio; infine sono previste sanzioni accessorie in vario modo riguardanti la patente di guida¹⁵.

¹⁴ A proposito della legittimità costituzionale dell'esclusione dalla comparazione con eventuali attenuanti di alcune circostanze aggravanti specifiche e qualificate previste dalla nuova normativa in tema di omicidio e lesioni stradali, Corte cost., 17 aprile 2019, n. 88, in www.cortecostituzionale.it: vedine un commento di G. LEO in *Dir. pen. cont.*, 29 aprile 2019.

¹⁵ Vedi però – quale segnale di scarsa coerenza legislativa – la quasi (totale) contemporanea depenalizzazione all'inizio del 2016 (art. 1 del d. lgs. n. 8 del 2016) del reato di guida senza patente (art. 116 del codice della strada). Fortemente critico, oltre che in generale sulla riforma, su tale contraddizione politico-criminale, G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 12 e nt. 39.

2. Le istanze politico-criminali a fondamento dell'omicidio nautico.

Sul piano politico-criminale l'introduzione dell'omicidio nautico attraverso l'estensione della disciplina di quello stradale segue lo stesso percorso motivazionale, con l'aggiunta – decisiva – dell'*adeguamento a istanze di uguaglianza e medesima ratio*.

I due fenomeni *non sono però proprio identici*, quanto a rilevanza concreta e normativa di premessa e contorno.

Se dovessimo considerare innanzitutto la rilevanza pratica del fenomeno, viene da osservare immediatamente che le statistiche sugli incidenti nautici non sono ricavabili con la medesima facilità di quelle stradali, sia per la varietà dei mezzi di navigazione sia per quella del contesto nel quale gli incidenti si verificano. Esiste comunque un impegnativo e significativo studio relativo all'Italia, pubblicato nel 2020 e relativo agli anni 2010-2019, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti contenente un *Rapporto sui sinistri marittimi e sugli infortuni a bordo delle navi o unità navali*¹⁶: esso comprende però sotto la voce incidenti sia i sinistri marittimi derivanti da caso fortuito (si pensi agli eventi atmosferici come le tempeste in mare) sia i sinistri verificatisi all'interno delle navi per i più vari motivi (es. infortuni sul lavoro). Per avere contezza, comunque, del fenomeno nel 2019 si sono verificati 289 sinistri (di cui 62 collisioni e 60 urti), con 367 navi coinvolte e con 22 di esse perdute, con 8 persone morte e 36 feriti. Interessante il dato causale relativo al fattore umano, "inteso come il complesso dei fattori (*slips, lapses, mistakes*) riconducibili alla *errabilità* dell'essere umano", nella responsabilità dei sinistri marittimi, che arriva al 43,07% nel decennio 2010-2019.

Non vi è però sempre stretta consequenzialità tra realtà del fenomeno e formazione di una pubblica opinione, che spesso anzi si estremizza secondo meccanismi di reazione (psico)sociale non facilmente esplorabili e controllabili. Dunque, non è solo e tanto la consistenza numerica (enormemente inferiore quanto all'omicidio nautico rispetto a quello stradale) a suggerire e dettare le scelte quanto piuttosto la *percezione* sociale del fenomeno, percezione talora indotta e comunque in grado di enfatizzare in particolare l'ansia di prevenzione (e di repressione)¹⁷. La conseguenza (e in fondo

¹⁶ <https://www.mit.gov.it/node/14888>. Interessanti anche i dati di Emsa (*European Maritime Safety Agency*): file:///C:/Users/Utente/Downloads/EMSA%20Facts%20and%20Figures_2021.pdf. Ci sono poi studi redatti dalle compagnie assicuratrici a livello globale, visto che il trasporto marittimo provvede al 90% del commercio mondiale. Qui ogni anno AGCS, per esempio, analizza le perdite e i sinistri (incidenti) di navigazione che coinvolgono navi di oltre 100 tonnellate lorde. **Nel 2022 sono state riportate 38 perdite totali a livello globale, rispetto alle 59 dell'anno precedente.** Ciò rappresenta un **calo del 65% in 10 anni** (109 nel 2013). Si tratta di un dato che riguarda poco l'Italia, visto che la maggior parte di perdite si ha tra Cina meridionale, Indocina, Filippine e Indonesia. Fenomeno in grande diminuzione: trent'anni fa, la flotta mondiale perdeva oltre 200 imbarcazioni all'anno. Secondo il rapporto, ci sono state più di 800 perdite totali negli ultimi dieci anni. Mentre le perdite totali sono diminuite nell'ultimo anno, **il numero di sinistri o incidenti marittimi (naufrazi, incendi o collisioni) segnalati è rimasto costante** (3032 nel 2022 rispetto ai 3000 del 2021).

¹⁷ Tematica di straordinaria complessità, a partire dagli studi sulla comunicazione di Habermas e Luhmann. In generale sul tema, C.E. PALIERO, *La maschera e il volto (percezione sociale del crimine ed effetti sociali dei media)*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2006, 467 ss. L'Autore pone come dati di fatto (470) l'assoluta centralità dei media

l'insegnamento) è quella messa in rilievo già da tempo dalla dottrina penalistica: con la prevenzione quale paradigma penale dominante risulta sempre più difficile assicurare i principi di proporzione e di eguaglianza (ragionevolezza)¹⁸, sia dal punto di vista della struttura della fattispecie, della sua coerenza interna ed esterna, che da quello puramente sanzionatorio.

Così è già accaduto per la stessa circolazione stradale, dove in realtà i numeri dei decessi per incidente stradale dal 2001 in poi avevano già iniziato a calare, passando dai 7.096 del 2001 ai 3.860 del 2011 (dati Istat), in anni dunque immediatamente precedenti all'approvazione dell'omicidio stradale, un po' per le campagne di sensibilizzazione e molto anche per i nuovi dispositivi di sicurezza di cui le automobili sono dotate: eppure la mediatizzazione di alcuni episodi particolarmente gravi ha mutato l'approccio della comunicazione su questo tema creando una nuova terminologia ("omicidio stradale", "stragi del sabato sera"¹⁹) e investendo lo stesso legislatore²⁰. I meccanismi comunicativi che portano a una tale percezione sono stati individuati nella sostanziale sfiducia nel complesso sistema sanzionatorio, giacché le misure di lotta alla pena detentiva breve (motivate dall'essere questa dotata più di forza criminogena che risocializzatrice) vengono intese piuttosto come pene inattuate, come una sorta di inaccettabile impunità²¹. A ciò si aggiunge – sempre a livello di percezione – la già accennata *insufficiente stigmatizzazione* derivante dal riconoscimento della colpa quale criterio di imputazione soggettiva, "suonando" all'opinione pubblica ben più appagante la contestazione dell'omicidio volontario: salvo poi accontentarsi – con l'introduzione della nuova fattispecie dell'art. 589-bis – di una *figura ibrida*²², con un *fatto-base tipico colposo e*

nella società moderna e la consapevolezza che il loro compito non è la pedissequa riproduzione della verità, e si prefigge l'obiettivo di indagare le ragioni per le quali i mass-media rappresentano, o piuttosto "costruiscono", una certa realtà e ne vaglia le conseguenze che ne derivano rispetto al sistema penale. Vedi anche M. DONINI, *Sicurezza e diritto penale*, in *Cass. pen.*, 2008, 3558 ss. e specificamente in tema di colpa D. CASTRONUOVO, *La colpa penale*, Milano, 2009, 66.

¹⁸ Sul contesto sociale nel quale trova origine questa tendenza legislativa spiccatamente preventiva, C. PRITTWITZ, *Strafrecht und Risiko. Untersuchungen zur Krise von Strafrecht und Kriminalpolitik in der Risikogesellschaft*, Frankfurt am Main 1993; vedi anche U. BECK, *Weltrisikogesellschaft. Auf der Suche nach der Verlorenen Sicherheit*, Frankfurt am Main 2007 (trad. it. Sandrelli, *Conditio humana. Il rischio nell'età globale*, Bari 2008).

¹⁹ Proprio con riferimento alle c.d. stragi del sabato sera si tratta di (tragiche) vicende risalenti nel tempo e con *trend* in diminuzione. Vengono alla mente i sabati sera degli anni '80 e '90, con le "mamme antirock" che sfidavano i locali notturni facendoli chiudere alle due del mattino anziché alle quattro: all'epoca la strage del sabato sera era già un fenomeno ben preciso, con auto di giovani che si schiantavano contro muri, alberi, altri veicoli, per le solite cause (alcool, stanchezza, velocità). Quanto al trend nel 2000 le vittime nelle due notti del fine settimana erano 917, nel 2011 nelle notti del venerdì e del sabato erano già scese a 421. Singolare il dato fornito dall'Anaps per il quale la presenza di alcool o droga è stata accertata solo nell'11% degli incidenti gravi.

²⁰ G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 5, anche per l'illustrazione di alcuni fatti con ampia eco mediatica e della relativa evoluzione giurisprudenziale.

²¹ A. ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 2. Sul punto anche G. LATTANZI, *L'omicidio stradale. Relazione al convegno sul tema "Ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale – Napoli 7 marzo 2014"*, in *Cass. pen.*, 2014, 1988.

²² Sul "tipo quasi-doloso", che risulta dalla modifica legislativa, C. PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio della Consulta: tra ragionevoli "self restraint" e imbarazzanti silenzi*, in *Giur. cost.*, 2019, 1207 ss. P.

con *aggravanti volontarie*, soprattutto però con *pene elevate* e con il diverso nome di “omicidio stradale” e ora anche di “omicidio nautico”. Quanto all’efficacia dell’innovazione, i dati post-riforma relativi all’omicidio stradale non divergono essenzialmente dal *trend* del periodo precedente e su di essi hanno influito principalmente le normative inerenti alla costruzione dei veicoli, i presidi di sicurezza e l’apparato sanzionatorio amministrativo²³. Recenti proposte di intervento sul Codice della strada (con un disegno di legge annunciato nel Consiglio dei Ministri del 27 giugno 2023) promettono anzi maggiore incisività rispetto al solito aumento delle pene: il disegno di legge prevede un rafforzamento delle misure di contrasto alla guida sotto l’effetto di alcool e droghe, restrizioni alla guida di veicoli di alta cilindrata per i neo patentati, nuove norme sui monopattini, misure a tutela dei ciclisti, severe sanzioni per la guida contromano e per l’eccesso di velocità²⁴. Dopo il passaggio in Conferenza Unificata, nella quale era stato chiesto in particolare di inasprire le sanzioni per l’utilizzo del cellulare durante la guida e per l’eccesso di velocità, il provvedimento è stato conseguentemente adeguato dal Consiglio dei Ministri il 18 settembre 2023²⁵ e il disegno di legge (che introduce interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada) inizia ora l’iter parlamentare. A tal proposito, fin d’ora sarebbe bene, per evitare una rincorsa come quella avvenuta per l’omicidio nautico rispetto a quello stradale, che sia prevista da subito l’estensione delle misure compatibili (almeno delle misure di contrasto alla guida sotto l’effetto di alcool e droghe e sull’utilizzo del cellulare) anche alla circolazione nautica.

L’esperienza che lascia l’omicidio stradale all’omicidio nautico è quella (prevista e prevedibile e in fondo voluta) della *sopravalutazione simbolica del diritto penale* quale strumento risolutivo. Intervenire penalmente significa sempre spostare fragili equilibri, a maggior ragione quando (la soluzione e) l’esito prospettato è la pena detentiva, che non è in grado di lanciare alcun messaggio rivolto al futuro (se non quello, opinabile e spesso illusorio, deterrente²⁶), anziché fare ricorso a una strategia sanzionatoria diversificata, fatta di pene alternative o di sanzioni interdittive, prescrittive, riparative, ablative, ingiunzionali, pure utilizzate in altri sistemi stranieri e dotate di maggiore efficacia ed effettività: per favorire ciò che davvero è indispensabile, cioè un mutamento culturale, che unitamente all’intensificazione dei controlli sulle strade, «porterebbe all’adozione di una vera politica della sicurezza stradale»²⁷.

VENEZIANI, voce *Omicidio stradale e responsabilità per colpa*, cit., 843, parla di «un modello “ibrido”, in cui il fatto, tipizzato come colposo, viene sostanzialmente punito come se fosse “ben più che colposo” (o “quasi doloso”), in forza di una valenza eccessiva assegnata al disvalore della condotta».

²³ M. DI LELLO FINUOLI, *Criminalità stradale e prevenzione delle condotte pericolose*, cit., 1385 ss.

²⁴ <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/codice-della-strada-approvate-cdm-nuove-norme-per-migliorare-la-sicurezza>.

²⁵ <https://www.governo.it/it/articolo/comunicato-stampa-del-consiglio-dei-ministri-n-50/23603>

²⁶ Per analoghi interrogativi, E. AMBROSETTI, *Il nuovo delitto di omicidio stradale*, cit., 1792, e D. D’AURIA, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, cit., 439 ss.

²⁷ A. ROIATI, *L’introduzione dell’omicidio stradale*, cit., 19. Vedi anche E. ADDANTE, [Vox populi vox Dei. L’omicidio stradale: una riforma figlia del tempo attuale](#), in *Arch. pen.*, 2/2017, 31-32.

Si tratterebbe insomma – in una visione più generale e prima di nuovi e continui interventi monotematici dal punto di vista sanzionatorio – di ripensare le modalità della risposta edittale ai reati delineando *strategie preventive* meno simboliche e più efficaci rispetto a quelle tipiche del diritto penale tradizionale, non trascurando che i sistemi penali contemporanei si servono di strumenti sanzionatori a diverso grado di invasività: fermo lo stigma della condanna e dello stesso percorso giudiziale, è evidente che una certa flessibilità del sistema va tenuta in conto nel tracciare le effettive dimensioni dell'intervento penalistico, anche per meglio tutelare e quando possibile reintegrare (o comunque riparare) il bene giuridico tutelato e l'interesse particolare (quello della vittima) coinvolto nella vicenda concreta²⁸. Nel definire limiti e contenuto dell'intervento penale andrebbe poi tenuto in debito conto la peculiarità del delinquente per colpa, sul quale si sta e dovrebbe accentuarsi sempre più l'interesse delle scienze criminali²⁹, non foss'altro anche perché l'espansione del reato colposo – è stato detto³⁰ – è il prodotto della normalizzazione del diritto penale sul piano criminologico e di direzione dei precetti cautelari. In questo senso la colpa riguarda tutti, assai più del dolo.

Nonostante le riserve e gli ammonimenti della dottrina penalistica si avvii comunque il percorso per l'introduzione dell'omicidio stradale ed è significativo che in una delle prime proposte di legge di iniziativa popolare³¹ si pongano quali premesse e obiettivi – quasi alla lettera – le medesime che è dato leggere nella presentazione del progetto di legge relativo all'omicidio nautico recentemente approvato al Senato e in attesa di esame alla Camera: a) colmare «una vera e propria lacuna normativa inaccettabile perché non rispondente a criteri di proporzionalità tra i beni che si mettono a repentaglio (vita e integrità fisica) e l'atteggiamento psicologico del reo»; b) «intervenire non solo sull'entità della pena, ma anche e soprattutto sul corretto inquadramento dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della

²⁸ Si rimanda sul punto a G.P. DEMURO, *Ultima ratio: alla ricerca di limiti all'espansione del diritto penale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, specie 1662. Per essenziali riferimenti, M. ROMANO, *Danno a sé stessi, paternalismo legale e limiti del diritto penale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2008, 993, L. EUSEBI, *Ripensare le modalità della risposta ai reati traendo spunto da C. eur. dir. uomo 19 giugno 2009, Sulejmanovic c. Italie*, nota a Corte europea diritti uomo, 16/07/2009, n. 22635, sez. II, in *Cass. pen.*, 2009, 4952 ss. In termini critici e realistici sulla politica criminale di questo periodo storico, L. STORTONI, *Il diritto penale sotto il segno dell'efficienza del sistema*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2019, 379 ss.

²⁹ Lo segnalava già F. MANTOVANI, *Diritto Penale. Parte generale*, cit., 675, il quale riferisce come la predisposizione a trasgredire le norme stradali sia determinata fondamentalmente: a) da cause psicosomatiche, quale innanzitutto la carenza di intelligenza e la conseguente limitata capacità di previsione; b) da fattori caratteriali, quali l'aggressività, l'asocialità e la tendenza comportamenti devianti; c) dalla trasmissione subculturale dei comportamenti stradali scorretti. Incide poi certamente una disapprovazione sociale non adeguata alla pure avvertita pericolosità delle infrazioni sociali. Per alcuni richiami criminologici, N. PISTILLI, *Profili penali della colpa stradale*, Milano 2019, 1 ss. ed E. RECCIA, *La criminalità stradale*, cit., 3.

³⁰ Da M. DONINI, *Presentazione*, in *Enciclopedia del diritto – I Tematici: Reato colposo*, Milano 2021, IX. La monografia di G. FORTI, *Colpa ed evento nel diritto penale*, Milano 1990, p. 1, inizia con la seguente citazione di K.A. Hall, *Fahrlässigkeit im Vorsatz*, Marburg 1959, p. 13: «Non la chiarezza del dolo, ma la semioscurità della colpa è la forma di comportamento che si addice alla problematica esistenza dell'uomo. L'uomo è un essere colposo».

³¹ Vedine la citazione in G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 10.

propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa». Una descrizione, questa dell'«approccio psicologico», che pare peraltro avvicinarsi più al dolo eventuale che alla colpa con previsione.

Nel solco tracciato dall'omicidio stradale, la nuova figura dell'omicidio nautico contribuisce poi a quel processo di differenziazione della risposta penale agli eventi lesivi e mortali colposi, approfondendo ancor di più un quadro che oggi sottrae alla norma base dell'art. 589 comma 1 c.p. le ipotesi – responsabilità professionale, infortuni sul lavoro e circolazione stradale – di maggiore frequenza applicativa³². L'innovazione legislativa sulla circolazione nautica è l'ennesima riforma che prende le mosse dalla necessità di ovviare a vuoti di tutela determinati in realtà dalla (ritenuta) scarsa effettività sanzionatoria: tale “spirito” politico-criminale ha dato luogo al ritaglio normativo di microsistemi a efficacia settoriale, che certamente danno risposta a istanze particolari, ma generano un *diritto penale differenziato*, quasi sempre contrastante – si è osservato – con il canone della *ragionevolezza* e con il principio di *proporzione* tra illecito e sanzione³³.

Invece proprio ragionevolezza e proporzione – evidentemente intese in un senso particolaristico e non di sistema, quasi che ogni norma vivesse da sola e non accanto a tutte le altre³⁴ – figurano tra le motivazioni dell'introduzione prima dell'omicidio stradale e ora dell'omicidio nautico: si insiste molto sull'esigenza di proporzionalità tra illecito e sanzione, tra atteggiamento psicologico e risposta sanzionatoria, quasi a voler far pensare a una forma diversa di colpevolezza diversa dal dolo e dalla colpa ma non esistente nel nostro ordinamento, e rapportando le sanzioni per questa grave

³² «Dai *crimina culposa* al *tot crimina tot culpae*», così sintetizza G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 11. Sulle diverse tipologie di colpa, F. GIUNTA, *Culpa, culpa*, in *Criminalia*, 2018, 569 ss.

³³ A. ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 3.

³⁴ Per ben intendere la differenza e il rapporto tra proporzionalità e ragionevolezza della pena, vedi la recente analisi di F. VIGANÒ, *La proporzionalità della pena. Profili di diritto penale e costituzionale*, Torino 2021, 233 ss. Nella difficile (ma necessaria anche qui, vista la facilità con la quale si parla di tali principi) sintesi dell'argomento, la ragionevolezza ingloba innanzitutto il divieto di irragionevoli disparità di trattamento tra situazioni uguali: tale livello minimale fondato sull'art. 3 Cost. è costruito sul modello triadico del confronto tra la disposizione censurata e quella diversa assunta come *tertium comparationis* e conosce successivi ampliamenti. Il giudizio di proporzionalità della pena è invece saldamente fondato non solo sull'art. 3 Cost. – sede naturale del principio di ragionevolezza – ma anche sul combinato disposto degli artt. 3 e 27 comma 3 Cost., talvolta alla luce di ulteriori parametri (es. la libertà personale ex art. 13 Cost.): secondo la più chiara distinzione interna alla *proporzionalità*, in una prima visione (*comparativa*) essa significa coerenza tra le scelte sanzionatorie del legislatore, da un punto di vista interno alla legislazione penale ordinaria; in un'altra accezione (*proporzionalità intrinseca*), essa mira alla compatibilità delle scelte del legislatore con valori e finalità di rango superprimario (diverse da quelle di cui si fa carico il principio di ragionevolezza). Su tale distinzione, nella dottrina penalistica F. PALAZZO, *Il principio di proporzione e i vincoli sostanziali del diritto penale*, in AA. VV., *Scritti in onore di G. Furguele*, Mantova 2017, 323 ss. Cfr., sempre su ragionevolezza e proporzionalità, M. CARTABIA, *Ragionevolezza e proporzionalità nella giurisprudenza costituzionale italiana*, in *Il costituzionalista riluttante. Scritti per Gustavo Zagrebelsky*, Bologna 2013, 462 ss., e V. MANES, *La proposizione della questione di legittimità costituzionale in materia penale e le sue insidie*, in V. MANES – V. NAPOLEONI, *La legge penale illegittima*, Torino 2019, 173 ss.

“sconsideratezza” (che non può che essere una colpa grave) a un livello tale da avvicinare quelle previste per la preterintenzione (che invece è davvero dolo misto a colpa)³⁵.

Si sottovaluta dunque che la creazione di imputazioni differenziate e settoriali rischia di divenire *un processo senza fine*, dato che ogni norma vive in un sistema e si creano inevitabilmente sperequazioni con situazioni simili e non dotate magari (al momento) della medesima forza mediatica. Per rimanere nel campo della navigazione – ed estremizzando data la scarsa frequenza del fenomeno – si è per esempio dimenticato che anche la circolazione aerea e non solo quella marittima meriterebbe la medesima considerazione ricorrendo la medesima *ratio*; volendo poi rimanere nell’attualità dell’omicidio stradale e all’aggravamento di pena (non ripetuto al momento per l’omicidio nautico) dipendente dalla violazione di specifiche regole cautelari, certamente tra poco si rifletterà³⁶, anzi lo si sta facendo, sull’incoerenza di prevedere l’inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di incroci e non anche l’utilizzo durante la guida di cellulari, magari scrivendo messaggi di testo o whatsapp³⁷; e infine per allargare il campo e dimostrare ulteriormente il rischio di collisione con i principi di proporzionalità e di ragionevolezza si pensi a un grave errore che provochi un infortunio mortale sul lavoro, grave magari quanto uno occorso nella circolazione stradale, che riceverà però a parità di gravità un trattamento diverso solo per essere (tale grave errore) intervenuto in un diverso contesto³⁸.

A finire snaturato risulta oggi pertanto lo stesso *principio di frammentarietà*³⁹, che dalla sua originaria impronta liberale quale ulteriore proiezione della concezione del diritto penale come *ultima ratio*⁴⁰, viene invece così declinato dal legislatore sul piano non

³⁵ Sul punto L. D’AMICO, *La struttura dell’omicidio stradale*, cit., 94. Per i vari profili di ragionevolezza messi in tensione dalla legge 23 marzo 2016, n. 41, introduttiva dell’omicidio stradale, in particolare M.L. MATTHEUDAKIS, [Il guidatore trasgressore semplice, quello collezionista di reati \(magari professionista\), quello sconsiderato e quello sprovveduto... eventualmente in fuga: anatomia dell’irragionevolezza](#), in *Arch. pen.*, on line, 1/2017. Quanto invece alla violazione del principio di proporzione tra gravità del fatto e sanzione, A. MENGHINI, *L’omicidio stradale*, cit., 173 ss.

³⁶ La dottrina lo ha fatto dal primo momento: A. MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 5.

³⁷ Si è osservato che per comporre un numero di telefono (o cercare un nome sulla rubrica) occorrono almeno 7 secondi, in cui si distolgono gli occhi dalla strada: a 50 km/h così si percorrono 98 metri, a 100 km/h quasi 200 metri; e con sms, selfie o social, crescono i tempi, i metri e i pericoli.

³⁸ P. VENEZIANI, voce *Omicidio stradale e responsabilità per colpa*, cit., 844.

³⁹ Da un diritto penale “frammentario” a un diritto penale patologicamente “frammentato”, che lungi dall’arrestarsi alla soglia di inefficacia del diritto simbolico, alimenta il fuoco delle incertezze e delle disfunzioni sul piano applicativo: così descrive l’evoluzione legislativa A. MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 6.

⁴⁰ G. FIANDACA – E. MUSCO, *Diritto penale. Parte generale*, 8ª ed., Bologna 2019, 32 ss.; vedi anche D. PULITANÒ, *Diritto penale*, 9ª ed., Torino 2021, 115 s., per la necessaria integrazione della idea di frammentarietà con i principi (forti) di uguaglianza e ragionevolezza, perché i “frammenti” siano in grado di poter condurre a un sistema “ordinato”. La dottrina tedesca ravvisa nel carattere frammentario del diritto penale addirittura “il segno distintivo di uno Stato di Diritto”, per il suo significato di limitazione dell’intervento penale a quelle condotte che, per la loro pericolosità o riprovevolezza, meritano in maniera univoca una pena pubblica per la protezione della società stessa (H.H. JESCHECK- T. WEIGEND, *Lehrbuch des Strafrecht. Allgemeiner Teil*, 5. Aufl., Berlin 1996, 52 ss.), e ponendo in definitiva un obbligo di contenimento della legislazione penale (W. NAUCKE, *Strafrecht. Eine Einführung*, 6. Aufl., Neuwied 1991, 78).

qualitativo ma quantitativo, come mera tecnica casistica, utile a coprire ogni percepita necessità preventiva o repressiva, contribuendo in tal modo indiscriminatamente a quella sorta di elefantiasi della legislazione penale di cui gli artt. 589-*bis* e 590-*bis* costituiscono solo uno degli ultimi (e frequenti) esempi.

3. Incidenti in mare: il quadro normativo vigente.

3.1. Le regole cautelari.

Le regole cautelari la cui inosservanza dà luogo all'omicidio nautico sono già originariamente sanzionate amministrativamente o penalmente, come accade anche rispetto alle disposizioni del codice della strada o alla normativa antinfortunistica.

Con riferimento all'ordinamento interno e nella prospettiva di un *sistema progressivo di tutela*, che parta cioè dall'arginare il rischio di offesa al bene giuridico per poi passare dal pericolo al danno all'interesse protetto, vengono immediatamente in considerazione le misure preventive sanzionate amministrativamente, specie per la guida in stato di ebbrezza, previste negli artt. 53 ss. del Codice della nautica da diporto (D. Lgs. 18 luglio 2005, n. 171, poi riformato) e quelle varie contemplate per la violazione di regole cautelari in vari testi e accordi normativi relativi a specifiche aree marine, lacuali o fluviali, le quali maggiormente avvicinano l'inosservanza alle peculiarità del caso (e del luogo) concreto⁴¹. Qui in particolare, nella vicenda che ha riproposto all'attenzione il c.d. omicidio nautico, le norme di prudenza, diligenza e perizia nella navigazione nel lago di Garda sono dettate, in via specifica, nel Testo unico delle leggi regionali in tema di trasporti (legge regionale 14 luglio 2009, n. 11) emanato dalla Regione Lombardia e in modo uniforme (quanto alla navigazione sul lago di Garda) con la Regione Veneto e con la provincia autonoma di Trento: la regola di colpa specifica qui violata è quella che - all'art. 105 di tale Testo unico - fa obbligo ai conducenti di unità di navigazione di regolare la velocità secondo la manovrabilità del mezzo, avuto riguardo anche alla visibilità e allo stato del lago (regola cautelare codificata a contenuto elastico), ponendo in ogni caso il limite massimo di velocità di cinque nodi nelle ore notturne (regola cautelare codificata a contenuto rigido).

Già è dato osservare dunque una frammentazione, a seconda del contesto fisico (mare, laghi e fiumi), del tipo di mezzo e di navigazione e della competenza territoriale, nella codificazione delle regole cautelari, che pare differenziare il settore della navigazione da quello della circolazione stradale, fornito invece di un testo di riferimento maggiormente uniforme (il Codice della strada), seppur anch'esso differenziabile e specificabile con norma di dettaglio a seconda dell'ambito applicativo e della competenza amministrativa sulle strade.

⁴¹ Per un quadro normativo generale, F. MORANDI, voce *Contravvenzioni marittime e aeronautiche*, in *Enc. dir.*, Agg. II, Milano 1998, 256 ss.

Il diritto penale inizia a diventare protagonista con i *delitti contro la sicurezza della navigazione* previsti negli artt. 1112 ss. del Codice della navigazione⁴², in particolare anche qui con le disposizioni che puniscono la conduzione del mezzo in stato di ebbrezza e con una fattispecie in un certo senso propedeutica a quella di naufragio colposo contenuta nel codice penale, il reato cioè di *Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio* (art. 1123 cod. nav.), a cui si aggiungono, sempre nello stesso capo del codice della navigazione, le pene accessorie che completano il sistema di tutela previsto nel Codice penale, cioè *l'interdizione, temporanea o perpetua a seconda della gravità dell'illecito, dai titoli o dalla professione* (art. 1125 cod. nav.). Va detto però che l'art. 1087 cod. nav. esclude l'applicazione delle disposizioni penalistiche contenute negli artt. da 1088 a 1160 di questo codice (le fattispecie delittuose e talune circostanze aggravanti di delitti previsti nel codice penale) alla navigazione interna, mentre per converso le contravvenzioni riguardano qualunque tipo di navigazione⁴³. Ha invece applicazione generale la norma penale in bianco dell'art. 1231 cod. nav., intitolata "*Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione*", la quale, ripetendo lo schema classico dell'art. 650 c.p. (*Inosservanza dei provvedimenti dell'autorità*), sanziona con l'arresto fino a tre mesi (o con una ammenda) «chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione» (con la clausola di riserva "se il fatto non costituisce un più grave reato"), in questo modo colorando (il precetto e) la condotta e portando in ambito penalistico la violazione di regole cautelari poste dalle varie autorità che contribuiscono alla disciplina della sicurezza (anche) della circolazione in mare, nei fiumi e nei laghi.

La violazione di queste norme penali a contenuto cautelare integra dunque *autonomi reati* che prima concorrevano con l'omicidio colposo e ora concorrono con l'omicidio nautico, rappresentando un'ipotesi di *concorso formale* di reati (art. 81 comma 1 c.p.), assoggettato al *cumulo giuridico* delle pene previste per l'omicidio nautico e per la violazione della normativa contenuta nel codice della navigazione e nelle altre fonti sopra menzionate.

⁴² In generale, E. ROMAGNOLI, *I delitti della navigazione: cenni al diritto penale marittimo*, in *Trasporti: diritto, economia, politica*, n. 108, 2009, 9 ss. Per analisi di ampio respiro sistematico, G. LEONE, *Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto marittimo*, Roma 1940, 741 ss. e T. PADOVANI, voce *Reati della navigazione*, in *Enc. Dir.*, XXXVIII, Milano 1987, 1193 ss.; P.P. RIVELLO, voce *Diritto penale della navigazione*, in *Dig. Pen.*, IV, Torino 1990, 76 ss.

⁴³ T. PADOVANI, voce *Reati della navigazione*, cit., 1195, ravvisa la *ratio* di tale distinzione applicativa nel fatto che la navigazione in acque interne si svolge in luoghi soggetti alla sovranità dello Stato e in un contesto ambientale in cui i rischi appaiono relativamente modesti. Per il significato di "acque interne", *ivi*, 1196. Qui il concetto di acque interne è da intendere quello del codice della navigazione, come ambiente in cui si svolge la navigazione interna: A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, XV ed., Milano 2019, 116 ss.; A. CERVETTI, *Navigazione interna*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, X, Torino 1994, 211.

3.2. I reati di pericolo, in particolare il delitto di naufragio.

Quando poi dall'ambito della navigazione si amplia lo spettro del bene tutelato vengono in considerazione i delitti colposi di comune pericolo previsti nel Capo III del Titolo VI del Codice penale, dedicato ai *delitti contro l'incolumità pubblica*. Proprio l'incolumità pubblica è a fondamento della previsione del delitto di *naufragio*, contemplato nella forma dolosa all'art. 428 c.p. e in quella colposa all'art. 449 c.p., con una ulteriore anticipazione di tutela (il pericolo di un pericolo, essendo già il naufragio un reato di pericolo) nel successivo art. 450 c.p. (*Delitti colposi di pericolo*)⁴⁴, che punisce (con la reclusione fino a due anni), tra l'altro, chiunque, con la propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di un naufragio o della sommersione di una nave o di un altro edificio natante. La sanzione prevista per il naufragio colposo risulta la reclusione da uno a cinque anni, con il raddoppio di pena – previsto nel comma 2 dell'art. 449 – se il naufragio (o la sommersione) riguardi una nave adibita a trasporto di persone.

La nozione di naufragio (*navis fragium*)⁴⁵ si esprime nella *perdita* di una nave per una causa violenta (urto, collisione, esplosione) che ne provochi l'affondamento, lo sfascio, l'arenamento⁴⁶; la giurisprudenza ricomprende nel "naufragio" anche la semplice *inutilizzabilità*, cioè l'impossibilità per l'imbarcazione di galleggiare e navigare regolarmente, non richiedendo la vera e propria perdita (l'inabissamento) del natante⁴⁷. Sul piano terminologico, mentre per "edifici natanti" – pur trattandosi di espressione che non trova oggi corrispondenza nella disciplina navigazionistica⁴⁸ – è abbastanza semplice il riferimento a costruzioni galleggianti non stabilmente saldate al fondo (es. pontili, chiatte, piattaforme, ecc.), meno scontata è la nozione di "nave": l'accostamento (naturale e) immediato alla definizione contenuta nell'art. 136 cod. nav. ("Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di

⁴⁴ Sulle principali fattispecie della navigazione disciplinate nel codice penale, recentemente S. ROSSI, *Il sistema penale della navigazione. Contributo allo studio del diritto penale marittimo*, Napoli 2020, 115 ss. Sulle fattispecie colpose marittime, il classico lavoro di T. DELOGU, *I reati marittimi colposi*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, 375 ss.

⁴⁵ Per una ricostruzione storica, S. FERRARINI, *Note sul concetto di naufragio*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, 90 ss.

⁴⁶ S. ARDIZZONE, voce *Naufragio, disastro aviatorio, disastro ferroviario*, in *Dig. disc. pen.*, VIII, Torino 1994, 224; S. CORBETTA, in *Trattato di Diritto penale. Parte speciale*, diretto da G. Marinucci e E. Dolcini, II, 1, Padova 2003, 365; A. GARGANI, in *Trattato di Diritto penale*, diretto da C.F. Grosso – T. Padovani – A. Pagliaro, *Parte speciale*, IX, 1, Milano 2008, 329, per il quale l'entità del naufragio deve presentare, così come per la sommersione, i caratteri del disastro; su quest'ultimo punto ritiene invece M. GRIGOLI, voce *Naufragio (dir. nav.)*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano 1977, 559, in stretto collegamento con il codice della navigazione (art. 343 n. 1) che sia sufficiente la perdita di navigabilità per almeno 60 giorni. Per le diverse tesi anche l'esposizione di F. TRONCONE, *Il delitto di naufragio colposo: una fattispecie di nuovo attuale*, in *Studi Marittimi*, 1996, specie 46 ss.

⁴⁷ Proprio a proposito della già citata tragica vicenda del Lago di Garda, Trib. Brescia, sez. I, 13 giugno 2022, n. 980, in *Guida dir.*, 2022, 48.

⁴⁸ La terminologia discende direttamente dal codice Zanardelli (art. 304 che si rinviene già nella legislazione preunitaria, precisamente nel codice penale toscano, art. 442): L. MAJNO, *Commento al codice penale italiano*, II, Verona 1894, 13, *sub* art. 304. Va incidentalmente segnalato che l'evento all'origine del naufragio potrebbe coinvolgere un bene mobile della navigazione diverso dalla nave: il codice della navigazione contempla l'ipotesi del c.d. urto misto, tra nave e aeromobile (art. 966 cod. nav.): cfr. M. COMENALE PINTO, *La disciplina dell'urto aeronautico nella prospettiva del XXI secolo*, in *Riv. dir. nav.*, 2018, 22 ss.

rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo”) potrebbe essere messo in crisi dall’ampiezza e dallo spessore del bene giuridico tutelato in ambito penalistico, che esigerebbe la verifica di un fatto da cui derivi un comune pericolo per l’incolumità pubblica, ponendo dubbi pertanto se un simile evento pericoloso possa davvero sorgere a proposito di una piccola imbarcazione. Dunque, l’automatismo nella contestazione in ogni caso di incidente in mare della fattispecie di naufragio potrebbe non essere sempre giustificato dal punto di vista dell’interpretazione sistematica e teleologica della fattispecie di cui all’art. 449 c.p. (in relazione al fatto descritto nell’art. 428). Nella scarsa giurisprudenza sul punto la nozione di nave viene comunque rapportata – largheggiando – a ogni imbarcazione atta al trasporto di più persone, qualunque sia la sua stazza o la sua portata, il mezzo di propulsione utilizzato (remi, vela, motore) e la sua funzione (diporto, ecc.)⁴⁹.

Mentre ci sembra che essendo il termine “disastro” (*genus* rispetto al naufragio secondo l’espressione del primo comma dell’art. 449 c.p.) letteralmente abbinato al campo aviatorio (nel titolo dell’art. 428) tale connotazione non possa riferirsi *de plano* anche al settore nautico, il dubbio che potrebbe rimanere è dunque se davvero ogni naufragio abbia *in re ipsa* l’attitudine a essere disastro, a comportare cioè un pericolo per l’incolumità pubblica, almeno se tale bene giuridico viene inteso nel senso originario e filologico indicato dalla stessa relazione al progetto definitivo del codice penale, come esposizione a pericolo della vita e della integrità fisica di un numero indeterminato di persone, o in quello – equivalente e ugualmente ampio – della dottrina tradizionale: «complesso delle condizioni giuridiche garantite dall’ordinamento giuridico per cui è assicurata la comune sicurezza delle persone, ossia la vita e l’integrità fisica di un numero indeterminato di persone»⁵⁰.

Una prospettiva di applicabilità più ampia, rispettosa del principio di offensività, in astratto e in concreto, può venire dalla visione secondo la quale l’incolumità pubblica non rappresenta un bene giuridico qualitativamente diverso dalla vita e dalla integrità fisica dei singoli individui, trattandosi solo di una astrazione concettuale direttamente comprensiva dei beni in questione riferiti a soggetti concreti⁵¹. Ne deriva pertanto che l’incolumità pubblica è un bene solo apparentemente collettivo e superindividuale, rappresentando piuttosto la proiezione esponenziale di singoli beni giuridici

⁴⁹ Cass. pen. 15 maggio 1987 (dep. 6 ottobre 1987), n. 10391, CED 176769, anche in *Giur. it.*, 1988, II, 375, e Cass. pen. 24 aprile 1963 (dep. 10 agosto 1963), n. 852, CED 99018. In una pronuncia del 1971 (Cass. pen., 14 dicembre 1971 (dep. 16 marzo 1972), n. 1588, CED 120506) si è affermato che il pericolo per la pubblica incolumità va inteso quale esposizione alla possibilità di danno di una pluralità indeterminata di persone, senza che abbia importanza il loro numero o che appartengano all’equipaggio: è stato dunque ritenuto colpevole di naufragio colposo in questa occasione il proprietario di un peschereccio su cui erano imbarcate sette persone, tutte componenti dell’equipaggio. In una più recente (Cass. 30 maggio 2019, n. 27225, in *DeJure*) si afferma è necessario che il naufragio o la sommersione riguardino una nave “adibita”, per quanto non specificamente destinata, “a trasporto di persone”, da intendersi quale trasporto di soggetti ulteriori rispetto ai membri dell’equipaggio, talché esula detta ipotesi nel caso di causazione dell’affondamento di un peschereccio, trattandosi di natante deputato all’imbarco del solo equipaggio.

⁵⁰ V. MANZINI, *Trattato di diritto penale italiano*, VI, V ed., Torino 1986, 241, e F. ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale. Parte speciale*, II, XVI ed., Milano 2018, 4.

⁵¹ F. ANGIONI, *Contenuto e funzioni del concetto di bene giuridico*, Milano 1983, 90.

individuali: tutto ciò si lega con la caratterizzazione del naufragio e di queste categorie di delitti come forme di tutela anticipata di questi beni personali – vita e integrità fisica – di primaria importanza, protetti appunto prima che della fase del danno, a prescindere dalla concreta individuazione in capo a uno o più soggetti determinati⁵².

Proprio il momento di astrazione concettuale nell'individuazione del bene giuridico tutelato non dovrebbe però portare a perpetuare tale visione astratta o addirittura presunta anche nella considerazione del pericolo come elemento, espresso o sottinteso, della fattispecie: andrebbe sempre privilegiata (e valorizzata) sul piano interpretativo e applicativo la forma del pericolo concreto⁵³, con la relativa prognosi *ex ante* in concreto e su base ontologica totale, riportandosi cioè idealmente – secondo la descrizione della dottrina più sensibile qui al rispetto del principio di offensività⁵⁴ – al momento dell'evento (in questo caso il naufragio) della cui pericolosità si tratta, esprimendo il giudizio di probabilità del verificarsi della lesione del bene utilizzando il massimo di conoscenze disponibili in quel momento e ponendo come base del giudizio prognostico tutte le circostanze presenti nel momento in cui si è verificato l'evento.

Ove però si consideri la visione originaria adottata nel codice, che muoveva dalla considerazione del pericolo concreto solo come momento proprio ed espresso del naufragio di nave propria (art. 428 comma 3: «se dal fatto deriva pericolo per l'incolumità pubblica») e dunque si perpetui la considerazione del naufragio come reato di pericolo astratto, l'accertamento dovrà comunque muovere – per evitare qualsiasi presunzione – dai più recenti orientamenti che salvaguardano, in questa tipologia di reati, l'offensività nella tipicità, attraverso il criterio della c.d. *contestualizzazione dell'evento*, una cui prima enunciazione può essere fatta risalire proprio a una pronuncia della Cassazione in tema di disastro aviatorio. Anche sulla base di una serie di pronunce della Corte Costituzionale⁵⁵, la Corte di Cassazione ricostruisce ormai le fattispecie di pericolo cercando di rinvenire nel tessuto normativo della fattispecie tipici elementi che consentano di dare concreta attitudine offensiva alla condotta, distinguendo e sostituendo cioè il pericolo presunto con il pericolo astratto, e valutando tale attitudine alla luce del criterio della «contestualizzazione dell'evento»: dunque il pericolo non può essere insindacabilmente ritenuto solo che si realizzi il fatto conforme al tipo, ma è

⁵² S. ARDIZZONE, voce *Incolunità pubblica (delitti e contravvenzioni contro la)*, in *Dig. disc. pen.*, VI, Torino 1992, 368; A. BELL, *Pericolo e incolunità pubblica*, Rimini 2015, 33; S. CORBETTA, in *Trattato di Diritto penale*, cit., 17 e ID, sub art. 422, in *Codice penale commentato*, fondato da E. Dolcini e G. Marinucci, diretto da E. Dolcini e G.L. Gatta, V ed., Milano 2021, tomo II, 2338.

⁵³ Così, in tema di disastro aviatorio colposo, Cass. 3 dicembre 2019, n. 50222, in *Cass. pen.*, 7-8/2020, 2873, per la quale il reato di cui all'art. 449 c.p. presuppone un avvenimento grave e complesso tale da determinare una «concreta situazione di pericolo» per la pubblica incolumità nel senso della ricorrenza di un giudizio di probabilità relativo all'attitudine del fatto a ledere o a mettere in pericolo un numero non individuabile di persone, anche se appartenenti a categorie determinate di soggetti.

⁵⁴ G. MARINUCCI – E. DOLCINI – G.L. GATTA, *Manuale di Diritto Penale. Parte generale*, 12^a ed., Milano 2023, 288. Vedi F. ANGIONI, *Il pericolo concreto come elemento della fattispecie penale. La struttura oggettiva*, 2^a ed., Milano 1994, specie 206.

⁵⁵ Tra le tante, Corte cost. 23 giugno 2005, n. 265, e Corte cost. 11 giugno 2008, n. 225, in www.cortecostituzionale.it.

conforme al tipo solo il fatto che esprima *davvero* una potenzialità offensiva dei beni tutelati⁵⁶.

Come per il fatto tipico (elemento oggettivo) anche per la colpevolezza (elemento soggettivo) in tema di naufragio è dato riscontrare un atteggiamento giurisprudenziale severo; si parte dalla colpa generica ravvisata nell'uscita di una nave nonostante le pessime condizioni del mare⁵⁷, alla combinazione di profili di colpa generica e di colpa specifica in una ipotesi di colpa cosciente (e dunque particolarmente grave ex art. 61 n. 3 c.p.) nel noto caso del naufragio della nave Costa Concordia⁵⁸, fino al riconoscimento della irrilevanza nella responsabilità per l'evento della condotta negligente della vittima del naufragio⁵⁹.

3.3. Dal pericolo al danno e dall'omicidio colposo all'omicidio nautico.

La fattispecie di immediata considerazione in ipotesi di incidenti nautici mortali è stata a lungo, prima dell'introduzione dell'omicidio nautico, quella ordinaria dell'art. 589 c.p. (omicidio colposo). La sola fattispecie dell'omicidio colposo è stata applicata di regola nelle ipotesi corrispondenti a un investimento pedonale, nel caso per esempio sia ucciso un bagnante o un sub da un motoscafo o da un gommone come talora purtroppo

⁵⁶ Cass. pen., 19 giugno 2012 (dep. 21 settembre 2012), n. 36639, CED 254163 – 01, dove si afferma che rispetto al delitto di disastro aereo colposo (come disciplinato dagli artt. 428, comma 1, e 449, comma 2, c.p.) l'offensività va valutata con giudizio ex ante, nel senso che occorre verificare dalla visuale di un osservatore avveduto, posto nella stessa situazione materiale dell'agente, e dunque, alla luce degli elementi concretamente determinatisi (quali le dimensioni del mezzo, il numero di passeggeri che può essere trasportato, il luogo effettivo di caduta ecc.) se il fatto era in grado di esporre a pericolo l'integrità fisica di un numero indeterminato di persone, richiedendo il pericolo astratto, nella specie, la verosimiglianza della presenza di un numero indeterminato di persone nella sfera di esplicazione del fatto. Una recente applicazione in tema di naufragio del criterio della contestualizzazione dell'evento è contenuta in Cass. pen., 20 dicembre 2017 (dep. 19 marzo 2018), CED 272343 – 01, che ha annullato la condanna della Corte di Appello di Cagliari (sez. dist. di Sassari) ritenendo viziata la motivazione della sentenza impugnata, per l'omessa valutazione di una serie di elementi che si ponevano in contrasto con la ritenuta situazione di pericolo, quali il fatto che si era trattato di un naufragio che aveva riguardato un'imbarcazione da diporto con sei persone a bordo, immediatamente tratte in salvo, affondata a pochi metri dalla costa, d'estate, in pieno giorno e con mare calmo e in prossimità di altre barche di diportisti che avrebbero potuto fornire immediata assistenza.

⁵⁷ Cass. pen., 8 aprile 1964 (dep. 6 giugno 1964), n. 683, CED 99175.

⁵⁸ Cass. pen., 12 maggio 2017 (dep. 19 luglio 2017), n. 35585, in *Cass. pen.*, 2018, 1103 ss. con nota di G. Bova – A. Marchini; la sentenza è pubblicata anche in *Dir. pen. cont.* 20 luglio 2017. Vedi anche P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. proc.*, 2012, 3, 367 ss. Per una ricostruzione completa del caso "Costa Concordia" nelle sue varie implicazioni, S. ROSSI, *Il sistema penale della navigazione*, cit., 130 ss.; sul contenuto qui della colpa con previsione, V. MONGILLO, [Il lato oscuro della rappresentazione: riflessioni sulla colpa con previsione alla luce della sentenza Schettino](#), in *Dir. pen. cont.*, 14 febbraio 2018, e F. LOSCHI, *La colpa c.d. cosciente o con previsione tra formante legislativo e prassi applicativa. Lo stato dell'arte alla luce della più recente dottrina e giurisprudenza alla prova della sentenza relativa al naufragio della Costa Concordia*, in *Riv. dir. nav.*, 2018, 840 ss.

⁵⁹ Cass. pen., 9 maggio 2014 (dep. 10 giugno 2014), n. 24527, CED 260164.

accade⁶⁰. E analoghe considerazioni valevano quando fossero cagionate lesioni personali colpose (art. 590 c.p.). Qui effettivamente si è giustamente posta la questione del differente trattamento di ciò che avviene in acqua rispetto all'omicidio e alle lesioni stradali e risultano oggi applicabili le rinnovate fattispecie degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.

Quando invece si verificava una successione di fasi e dunque di reati, dal pericolo per la pubblica incolumità al danno, alla lesione cioè del bene giuridico vita o integrità fisica, la giurisprudenza e la dottrina concordemente hanno ammesso il concorso formale tra disastro colposo (art. 449 c.p.) e omicidio colposo (art. 589 c.p.) o lesioni personali colpose (art. 590 c.p.), per la diversità sia del fatto che del bene giuridico tutelato⁶¹; altrettanto è stato riconosciuto quanto *al naufragio colposo rispetto sempre all'omicidio colposo*, nell'ipotesi (in particolare di collisioni o urti) che dall'incidente derivasse la perdita (o comunque l'inutilizzabilità) del mezzo nautico (natante, imbarcazione o nave, secondo l'indicazione del progetto di legge approvato al Senato)⁶². Sul piano sanzionatorio ciò ha significato applicazione della pena che dovrebbe infliggersi per la violazione più grave aumentata sino al triplo (art. 81 c.p.).

Le medesime conclusioni sono da trarre ora con l'introduzione della nuova fattispecie di omicidio (stradale e) nautico. La *sussidiarietà*, che potrebbe portare al concorso apparente (e all'applicazione di una sola fattispecie), tra reati di pericolo concreto e corrispondenti reati di danno viene infatti riconosciuta tra norme incriminatrici che descrivano stadi diversi di offesa a uno stesso bene giuridico⁶³, mentre qui vengono considerati autonomamente – almeno nella prassi – i due beni giuridici “incolumità pubblica” (proprio della fattispecie di naufragio) e “vita e integrità fisica”

⁶⁰ Sulla responsabilità aquiliana nel caso dell'investimento di bagnante da parte di unità da diporto, anche per l'estensione e la portata del rinvio civilistico alla circolazione stradale, R. FRAU, *La responsabilità civile nella navigazione da diporto*, in *Resp. civ. prev.*, 9/2010, 1732 ss.

⁶¹ Cass. pen., 18 ottobre 1984 (dep. 10 gennaio 1985), n. 321, CED 167351 e in *Giust. pen.*, 1985, II, 631; Cass. pen., 8 gennaio 1982 (dep. 14 aprile 1982), n. 3788, CED 153177 e in *Riv. pen.*, 1982, 999; per Cass. pen. 20 dicembre 1989, (dep. 8 febbraio 1990), n. 1686, CED 183244, «I delitti di omicidio colposo e disastro colposo concorrono fra loro perché la morte di una o più persone non è considerata dalla legge come elemento costitutivo né come circostanza aggravante del reato di disastro che costituisce un'autonoma figura criminosa»; anche Cass. pen., 9 giugno 2006, n. 19775, in *DeJure*, Cass. 19 luglio 2017, n. 35585, in *DeJure*, e più recentemente, Cass. 19 febbraio 2021, n. 6490, in *DeJure*. In dottrina S. CORBETTA, *sub art. 449*, in *Codice penale commentato*, cit., tomo II, 2608 e anche F. TRONCONE, *Il delitto di naufragio colposo*, cit., 49, che ravvisa già in quel periodo una costante giurisprudenza a favore del concorso poiché non si versa in ipotesi di applicabilità del principio di specialità ex art. 15 c.p. o del criterio dell'assorbimento (*ne bis in idem* sostanziale) per la diversa oggettività giuridica delle due fattispecie; inoltre – si aggiunge – con un'unica condotta si realizzano due eventi differenti, uno di danno per le persone e l'altro di pericolo per l'incolumità pubblica.

⁶² Cass. pen., 6 novembre 1979, Levison, in *Foro it.*, 1981, II, 121. Qui la Suprema Corte ha confermato la sentenza di condanna per i reati di naufragio e omicidio colposi nei confronti dei proprietari e degli armatori di una nave affondata con perimenti dei trenta uomini dell'equipaggio. In questa vicenda la colpa è stata ravvisata nell'aver consentito la navigazione malgrado la carenza dei requisiti essenziali di sicurezza e l'insufficienza e l'inidoneità degli ufficiali di coperta, mentre il nesso causale tra condotta ed evento è stato ritenuto sussistente sebbene questo si fosse verificato per il capovolgimento della nave durante una burrasca, ritenuta soltanto concausa dell'evento, determinato anche – e in modo decisivo per la condanna – dalle preesistenti condizioni di precarietà di uomini e di materiali.

⁶³ G. MARINUCCI – E. DOLCINI – G.L. GATTA, *Manuale di Diritto Penale*, cit., 632.

(tutelati dalle disposizioni sull'omicidio e sulle lesioni). Altro discorso, che non può essere affrontato qui, è se davvero il criterio del medesimo bene giuridico sia davvero – con lo sguardo rivolto al *ne bis in idem* sostanziale – l'unico e risolutivo indice ai fini dell'applicazione della sussidiarietà e dunque di una sola fattispecie.

Il *cumulo giuridico*, dunque, opera tra i reati di naufragio e di omicidio (prima colposo e ora) nautico. L'introduzione della nuova fattispecie (che prevede la reclusione da due a sette anni) sembra eliminare anzi la possibilità di ritenere pena-base quella del reato di pericolo rispetto a quello di danno: procedendo infatti con il criterio tradizionale preferito dalla giurisprudenza delle sezioni unite della Cassazione⁶⁴, l'individuazione della violazione più grave, rispetto alla quale va fissata la pena-base, da aumentarsi poi sino al triplo, dovrebbe avvenire in astratto e dunque essa sarebbe in realtà risultata la fattispecie di naufragio colposo, punita con la reclusione da uno a cinque anni, più grave rispetto all'omicidio colposo che presenta la stessa pena massima ma un minimo minore (sei mesi). Se invece dovesse prevalere l'opinione dottrinale (con qualche conforto nella prassi)⁶⁵, per la quale "violazione" più grave sarebbe invece quella per la quale il giudice, alla luce di tutte le circostanze del caso concreto, infliggerebbe la pena più elevata, avrebbe potuto anche prevalere l'omicidio colposo. Con quest'ultima interpretazione, e dopo l'introduzione dell'omicidio nautico, in realtà potrebbe ancora essere ritenuta prevalente la fattispecie di naufragio colposo.

Ugualmente concorso formale vi sarà rispetto alle norme cautelari (soprattutto codificate) sulla navigazione represses autonomamente (oltre che con sanzioni amministrative) in sede penale, secondo uno schema frequente anche in campo antiinfortunistico per l'omissione di cautele dovute (esemplare il noto caso Thyssen), con conseguente applicazione del cumulo giuridico delle pene a partire dalla violazione più grave sulla quale applicare l'aumento, l'omicidio (colposo prima e ora) nautico o eventualmente il naufragio, come detto.

4. La riforma.

La legge approvata definitivamente il 20 settembre 2023 si compone di due articoli, contenenti l'introduzione dei reati di omicidio nautico e di lesioni personali nautiche, le ipotesi di fuga del conducente in caso di omicidio nautico e di lesioni personali nautiche gravi e gravissime e l'indicazione dei casi in cui è possibile procedere all'arresto in flagranza⁶⁶.

⁶⁴ Per tutte Cass. pen., ss.uu., 28 febbraio 2013 (dep. 13 giugno 2013), n. 25939, CED 255347.

⁶⁵ G. MARINUCCI – E. DOLCINI – G.L. GATTA, *Manuale di Diritto Penale*, cit., 645 (con riferimenti giurisprudenziali), anche per un argomento sistematico tratto dall'art. 187 disp. att. c.p.p. *Contra* G. FIANDACA – E. MUSCO, *Diritto penale. Parte generale*, cit., 716, i quali ritengono che con questo secondo indirizzo si stravolgerebbe la valutazione operata dal legislatore in merito all'obiettiva gravità delle fattispecie criminose.

⁶⁶ Una illustrazione dettagliata nella scheda di lettura n. 111 dell'Ufficio Studi della Camera dei Deputati.

4.1. L'introduzione dei reati di omicidio nautico e di lesioni personali nautiche e la normativa di collegamento.

L'art. 1 comma 1 dispone la *sostituzione* dell'art. 589-*bis* con una nuova fattispecie al fine di estendere la disciplina dell'omicidio stradale anche alla ipotesi dell'omicidio nautico. Nonostante l'integrale, formale, sostituzione, di fatto vi è semplicemente l'inserimento di specifiche disposizioni, in alcuni commi e nella rubrica, del riferimento all'omicidio nautico *senza innovare* rispetto alla precedente disciplina dell'omicidio stradale, anzi mutuandone integralmente, per quanto compatibile, la disciplina.

L'art. 589-*bis* è ora intitolato "Omicidio stradale o nautico" e al primo comma così prevede:

«Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni».

Si tratta della disposizione-base: in essa a qualificare la condotta è un profilo di colpa specifica rappresentato ora oltre che dalla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale anche, ora, da quella della «navigazione marittima o interna». Rispetto alla circolazione stradale non sono facilmente assimilabili le fonti da cui nascono le regole cautelari in tema di circolazione nautica, considerata la loro origine multilivello, spesso internazionale, poi statale, regionale e locale, oltre che il riferimento ai diversi mezzi nautici.

Nella scheda dell'Ufficio Studi della Camera dei Deputati vengono così descritte le fonti della disciplina:

«In materia di navigazione marittima e interna **a livello nazionale** si applicano principalmente le disposizioni del codice della navigazione (di cui al R.D. n. 327 del 1942), nonché quelle del codice della nautica (di cui al D.lgs. n. 171/2005).

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile (art. 1, c. 2 codice della navigazione).

Ai sensi del comma 1-*bis* (inserito dal D.lgs. n. 229 del 2017) dell'articolo 1 del codice della nautica da diporto, le disposizioni del relativo codice si applicano alle unità di cui all'articolo 3 dello stesso codice (vedi *infra*) **che navigano in acque marittime e interne**, fermo restando quanto previsto dall'art. 3 della legge n. 172 del 2003 (Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico) in relazione alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, nonché quanto previsto dal decreto-legge n. 457 del 1997 (Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione), istitutivo del registro delle navi adibite alla navigazione internazionale (c.d. Registro internazionale), nel quale sono iscritte, a seguito di specifica autorizzazione del Ministero dei trasporti, le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

In particolare, la **navigazione interna** (che comprende, ai sensi della definizione di cui all'articolo 2, del decreto legislativo n. 22 del 2009 "la navigazione effettuata **in acque diverse da quelle marittime**" ossia in fiumi, laghi, lagune, canali, ecc.) è regolamentata dal codice della navigazione e dall'apposito regolamento attuativo (d.P.R.

n. 631 del 1949, concernente approvazione del regolamento della navigazione interna). In tali testi normativi sono contenute molteplici disposizioni in materia di organizzazione della navigazione interna, zone portuali, lavoro, regime amministrativo delle navi, ed esercizio della navigazione.

Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione interna sono state in più fasi (d. P. R. n. 5 del 1972 e, successivamente, d. P. R. n. 616 del 1977) trasferite alle regioni. Da ultimo il decreto legislativo n. 112 del 1998 (articolo 105) ha attribuito alle regioni, fatte salve le competenze delle autorità portuali, le funzioni relative alla "disciplina della navigazione interna". Sono rimaste allo Stato le competenze in materia di sicurezza della navigazione interna e quelle relative all'accertamento delle competenze del personale navigante.».

Il quadro normativo così descritto va *integrato* con la più rilevante fonte per la prevenzione di incidenti (in particolare collisioni) in mare, di stampo internazionale, rappresentata dal *Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare* (Londra, 20 ottobre 1972), recepito in Italia con legge 1085/1977 ed entrato in vigore nel luglio del 1978, poi emendato più volte. Il c.d. COLREG72 (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) contiene una serie di regole cautelari sulla condotta delle navi nelle diverse condizioni di visibilità e manovrabilità⁶⁷, ma non ha dichiaratamente il carattere dell'eshaustività. Infatti proprio nella regola 1 a proposito dell'applicabilità delle disposizioni, dopo la regola generale per la quale « a) Le presenti Regole si applicano a tutte le navi in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima. », si aggiunge nella lett. b) che «Nessuna delle presenti regole deve ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dalle autorità competenti relativamente alla navigazione nelle rade, nei porti, nei fiumi, nei laghi o nelle vie d'acqua interne comunicanti con l'alto mare e accessibili alla navigazione marittima», con la importante riserva sul primato della Convenzione: «Tuttavia queste disposizioni speciali devono essere conformi il più possibile alle presenti Regole». Non solo: nella regola 2 (lett. a) si chiarisce che nessuna delle regole contenute nell'atto esonera dall'osservanza di «tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso» e nella lettera successiva (lett. b) anzi si mette in conto la necessità di discostarsi dalle regole di colpa specifica contenute nell'atto quando sopravvengano regole di esperienza che meglio si attagliano al caso concreto per evitare incidenti.

⁶⁷ Nella giurisprudenza di merito, per un'applicazione delle regole (5 e 12) cautelari contenute nel COLREG in un caso di omicidio colposo commesso alla guida di un'unità da diporto, Trib. La Spezia, Uff. ind. prel., 15 ottobre 2012, n. 396, in *Giur. merito*, 2013, 1, 168; ancor prima, nella tragica vicenda del Moby Prince (140 morti) – Trib. Livorno, 21 gennaio 1990, in *Dir. maritt.*, 1998, 1239 – fu contestata (e poi esclusa per mancanza del nesso eziologico) la violazione della regola 35 lett. g del COLREG (mancata emissione di segnali sonori in condizioni di visibilità ridotta). In sede di legittimità, tra le altre, Cass. pen., sez. IV, 11 febbraio 2021, n. 7952, in *Dejure*, a proposito di un conducente di una gondola nella laguna di Venezia al quale si contestava una condotta non rispettosa delle norme comunali della circolazione acquea, di quelle provinciali della navigazione locale e della regola di cui all'art. 16 sempre del COLREG, che aveva determinato l'investimento di una gondola causando la morte di un turista tedesco.

Insomma, secondo uno schema usuale della colpa in diritto penale, l'inosservanza delle regole codificate nel COLREG72 dà luogo ordinariamente a colpa, a meno che siano presenti circostanze concrete tali che il rispetto della norma sia essa stessa fonte di aumento del rischio: la vera regola di diligenza è dunque qui quella che deriva dall'ordinaria esperienza del *navigante modello*, un continuo trascorrere cioè tra regole di colpa specifica e regole di colpa generica, tra cautele codificate e non codificate.

Il richiamo contenuto nel testo del nuovo art. 589-bis c.p. alla «violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna» rischia di essere condizionante. Trasferendo qui le considerazioni svolte in dottrina con riferimento all'omicidio stradale⁶⁸, data la fisionomia di delitto autonomo che l'omicidio nautico condividerebbe con l'omicidio stradale, il requisito espresso – qualificante la condotta tipica – della «violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna» sarebbe in grado anche qui di escludere la rilevanza di condotte negligenti, imprudenti o imperite che non siano al contempo positivizzate in disposizioni di colpa specifica, incidendo dunque tra l'altro sulla corretta individuazione dei soggetti investiti di una posizione di garanzia. Il rischio sembra poter essere evitato grazie alla fitta rete di regole cautelari previste nelle diverse fonti e la stessa apertura a quelle non codificate, cioè non espresse ma doverose nel caso concreto, secondo lo schema del navigante modello, come nella regola 2 (lett. a) del COLREG72, che per così dire “positivizza” la colpa generica: altrimenti si riaprirebbe lo spazio applicativo per l'ordinaria figura dell'omicidio colposo.

Si ripropone in definitiva per la nautica il dibattito se il richiamo alla «violazione delle norme sulla circolazione stradale» significhi necessariamente un rimprovero nei termini di *colpa specifica* o se residui uno spazio *anche* per la *colpa generica*. La giurisprudenza di legittimità ha affermato qui che l'elemento soggettivo è rappresentato sia dalla colpa specifica (violazione delle norme sulla circolazione stradale) che dalla colpa generica (violazione delle normali regole di prudenza, diligenza e perizia). Per la Corte di Cassazione non è, infatti, necessaria la violazione di una specifica norma del codice della strada, ma è sufficiente l'inosservanza di regole di cautela generale, quali quelle richiamate dall'art. 140 cod. str., per il cui primo comma «Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la circolazione stradale»; tale norma, ponendo un principio informatore della circolazione, sarebbe implicitamente richiamata in ogni contestazione di colpa generica⁶⁹. Quanto ai rapporti tra colpa generica e colpa specifica, accade molto spesso inoltre, sia nella circolazione stradale che nella navigazione, che le regole cautelari violate siano del genere c.d. elastico, che cioè necessitano, per la loro applicazione, di un legame più o meno esteso con le condizioni specifiche in cui l'agente deve operare - al contrario di quelle cosiddette "rigide", che fissano con assoluta precisione lo schema di comportamento – ed è dunque necessario,

⁶⁸ Vedi qui in particolare P. VENEZIANI, voce *Omicidio stradale e responsabilità per colpa*, cit., 851.

⁶⁹ Cass. 2 maggio 2016, Bianchini, CED 266641 – 01.

ai fini dell'accertamento dell'efficienza causale della condotta antidoverosa, procedere a una valutazione di tutte le circostanze del caso concreto⁷⁰.

Va ancora segnalato il quadro sanzionatorio che risulta dal possibile concorso dell'omicidio nautico con il reato di naufragio colposo, almeno nell'ipotesi in cui l'incidente sia dovuto a una collisione o a un urto o comunque provochi la perdita o l'inutilizzabilità del natante, dell'imbarcazione o della nave (come nel caso di cronaca che ha suscitato l'ultimo dibattito). Dato infatti il costante riconoscimento del concorso formale eterogeneo già prima dell'art. 589 comma 1 c.p., e ora presumibilmente del nuovo art. 589-bis c.p., con il delitto di naufragio colposo (art. 449 c.p.), si applicherebbe sempre il cumulo giuridico, vale a dire la pena che dovrebbe infliggersi per la violazione più grave aumentata fino al triplo (art. 81 comma 1 c.p.). La pena-base dovrebbe risultare quella (nuova) per l'omicidio nautico, già di per sé particolarmente elevata e potrebbe subire un aumento (anche minimo ma comunque un aumento) che la renderebbe – proprio per la coesistenza (finora spesso indissolubile) con il delitto di naufragio – più grave rispetto a quella dell'omicidio stradale. Si impone dunque una interpretazione severa della fattispecie di pericolo di naufragio colposo per evitare tensioni con i principi di proporzionalità e ragionevolezza.

4.2. Le circostanze aggravanti per tipo di autore.

La modifica al secondo comma dell'art. 589-bis estende le previsioni relative all'omicidio stradale aggravato dallo stato di ubriachezza o stupefazione a chiunque, ponendosi alla conduzione di un'unità da diporto in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagioni per colpa la morte di una persona, stabilendo che sia punito anch'esso con la reclusione da 8 a 12 anni⁷¹.

Le prescrizioni prodromiche all'aggravamento di pena non sono equivalenti.

Le sanzioni per la guida in stato di ebbrezza previste dal codice della strada (art. 186) dipendenti dal livello del tasso alcolemico sono le seguenti:

- tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 g/l: sanzione amministrativa da 543 euro a 2.170 euro, sospensione della patente di guida tra 3 e 6 mesi;
- tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l: ammenda da 800 euro a 3.200 euro, arresto fino a 6 mesi, sospensione della patente di guida da 6 mesi a 1 anno;
- tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l: ammenda da 1.500 euro a 6.000 euro, arresto da 6 mesi a 1 anno, sospensione della patente di guida da 1 a 2 anni, sequestro

⁷⁰ Cass. 6 settembre 2018, Lenarduzzi, CED 273871 – 01, con riferimento a un omicidio colposo da incidente stradale.

⁷¹ Cfr., già con dopo l'introduzione dell'omicidio stradale, le critiche di C. PIERGALLINI, *Focus: l'omicidio stradale. Introduzione*, in *Riv. it. med. leg.*, 1/2020, 169 ss., sulle caratteristiche principali della riforma, nata, anche sotto una ragguardevole spinta massmediatica, per fronteggiare fatti di omicidio e di lesioni consumati – osserva Piergallini – da alcuni “tipi di autore”, socialmente intollerabili (ubriachi, drogati, “pirati della strada”), attraverso condotte impennate nella volontaria assunzione di rischi intollerabili, che soppiantano le regole cautelari.

preventivo del veicolo e sua confisca. Nel caso in cui il veicolo appartenga a persona estranea al reato, la durata della sospensione viene raddoppiata. La patente è inoltre oggetto di revoca nel caso in cui vi sia una condizione di recidiva nel biennio.

In tema di circolazione nautica da diporto, dopo la disposizione del primo comma dell'art. 53-bis (recentemente riformato) del codice del 2005 che fa divieto di assumere o ritenere il comando o la condotta o la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche, le sanzioni vengono ugualmente graduate sulla base del livello del tasso alcolemico⁷². Anche qui in sintesi e ove il fatto non costituisca reato:

- tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 g/l: sanzione amministrativa da 2.755 euro a 11.017 euro, sospensione della patente nautica tra 3 e 6 mesi;
- tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l: sanzione amministrativa da 3.550 euro a 12.500 euro, sospensione della patente nautica da 6 mesi a 1 anno;
- tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l: sanzione amministrativa da 5.000 a 15.000, sospensione della patente nautica da 1 a 2 anni, sequestro del veicolo e raddoppio delle sanzioni quando sia cagionato un sinistro marittimo⁷³. La patente è inoltre oggetto di revoca nel caso in cui vi sia una condizione di recidiva nel biennio.

Come è dato notare, la diversità non è solo di livello quantitativo all'interno comunque di sanzioni amministrative, ma è proprio differente la considerazione penalistica, visto che a partire dal tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l si passa nella circolazione stradale al campo penalistico contravvenzionale, mentre nella circolazione nautica vengono sì elevati i livelli monetari ma sempre nell'ambito di sanzioni amministrative. Da tale diversa considerazione conseguono poi distinte discipline in ordine al sequestro e alla confisca.

Oggetto di continui mutamenti nell'iter legislativo, anche nella precedente legislatura, è il riferimento alla *tipologia di mezzo nautico* per la quale si applica questo aggravamento di pena. Il testo originario presentato nella precedente legislatura conteneva il riferimento quale unico mezzo nautico alla "imbarcazione", un termine avente uno specifico significato nel contesto del codice della nautica da diporto e che lasciava fuori dunque dal campo applicativo le altre unità da diporto comprese in tale codice, e soprattutto le "navi", non rientranti nell'ambito definitorio delle imbarcazioni da diporto; inoltre anche mezzi nautici non dotati di propulsione meccanica sono dotati di potenzialità lesiva (viene richiamata per esempio un'unità a propulsione velica) e

⁷² L'art. 53-bis richiamato nel testo dell'articolo è intitolato "Conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool", mentre l'art. 53-quater disciplina l'ipotesi della "Conduzione di unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti e psicotrope".

⁷³ Le cronache estive del 2023 riportano il caso, nei pressi dell'isola di Spargi, nell'Arcipelago della Maddalena, della segnalazione da parte di alcune persone di uno skipper in evidente stato confusionale e poi accertato ubriaco, alla guida di un gommone con 16 passeggeri a bordo, tra i quali cinque bambini: lo skipper ha ricevuto una sanzione amministrativa di 6.600 euro per la guida in stato di ebbrezza, un'ulteriore sanzione di 459 euro per il superamento del numero massimo di passeggeri consentito, oltre al sequestro del gommone e alla sospensione della patente nautica (in una misura che sarà definita) da dodici a ventiquattro mesi.

dunque meritevoli di considerazione in un tale (proposto) contesto sanzionatorio⁷⁴. Di fronte a tali critiche si era già passati nella precedente legislatura alla previsione come mezzo di “*un natante, una imbarcazione o una nave*”, giacché sembrava meglio in grado di comprendere le diverse tipologie di circolazione nautica inclusa la navigazione mercantile. Questo riferimento è stato ripresentato nel progetto di legge a inizio di questa legislatura e poi ancora modificato nel testo finale approvato e divenuto legge: la dicitura “*unità da diporto*” è stata introdotta in sede referente durante l’esame della proposta di legge in Senato in sostituzione dei (ritenuti) generici termini di “*nave, imbarcazione e natante*” contenuti nel testo originario, al fine dichiarato di determinare con maggiore precisione l’ambito di applicazione della fattispecie di reato, ma forse però anche per creare omogeneità tra il mezzo e la normativa dove è prevista la disciplina sanzionatoria della guida in stato di ebbrezza. Una soluzione coerente con la normativa di settore avrebbe potuto essere quella del mero riferimento alla “*nave*”, valendosi dell’ampia nozione dell’art. 136 cod. nav.⁷⁵, che comprende qualsiasi costruzione che risponda alla sua definizione, senza distinguere sulla base dell’impiego in mare o nella navigazione interna: dunque tecnicamente anche le unità elencate e disciplinate nel codice della nautica da diporto – il cui ambito, per inciso, è definito non solo dalle dimensioni, ma anche, e soprattutto anzi, dalla destinazione di impiego – corrispondono alla nozione di “*nave*”⁷⁶. Infine si sarebbe potuto anche pensare una definizione valida agli effetti penali, col rischio però di appesantire ulteriormente la fattispecie proposta, oppure molto più semplicemente utilizzare una formula amplissima (da reato comune e non da reato proprio) come “*chiunque alla guida di un mezzo nautico*” oppure di un “*veicolo navale*” o “*di navigazione*” estendendo le disposizioni sulla guida in stato di ebbrezza contenute nel codice della nautica da diporto a qualsiasi ipotesi di guida in mare o nelle acque interne, per la banale considerazione che la guida in stato di ebbrezza merita le speciali sanzioni previste nel rinnovato articolo del codice penale sempre e non solo nella nautica da diporto; settore quest’ultimo, evidentemente, comunque, ritenuto

⁷⁴ Per tali condivisibili critiche, M. COMENALE PINTO, *Il «diritto vivente» e l'autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, in *Riv. dir. nav.*, 1/2021, 45 ss. e in particolare nt. 119.

⁷⁵ Per l’art. 136 cod. nav, al primo comma, «Per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo», e poi al secondo: «Le navi si distinguono in maggiori e minori. Sono maggiori le navi alturiere; sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna». Nel COLREG al termine “nave” viene assegnato – alla regola 3 lett. a, tra le definizioni generali – un significato amplissimo: «qualsiasi tipo di natante, compresi quelli non dislocanti e gli idrovolanti, usati o in grado di essere usati come mezzo di trasporto sull’acqua».

⁷⁶ Per la definizione nel codice della navigazione dei veicoli tipici della navigazione, S. ZUNARELLI - M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, ed. V, Milano 2023, 71 e, per le varie tipologie di unità da diporto, 78-79. Rispetto a questa categoria gli Autori osservano che con la riforma del 2017 si è recata una significativa modifica rispetto alla precedente tripartizione basata soltanto su criteri dimensionali e che si limitava a contemplare natanti, imbarcazioni e navi da diporto, e si è arrivati invece a una definizione disomogenea, in quanto caratterizzata dalla commistione di criteri dimensionali, di destinazione e storici. Nel codice del diporto (art. 3) le unità da diporto sono infatti distinte in varie tipologie: unità utilizzata a fini commerciali, nave da diporto maggiore, nave da diporto minore, nave da diporto minore storica, imbarcazione da diporto, natante da diporto, moto d’acqua.

quello di maggiore impatto pratico e per il quale già esiste una disciplina sanzionatoria simile a quella del codice della strada, in quanto basata sui diversi livelli di assunzione di alcool.

De iure condito rimarranno comunque applicabili (in concorso con l'omicidio nautico di cui al primo comma del nuovo art. 589-bis) le disposizioni penali del codice della navigazione (almeno con riferimento a ciò che non rappresenta navigazione interna: l'art. 1087 cod. nav. esclude dall'applicazione a essa le disposizioni degli artt. 1088-1160⁷⁷): l'art. 1120 (*Ubbriachezza*) punisce infatti con la reclusione da sei mesi a un anno «Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubbriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio»; la reclusione è da uno a sei mesi per i componenti dell'equipaggio che si trovino in un tale stato di ubriachezza durante un servizio attinte alla sicurezza della navigazione o nel momento in si deve assumerlo. Le medesime sanzioni si applicano, sull'esempio del codice penale, se l'esclusione o la menomazione della capacità al comando o al pilotaggio o allo svolgimento delle specifiche mansioni di sicurezza dell'equipaggio siano dovute all'uso di stupefacenti. Soprattutto però l'articolo successivo (1121 cod. nav.) prende in considerazione – tra le *Condizioni di maggiore punibilità* relative a una serie di articoli, tra i quali il 1120⁷⁸ – il naufragio e la morte di persone prevedendo sanzioni assai severe: «1) della reclusione da due a otto anni, se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita di un aeromobile; 2) della reclusione da tre a dodici anni, se, nel caso previsto dal numero precedente, la nave o l'aeromobile sono adibiti al trasporto di persone». Non va dimenticato che tra le fattispecie aggravate dall'art. 1121 cod. nav. rientrano anche ipotesi come l'omissione di soccorso, l'omissione o rimozione di segnali, l'abbandono del pilotaggio o del posto, l'addormentarsi durante un servizio attinente alla sicurezza della nave, che pure rappresentano violazioni di regole cautelari e per le quali potrebbe porsi un problema di concorso con la nuova fattispecie di omicidio (stradale o) nautico, da valutare alla luce dei significati tecnici da attribuire alle figure contemplate nel codice della navigazione, da ritenersi comunque fonte richiamata dal disposto del primo comma dell'art. 589-bis c.p. (“con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e della navigazione marittima o interna”).

Le ulteriori ipotesi di omicidio stradale commesse in stato di ubriachezza, previste ai commi terzo e quarto dell'art. 589-bis, vengono coerentemente modificate per estenderne le previsioni all'omicidio nautico. Sono i casi in cui sia accertato nel

⁷⁷ *Retro* nota 36, in particolare sui limiti della navigazione “interna”, T. PADOVANI, voce *Reati della navigazione*, cit., 1196.

⁷⁸ Le “condizioni di maggiore punibilità” di cui parla l'art. 1121 cod. nav. devono in realtà ritenersi circostanze aggravanti in quanto si tratta di istituto estraneo al nostro ordinamento e mutuato dalla dottrina tedesca del tempo: in quanto circostanze rientrano nell'imputazione soggettiva, così rispettando il principio di colpevolezza. Sul punto così M. TRAPANI, *Il reato e le sue conseguenze. Punibilità, pena, punizione in un sistema criminale integrale e integrato*, Roma 2022, 87, nt. 191.

conducente un tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 grammi per litro, quindi inferiore a quanto previsto dal secondo comma. In entrambi i commi, al riferimento normativo che stabilisce tale limite per i conducenti di veicoli circolanti su strada (art. 186, c. 2, lett. b), del codice della strada), viene aggiunto quello dell'art. 53-*bis*, comma 2, lett. b), del codice della nautica da diporto, che stabilisce lo stesso limite per i conducenti di unità da diporto.

In particolare, il terzo comma, riguardante i conducenti di veicoli a motore che esercitino l'attività di trasporto di persone o di cose (indicati all'art. 186-*bis*, comma 1, lettere b), c) e d) del codice della strada), viene integrato con il riferimento a coloro che utilizzano unità da diporto a fini commerciali. Nei confronti di tali soggetti, in caso di commissione di omicidio colposo nello svolgimento della suddetta attività di navigazione commerciale, si applica la stessa pena prevista dal secondo comma, ovvero la reclusione da 8 a 12 anni, anche se in presenza di un tasso alcolemico inferiore proprio in virtù del fatto che lo stato di ebbrezza viene rilevato nell'esercizio di un'attività professionale.

Il quarto comma prevede invece l'applicazione di una pena più mite (reclusione da 5 a 10 anni) qualora l'omicidio sia cagionato da un conducente sul quale sia rilevato un tasso alcolemico superiore a 0,8 ma inferiore a 1,5 grammi per litro che non eserciti attività commerciale.

Rimane logicamente immutato il quinto comma, perché riguarda situazioni di estrema imprudenza riferibili al solo omicidio stradale: eccesso di velocità su strade urbane ed extraurbane, attraversamento con il semaforo rosso o circolazione contromano, inversione di marcia in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o linea continua. Si sarebbe potuto pensare di includere ipotesi di estrema imprudenza anche nel campo nautico (vedi alcune di quelle comprese nell'art. 53 del codice della nautica da diporto), come per esempio, in un emendamento (dep. Casu) rigettato, l'ipotesi del conducente di un'unità da diporto che, non rispettando le regole di precedenza o la prescritta distanza dalla costa o da un subacqueo, cagioni per colpa la morte di una persona, ma non si è fatto presumibilmente per esigenze di celerità nell'approvazione.

La modifica al sesto comma consiste nell'adeguamento alle prescrizioni sulla mancanza, sospensione o revoca della patente⁷⁹: ora si prevede che le pene previste dall'art. 589-*bis*, a eccezione delle ipotesi previste dal quinto comma (il quale, come appena visto, rimane identico ed è applicabile al solo omicidio stradale) siano aumentate se il fatto è commesso da persona non munita di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata ovvero nel caso in cui il natante, l'imbarcazione o la nave, sia

⁷⁹ Si tratta di un settore di non perfetto parallelismo con la circolazione stradale. Proprio in sede di dibattito parlamentare si sono poste in luce alcune forti criticità. Nell'intervento della senatrice Floridia così si osserva: «Ricordo inoltre che, fin dall'età di sedici anni, nel nostro Paese si può guidare un'imbarcazione senza patente, a patto che si navighi entro sei miglia dalla costa. Ma questo è un vero problema, perché è proprio quella sotto le sei miglia la fascia più critica, poiché copre anche la sottocosta e necessita di maggiori conoscenze e competenze per incidenti, problematiche e imprevisti che possono emergere. Dai diciotto anni in poi, si può navigare fino a un massimo di dodici miglia dalla costa se la barca è correttamente omologata. Per contro, per guidare un motorino di 50 centimetri cubici ci vogliono la patente e la targa.».

di proprietà dell'autore del fatto e tale mezzo risulti sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

4.3. *La circostanza attenuante relativa all'efficienza causale.*

Come il quinto anche il settimo comma rimane immutato perché, prevedendo la diminuzione della pena fino alla metà qualora l'evento non dipenda esclusivamente dall'azione o dall'omissione del colpevole⁸⁰, è immediatamente applicabile anche all'omicidio nautico. La circostanza attenuante (a effetto speciale) della realizzazione dell'evento quale non esclusiva conseguenza dell'azione od omissione del colpevole potrebbe avere un significativo *impatto in campo nautico*⁸¹, considerato che consentirà di tenere conto per esempio delle condizioni meteorologiche, fortemente condizionanti la circolazione nautica, in cui l'incidente si sia verificato⁸². Risulteranno qui particolarmente utili le osservazioni della Corte costituzionale (sent. n.88/2019) su questa circostanza attenuante fondata sul carattere non esclusivo dell'efficienza causale della condotta dell'autore, introdotta per moderare il notevole rigore della risposta sanzionatoria, e che è per la Corte del tutto coerente col sistema delle circostanze perché afferisce al rapporto causale, retto dal principio dell'equivalenza delle condizioni, e che vuole che il concorso di cause preesistenti, simultanee o sopravvenute, anche se indipendenti dall'azione od omissione del colpevole, non escluda il rapporto di causalità tra l'azione od omissione e l'evento (art. 41 c.p.).

4.4. *Pluralità di eventi lesivi.*

Infine, con la modifica all'ottavo comma, si estende al conducente di un'unità da diporto la disposizione prevista per i casi di pluralità di eventi lesivi. L'estensione alle "ipotesi di cui ai commi precedenti" sembra però non tener conto che nel primo comma autore può essere "chiunque" e non solo "il conducente dell'unità da diporto" citato in questo ottavo comma: è vero che questa mancata corrispondenza vi è anche per il conducente stradale ma il riferimento al "veicolo" ha una portata onnicomprensiva al contrario dell'unità da diporto, qualifica più limitata derivante dal tipo di utilizzo. In particolare, comunque, si prevede che, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, debba applicarsi la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave

⁸⁰ Per una recente vicenda, con mancata applicazione dell'attenuante della concausa ex art. 589-bis comma 7, A. CAPPELLINI, *Colpa e concausa della vittima: il G.U.P. di Roma sull'omicidio stradale di Corso di Francia*, in *Giur. it.*, 11/2021, 2462 ss.

⁸¹ Vedine già alcune implicazioni riguardo all'omicidio stradale in N. PISTILLI, *Il concorso di colpe nella circolazione stradale: alcuni punti fermi attendendo la giurisprudenza al varco della nuova attenuante*, in *Dir. pen. proc.*, 2017, 1451 ss.

⁸² Fino al possibile esito nel caso fortuito come in passato riconobbe Trib. Varese, Sez. uff. ind. prel., 4 giugno 1999, in *Foro ambr.*, 1999, 438.

delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, purché tale pena non superi gli anni diciotto di reclusione (quindici anni è invece il limite previsto all'art. 589 per l'omicidio colposo), configurando dunque un'ipotesi di concorso formale di reati. Continua ad aversi qui – per consolidata giurisprudenza già con riferimento all'omicidio colposo e poi a quello stradale – una unificazione del reato solo *quoad poenam*, restando autonome e distinte le singole violazioni.

4.5. *L'omicidio stradale o nautico aggravato dalla fuga del conducente.*

Con l'art. 1 comma 2 della legge appena approvata viene estesa (coordinando la rubrica) anche all'omicidio nautico, così come ora risulta dall'art. 589-*bis*, la specifica *circostanza aggravante* (art. 589-*ter*), *a effetto speciale*, per il caso in cui il conducente, resosi responsabile di un omicidio (stradale o nautico), si sia dato alla fuga. In tale ipotesi la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni. L'aggravante è soggetta ai limiti del giudizio di bilanciamento stabiliti dall'art. 590-*quater* ("Computo delle circostanze"). Va ora tenuto conto, ai fini delle successive applicazioni in concorso, di quanto ha chiarito la giurisprudenza di legittimità sul rapporto tra il reato (qui in esame) di omicidio stradale aggravato dalla fuga con quello di omessa prestazione di assistenza (comma 7 dell'art. 189 del codice della strada), il quale non risulta assorbito dall'ipotesi aggravata di cui all'art. 589-*ter*, che attiene alla sola ipotesi di «fuga del conducente»⁸³, risultando differente l'oggettività giuridica della fattispecie del codice della strada, finalizzata ad assicurare il necessario soccorso alle persone rimaste ferite: si tratta dunque di due fattispecie (quella dell'art. 589-*ter* c.p. e quella dell'art. 189 c. 7 cod. str.) autonome e indipendenti, sicché è ravvisabile un concorso materiale tra le due ipotesi criminose. Quanto all'omicidio nautico con fuga del conducente l'ipotesi che potrebbe venire in considerazione, ai fini del concorso di reati, nel codice della navigazione è non tanto il delitto di "omissione di soccorso" dell'art. 1113, che ha presupposti e condizioni applicative (la richiesta dell'autorità competente) particolari, quanto piuttosto la fattispecie (compresa nel capo VII del codice della navigazione dedicato ai delitti contro la persona) dell'art. 1158 la cui rubrica reca "Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo", seppur anch'essa con qualche limitazione applicativa⁸⁴.

⁸³ Rimane invece assorbita – secondo il paradigma del reato complesso di cui all'art. 84 c.p. – nel reato di omicidio stradale aggravato dalla fuga del conducente ex art. 589-*ter* la distinta ipotesi del comma 6 dell'art. 189 del Codice della strada, che ugualmente prevede la condotta di fuga dopo un incidente stradale.

⁸⁴ Art. 1158 cod. nav.: «Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionali o stranieri, che omette di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito con la reclusione fino a due anni.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione fino a sei mesi; nei casi indicati nel comma precedente, le pene ivi previste sono ridotte alla metà.»

4.6. *Le lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime.*

Il comma 3 dell'art. 1 della legge di riforma estende l'autonoma fattispecie di lesioni personali stradali (art. 590-*bis*) anche alle ipotesi di lesioni, gravi o gravissime, che siano commesse con violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna.

Le due fattispecie degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, al netto della diversità di condotta e del diverso trattamento sanzionatorio, uguale rispetto al testo originario, condividono la stessa struttura e sono articolate in maniera sostanzialmente identica sotto il profilo della formulazione. Dunque anche in questo caso il comma 3, pur intervenendo attraverso l'integrale sostituzione dell'art. 590-*bis* c.p., si limita poi a inserire, in alcuni commi e nella rubrica del citato articolo, taluni incisi allo scopo di introdurre nell'ordinamento la fattispecie di lesioni nautiche gravi o gravissime senza innovare rispetto a quanto già previsto per lesioni stradali gravi o gravissime e non modifica i commi quinto, che riguarda circostanze aggravanti applicabili alle sole lesioni stradali, e settimo, che prevede la diminuzione della pena fino alla metà qualora l'evento non dipenda esclusivamente dall'azione o dall'omissione del colpevole ed è immediatamente applicabile anche alle lesioni nautiche. Rimane identico, rispetto alla formulazione del precedente art. 590-*bis*, anche il comma 9, che in seguito alla Riforma Cartabia (D. lgs. 150/2022) dispone che qualora non ricorra alcuna delle circostanze aggravanti previste dall'articolo (ovvero nelle ipotesi base di lesioni gravi o gravissime causate da inosservanza delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna di cui al primo comma), il reato sia perseguibile a querela della persona offesa.

Nel dettaglio, e avvalendoci della scheda di lettura del Servizio Studi della Camera dei Deputati:

«il primo comma dell'art. 590-*bis* viene modificato al fine di prevedere che le lesioni conseguenti alla violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna integrino un'ipotesi di reato colposo punibile con la reclusione da 3 mesi a 1 anno in caso di lesioni gravi e da 1 a 3 anni nel caso in cui le lesioni procurate siano gravissime.

La modifica al secondo comma dell'art. 590-*bis* estende le relative previsioni a chiunque, ponendosi alla conduzione di un'unità da diporto in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagioni per colpa lesioni gravi o gravissime ad una persona, stabilendo che sia punito, rispettivamente, con la reclusione da 3 a 5 anni e da 4 a 7 anni.

Ai riferimenti normativi concernenti lo stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro e lo stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope contenuti nel codice della strada (rispettivamente art. 186, c. 2, lett. c) e 187) vengono affiancati gli analoghi riferimenti contenuti nel codice della nautica da diporto, ovvero gli articoli 53-*bis*, comma 2, lett. c) e 53-*quater*.

Ulteriori ipotesi di lesioni colpose commesse in stato di ebbrezza alcolica sono altresì previste ai commi terzo e quarto dell'art. 590-*bis*, che vengono coerentemente modificati per estenderne le previsioni alle lesioni nautiche. Si tratta di casi in cui sia accertato nel conducente un tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 grammi per litro, quindi inferiore a quanto previsto dal secondo comma. In entrambi i commi, al riferimento normativo che stabilisce tale limite per i conducenti di veicoli circolanti su strada (art. 186, c. 2, lett. b), del codice della strada), viene aggiunto quello dell'art. 53-*bis*, comma 2, lettera b), del codice della nautica da diporto, che stabilisce lo stesso limite per i conducenti di unità da diporto.

In particolare, il terzo comma riguarda attualmente i conducenti di veicoli a motore che esercitino l'attività di trasporto di persone o di cose (indicati all'art. 186-*bis*, comma 1, lettere b), c) e d) del codice della strada) e viene integrato con il riferimento a coloro che utilizzano unità da diporto a fini commerciali. Nei confronti di tali soggetti, in caso di commissione di lesioni colpose nello svolgimento della suddetta attività di navigazione commerciale, si applica la stessa pena prevista dal secondo comma, ovvero la reclusione da 3 a 5 anni per le lesioni gravi e da 4 a 7 anni per le lesioni gravissime, anche se in presenza di un tasso alcolemico inferiore, proprio in virtù del fatto che lo stato di ebbrezza viene rilevato nell'esercizio di un'attività professionale.

Il quarto comma prevede invece l'applicazione di una pena più mite (reclusione da 1 anno e 6 mesi a 3 anni per le lesioni gravi e da 2 a 4 anni per le lesioni gravissime) qualora le lesioni siano cagionate da un conducente su cui sia rilevato un tasso alcolemico superiore a 0,8 ma inferiore a 1,5 grammi per litro che non eserciti attività commerciale.

Con la modifica al sesto comma si prevede che le pene previste dall'art. 590-*bis*, a eccezione delle ipotesi previste dal quinto comma (il quale, come già visto, rimane identico ed è applicabile alle sole lesioni stradali) siano aumentate se il fatto è commesso da persona non munita di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata ovvero nel caso in cui il natante, l'imbarcazione o nave, sia di proprietà dell'autore del fatto e tale mezzo risulti sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Con la modifica all'ottavo comma, si estende al conducente di un'unità da diporto la disposizione prevista per i casi di pluralità di eventi lesivi. In particolare, si prevede che, qualora il conducente cagioni lesioni a più persone, debba applicarsi la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, purché tale pena non superi gli anni 7 di reclusione.».

Ancora, per l'art. 1 comma 4 della legge, un semplice aggiornamento in rubrica è stato sufficiente per adeguare la fattispecie di "Fuga del conducente" (art. 590-*ter*), aggiungendo il riferimento alle lesioni personali nautiche, oltre a quelle stradali già previste⁸⁵.

⁸⁵ A proposito dell'art. 590-*ter* c.p. va segnalata la recente ordinanza del Tribunale di Monza (Sez. pen., ord. 28 aprile 2023, G.U. n. 23 del 7 giugno 23, Giud. Polastri, in *questa Rivista*, 5 agosto 2023, con scheda di F.E. MANFRIN, [Compatibilità costituzionale delle pene fisse: il Tribunale di Monza solleva una questione con riferimento alle lesioni stradali gravi aggravate dalla fuga del conducente ex art. 590-*ter* c.p.](#)) che pone la **questione di legittimità costituzionale in ordine** alla parte in cui prevede che per le lesioni

4.7. Le modifiche al codice di procedura penale in tema di arresto in flagranza.

L'art. 2 della legge infine adegua le disposizioni del codice di procedura penale in tema di arresto, obbligatorio e facoltativo, in flagranza, prevedendo per l'omicidio nautico e per le lesioni nautiche gravi o gravissime lo stesso trattamento previsto in tema di circolazione stradale. Più precisamente – ai sensi del comma 1 dell'art. 2 – l'art. 380 comma 2 lett. m-*quater* prevede ora l'arresto obbligatorio in flagranza, già previsto per l'omicidio stradale aggravato dallo stato di alterazione del conducente ai sensi dell'art. 589-*bis*, secondo e terzo comma, per la nuova fattispecie dell'omicidio nautico (aggravato). Si è qui anche proceduto a una integrazione sulla base di quanto già prevede il codice della strada nell'art. 189 (*Comportamento in caso di incidente*) nel caso del conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose: in tale evenienza non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato. Con un ragionamento a *fortiori* si è ritenuto dunque di integrare così la disposizione dell'art. 380 comma 2 lett. m-*quater* sull'arresto obbligatorio in flagranza nei casi di omicidio stradale e nautico aggravato: «salvo che il conducente si sia immediatamente fermato, adoperandosi per prestare o attivare i soccorsi, e si sia messo immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria».

Infine, il comma 2 dell'art. 2 modifica l'articolo 381, comma 2, lettera m-*quinquies*, del codice di procedura penale in materia di arresto facoltativo in flagranza per il delitto di lesioni colpose stradali gravi o gravissime previsto dall'articolo 590-*bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, del codice penale, estendendo tale possibilità anche al delitto di lesioni colpose nautiche gravi o gravissime.

5. Considerazioni finali.

La legge approvata definitivamente il 20 settembre 2023 *colma effettivamente una lacuna* nel nostro ordinamento penale, ponendo fine a una ingiustificata disparità di trattamento dell'omicidio nautico rispetto all'omicidio stradale; e già questo è un merito del provvedimento legislativo. Altro discorso è se davvero questa tecnica casistica di

colpose gravi o gravissime con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale previste dall'art. 590-*bis*, co. 1, c.p. **aggravate dalla fuga del conducente, la pena non possa comunque essere inferiore a tre anni.**

La questione è stata ritenuta dal Tribunale monzese rilevante e non manifestamente infondata in relazione agli **articoli 3 e 27, co. 1 e 3, della Costituzione**. Si tratta della seconda questione di legittimità che investe – a meno di un anno di distanza e per ragioni sostanzialmente sovrapponibili ad analoga questione sollevata dal Tribunale di Milano – questo profilo della disposizione, al fine di denunciarne la problematica compatibilità con il **principio di uguaglianza** e di **ragionevolezza della pena, in funzione rieducativa**.

parcellizzazione dell'omicidio colposo risponda a una equilibrata politica criminale: e qui i dubbi già riguardavano l'omicidio stradale, espressione di una politica criminale priva di un disegno complessivo e animata spesso dal fattore del consenso su temi di forte impatto. Sul piano pratico ugualmente *difficili da dimostrare* sono la valutazione di incidenza e il maggior effetto preventivo che assumono nuove sanzioni su comportamenti colposi e specialmente imprudenti, con una tipologia di autore del tutto peculiare, rispetto a quanto potrebbe derivare da un rafforzamento delle regole cautelari di base con annesse autonome sanzioni amministrative.

Fermo il giudizio negativo su questa lunga fase politico criminale – che dovrà prima o poi concludersi, per l'insostenibilità degli effetti – rimane il profilo tecnico di questo adeguamento legislativo, non scevro di difficoltà, dato che la nuova figura è "tarata" su un precedente "*uguale ma diverso*". Abbiamo esaminato, tra le principali criticità, la *natura assai più variegata delle regole cautelari* nella navigazione rispetto alla circolazione stradale e la diversità (e ampiezza) del quadro normativo di contorno, con la fattispecie di naufragio (colposo) che fa spesso da accompagnamento alla contestazione dell'omicidio, tutte circostanze che rendono concreto il rischio di una punizione maggiore dell'omicidio nautico rispetto a quello stradale. Si pone poi il problema di un *quadro applicativo dubbio* per la varietà terminologica, emersa anche nel corso dei lavori parlamentari, e in fondo con differenze immotivate attraverso il riferimento normativo alle unità da diporto (termine tecnico con significato preciso) per le fattispecie aggravate specie dall'abuso di alcool o dall'assunzione di stupefacenti. D'altro canto, proprio la previsione congiunta con l'omicidio stradale consentirà alla fattispecie di omicidio nautico di giovare di un percorso teorico e applicativo assai esplorato nell'infinita casistica della circolazione stradale⁸⁶.

Sullo sfondo dunque – e non solo qui – si scorge l'esigenza di un *raccordo tra la legislazione complementare e quella del codice penale*. La fattispecie dell'art. 589-bis c.p. è

⁸⁶ Si pensi da ultima, alla sentenza n. 146/2023 della Corte costituzionale, con la quale è stata ritenuta non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 168-bis, primo comma, cod. pen., nella parte in cui **non consente l'astratta ammissibilità della sospensione del procedimento con messa alla prova** dell'imputato in ipotesi di omicidio stradale **allorché non ricorra alcuna aggravante** e sussistano gli estremi dell'**attenuante, a effetto speciale, del concorso di colpa della vittima** nella causazione del sinistro mortale. È auspicabile però per la Corte che il legislatore – nelle scelte di politica criminale di sua esclusiva prerogativa – valuti una più ampia ammissibilità della messa alla prova anche per reati che sono molto meno gravi di quelli per cui oggi tale beneficio è consentito, prevedendo che le attenuanti a effetto speciale siano rilevanti agli effetti della messa alla prova. Nella giurisprudenza della Corte di Cassazione recentemente Cass. 23 febbraio 2023 (ud. 9 febbraio 2023), n. 7879, Varretta, dove si afferma necessario, per l'imputazione soggettiva dell'evento in presenza di violazione di regole cautelari elastiche (frequenti anche in ambito nautico), l'apprezzamento della concreta prevedibilità ed evitabilità dell'evento da parte dell'agente modello. La Suprema Corte afferma espressamente, contestando l'impostazione della Corte territoriale, che «non era sufficiente, per rispondere alle doglianze difensive, fare applicazione del principio secondo il quale gli utenti della strada si devono considerare responsabili anche dei comportamenti imprudenti posti in essere da altri, ove prevedibili (Sez. 4, n. 8090 del 15/11/2013, dep. 2014, Saporito, Rv. 259277; Sez. 4, n. 33385 del 08/07/2008, Ianniello, Rv. 240899), essendo anche necessario affrontare compiutamente l'ulteriore argomento della evitabilità dell'evento in concreto, in base alla considerazione *ex ante* di quello che avrebbe dovuto essere il comportamento esigibile in una determinata condizione da un'automobilista diligente e prudente (Sez. 4, n. 9390 del 13/12/2016, dep. 2017, Di Pietro, Rv. 269254 - 01)».

l'ultimo stadio di tutela, quella rivolta all'offesa più grave, ma prima vengono altri stadi normativi contenenti anticipazioni di tutela che dovrebbero contribuire a un sistema progressivo e modulato⁸⁷, senza sovrapposizioni o duplicazioni e rispettoso dei *principi di proporzionalità e ragionevolezza*. A maggior ragione ci sembra di avvertire questa necessità – qualche spunto è emerso – in un sistema come quello che precede l'omicidio nautico, con una congerie normativa multilivello e con respiro da locale a statale e internazionale, un quadro certamente più complicato rispetto alla circolazione stradale.

Rimane infine il *problema di una rincorsa continua*, se non si sarà pronti ad accomunare le situazioni di rischio, quando paragonabili, nei medesimi provvedimenti: come accennato, l'esempio è dato da un recente disegno di legge (governativo) che interviene su sanzioni, prevenzione ed educazione stradale, con un rafforzamento delle misure di contrasto alla guida sotto l'effetto di alcool e droghe, e che dunque già sarebbe opportuno estendere, nei limiti della compatibilità, alla nautica.

⁸⁷ In generale, sui possibili modelli di raccordo, già da tempo L. FOFFANI, *Codice penale e legislazione complementare: da un modello 'policentrico' a un modello 'piramidale'*, in M. Donini (a cura di), *Modelli ed esperienze di riforma del diritto penale complementare*, Milano 2003, 293 ss., e dopo l'introduzione nel codice penale della riserva di codice, M. DONINI, *L'art. 3 bis c.p. in cerca del disegno che la riforma Orlando ha forse immaginato*, in *Dir. pen. proc.*, 4/2018, specie 433, e G. ROTOLO, *Riserva di codice e legislazione penale complementare*, in *Jus – Online*, 3/2019, specie 167 ss.