



Massimiliano Oggiano

Avvocato penalista, specializzato in tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, componente della Rete giuridica AIAS e del GTS "Mare"



Sicurezza nella circolazione stradale e nella navigazione da diporto

Gli effetti degli sviluppi più recenti del diritto penale relativo all'omicidio e alle lesioni personali colpose. Dalla figura circostanziata di delitto alle fattispecie delittuose autonome di "omicidio stradale" e "omicidio nautico".

■ I principi cardine del diritto penale e della responsabilità penale

Una regola aurea ha sempre orientato il mio studio del diritto penale:

"nullum crimen sine actione, lege, culpa, iniuria"

(non c'è reato senza una condotta, dolosa o colposa, espressamente prevista dalla legge, che abbia effettivamente leso o messo in pericolo un bene fondamentale dell'individuo o della collettività).

Il diritto penale caratterizzato da sanzioni estremamente afflittive trova applicazione solo in ultima istanza, laddove sia necessario proteggere beni di primaria importanza e ogni altro mezzo di tutela risulti insufficiente o inadatto.

Cosicché, certamente, la vita e l'incolumità (individuale e collettiva), in quanto beni di rilievo finanche costituzionale, devono esser tutelate con previsioni normative che puniscono in modo assai severo chi le lede o le mette in pericolo.

Ecco per quale ragione non credo esista un ordinamento giuridico che non annoveri tra le sue fat-

tispecie delittuose l'omicidio e le lesioni personali (quantomeno nella forma dolosa). Il carattere fondamentale dei predetti beni giuridici rende necessaria la tutela anche da condotte involontarie ma pur sempre lesive della vita e dell'incolumità individuale. Da qui la doverosa canonizzazione dei delitti di omicidio e lesioni personali di natura colposa per i quali, data l'assenza di volontà nella causazione dell'evento, è previsto un regime sanzionatorio meno affittivo e comunque calibrabile sulla base delle concrete circostanze che hanno caratterizzato il singolo evento, codificate in modo generico dagli artt. 62 e 63 del codice penale (e quindi applicabili indistintamente a ciascun reato) ovvero previste in modo specifico per i reati di omicidio e di lesioni personali colpose.

È naturale che, proprio in ragione delle innumerevoli condotte potenzialmente idonee a cagionare la morte e le lesioni personali, le fattispecie in esame si caratterizzino per la descrizione assai generica della condotta delittuosa in quanto eziologicamente connessa con l'evento incriminato: "*Chiunque cagiona*" la morte ovvero le lesioni "*è punito*"...

La formulazione del precetto mediante il richiamo a cosiddette "*condotte libere*" rispetta in pieno la regola aurea di cui ho fatto menzione nel principio di

questo mio contributo e preserva la norma penale da precoce obsolescenza. È chiaro che molto affidamento viene riposto sul compito del giudice che è chiamato a una delicata opera di valutazione della sussistenza del reato e, nel rispetto della forbice stabilita dal legislatore, della misura di pena da irrogare nel caso specifico.

A distanza di quasi cento anni dall'entrata in vigore del codice penale le cose sono profondamente mutate.

Il legislatore, certamente spinto dalla necessità di assicurare sempre maggior tutela ai beni fondamentali dell'individuo (vita e incolumità personale) ha progressivamente inasprito il regime sanzionatorio dell'omicidio e delle lesioni personali colpose e ha, nel tempo, da un lato introdotto nuove figure di reato che hanno, in taluni casi, anticipato la tutela del bene a momenti anteriori alla sua concreta lesione (canonizzando reati legati alla mera violazione di particolari regole cautelari foriera di rischi per la vita e per l'incolumità individuale e collettiva), dall'altro sovrapponendo alle originarie fattispecie delittuose di omicidio e lesioni personali colpose una serie di circostanze collegate alla violazione di specifiche cautele la cui violazione, se accompagnata all'evento delittuoso incriminato, comporta un severissimo aggravio di pena.

In altri termini, superando la regola che vorrebbe il diritto penale necessariamente composto di poche norme, semplici, di facile interpretazione e in perfetta reciproca armonia, il legislatore ha dapprima arricchito le figure delittuose con una serie di ipotesi circostanziate che determinavano sensibili aggravamenti di pena (omicidio colposo e lesioni personali colpose con violazione delle norme sulla circolazione stradale ovvero per la prevenzione degli infortuni sul lavoro) e, successivamente, isolato e affiancato alle originarie previsioni incriminatrici dell'omicidio e delle lesioni personali dolose e colpose una serie di fattispecie autonome che, pur avendo in comune con le prime l'evento lesivo (morte o lesioni), si caratterizzano, soprattutto nella forma colposa, per la descrizione puntuale della condotta incriminata, violativa di regole cautelari specifiche (peraltro sempre

più numerose e di difficile individuazione), dettate negli ambiti nei quali il rischio dell'evento delittuoso è particolarmente elevato (attività medica, circolazione stradale, ambiente di lavoro e oggi, finanche, nautica da diporto). Le fattispecie di omicidio e lesioni personali colpose (certamente annoverabili tra quelle a cosiddetta condotta libera) si sono così progressivamente evolute verso una sempre maggior canonizzazione del comportamento sanzionato.

■ La criminalizzazione dei comportamenti colposi e la regola di giudizio

Qualunque approccio alla figura del delitto colposo deve ancorarsi saldamente a un fondamentale principio che, spesso, in sede di giudizio penale, viene banalmente trascurato:

“delitto è colposo, o contro l'intenzione, quando l'evento, anche se preveduto, non è voluto dall'agente”.

Va sempre attentamente considerato che il soggetto chiamato a rispondere della condotta colposa, lesiva della vita o dell'incolumità individuale, non ha orientato il suo comportamento al raggiungimento del drammatico esito. Si può affermare, per quanto stridente con quanto il comune istinto spesso ci porta a ritenere, che nel caso dell'omicidio e delle lesioni personali colpose la morte, ovvero le lesioni, siano state *“involontariamente”* cagionate e il loro verificarsi, pur dipendente dalla condotta del soggetto attivo, esuli dalla sfera volitiva del medesimo.

Il quesito che sorge spontaneo, a questo punto, si lega alla regola di comportamento: quale condotta il soggetto attivo del reato avrebbe dovuto tenere per evitare di incorrere nella responsabilità penale per un evento da lui non voluto?

La colpa penale è canonizzata dal legislatore in parte attraverso delle regole di condotta estremamente generiche ed elastiche (diligenza, prudenza e perizia), in parte attraverso la specifica previsione di canoni comportamentali (prescritti da leggi, regolamenti, ordini

e discipline) obbligatori in determinati contesti, ovvero imposti in relazione alle specifiche condizioni personali del soggetto attivo.

È attraverso questi passaggi che si giunge alla figura del garante, il quale, destinatario di una serie di obblighi (di garanzia appunto), è tenuto a preservare il bene giuridico tutelato dalla norma penale e a proteggerlo finanche da comportamenti lesivi posti in essere più o meno consapevolmente dalla potenziale persona offesa dal reato.

Le cautele che il soggetto titolare della posizione di garanzia è tenuto a rispettare, in virtù di una sempre crescente attenzione per la sicurezza (individuale e pubblica) direttamente collegata all'evoluzione tecnologica e al proliferare di condizioni di rischio in attività socialmente ed economicamente necessarie, sono sempre più spesso indicate in modo estremamente dettagliato e specifico dallo stesso legislatore. In taluni

settori (quale quello della sicurezza sul lavoro) è prevista finanche la cosiddetta "*autonormazione cautelare*" che si identifica con il gravoso compito che lo stesso legislatore affida al titolare della posizione di garanzia di autoregolamentare l'attività pericolosa che svolge. Cosicché l'originario assetto del codice penale, in precedenza descritto, muta profondamente e lascia spazio al pullulare di fattispecie colpose di omicidio e lesioni personali sempre più dettagliate che, a mio personalissimo avviso, finiscono per creare inutili moltiplicazioni del medesimo comportamento delittuoso non necessitanti di autonoma previsione normativa (omicidio colposo in ambito sanitario, omicidio stradale e, recentissimamente, omicidio nautico) alle quali si correlano innumerevoli disposizioni cautelari di matrice legislativa ovvero di "*produzione privata*".

Il quadro che si delinea è così quanto di più distante si possa immaginare da quell'assetto di "*poche, chiare*



e semplici norme” che dovrebbe caratterizzare un ordinamento penale. Con tutto ciò che inevitabilmente ne consegue in danno del consociato costretto a divincolarsi in un sistema giuridico tutt’altro che lineare e anzi, spesso, finanche incoerente.

■ Le fattispecie delittuose “autonome” introdotte negli artt. 589 bis e 590 bis c.p.: “omicidio nautico” e “lesioni personali nautiche”

La recente riforma, operata mediante la legge 26 settembre 2023, n. 138¹, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale il 10 ottobre 2023, prevede la sostituzione integrale degli artt. 589 bis e 590 bis del codice penale. In verità nella formale sostituzione si maschera una mera addenda che arricchisce la fattispecie penale di un’ulteriore condotta delittuosa caratterizzata dalla violazione di cautele principalmente dettate per prevenire gli abbordi in mare.

E invero, le due disposizioni in esame, già costruite intorno alla figura del cosiddetto omicidio stradale, così disporranno:

“Chiunque cagioni, per colpa, la morte [ovvero le lesioni personali] di una persona, con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima interna è punito con la reclusione da due a sette anni”.

Il legislatore, differentemente da quanto previsto in materia di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, ha optato per un’autonoma serie di fattispecie delittuose, ben distinta da quelle canonizzate rispettivamente dagli artt. 589 e 590 c.p. costituenti l’originaria ossatura del delitto di omicidio e lesioni personali colpose.

La previsione in esame, dopo aver delineato una prima condotta delittuosa caratterizzata dalla colpa specifica (consistente nella generica violazione delle norme sulla circolazione stradale o della navigazione marittima) codifica, ai commi successivi, ulteriori fattispecie autonome che collegano la sanzione pe-

nale a specifiche violazioni di regole cautelari rigide. Cosicché sarà punito con la reclusione da otto a dodici anni (ovvero da cinque a dieci anni nei casi meno gravi, salvo si tratti di soggetto che opera a titolo professionale) colui il quale ponendosi alla guida o alla conduzione di un veicolo a motore, ovvero di una imbarcazione, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagioni per colpa la morte di una persona. E sarà parimenti punito con la reclusione da cinque a dieci anni colui il quale cagioni il fatto violando specifiche primarie regole di cautela, specificamente codificate, per vero, solo relativamente alla circolazione stradale dei veicoli a motore.

Le sanzioni penali così parametriche saranno suscettibili di aumento o diminuzione in presenza di specifiche circostanze legate alle condizioni soggettive dell’autore del reato e alla condotta della persona offesa. La pena (i) sarà aumentata nell’ipotesi in cui il fatto sia stato commesso da soggetto sprovvisto di titolo abilitativo alla conduzione dell’imbarcazione, quando necessario (ovvero il cui titolo sia sospeso o revocato), e nell’ipotesi di assenza di copertura assicurativa obbligatoria per la responsabilità civile mentre (ii) sarà diminuita nel caso in cui l’evento non sia esclusiva conseguenza della condotta del soggetto attivo del reato.

Persiste comunque la perplessità legata al corretto impiego del diritto penale per risolvere un problema che non è certo di carattere criminologico ma piuttosto di natura sociale e direttamente collegato al dilagare, nella società moderna, di situazioni di potenziale ed elevato pericolo. La parziale conferma dell’inadeguatezza dello strumento impiegato dal legislatore è forse impietosamente fornita dai dati statistici che, quantomeno in tema di salute e sicurezza sul lavoro e di circolazione stradale, non cennano a orientarsi verso numeri confortanti nonostante il pesantissimo inasprimento delle pene previste dal legislatore in caso di morte e infortunio.

Il percorso di politica criminale che si è scelto, già più volte descritto e pacatamente criticato, ha con-

1. <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2023-09-26;138>

dotto a una corsa al rialzo e ha costretto il legislatore ad adeguare la nuova fattispecie di omicidio nautico, prima riconducibile alla generica ipotesi di omicidio colposo, sanzionata con una pena decisamente inferiore, alla forbice sanzionatoria estremamente severa prevista per l'omicidio stradale e codificata, come si è già più volte detto, sull'onda emotiva legata a eventi eclatanti il cui clamore è stato ulteriormente accentuato dai mezzi di informazione.

In altri termini l'originaria figura delittuosa (omicidio e lesioni personali colpose) si è frantumata in una moltitudine di forme settoriali e specifiche.

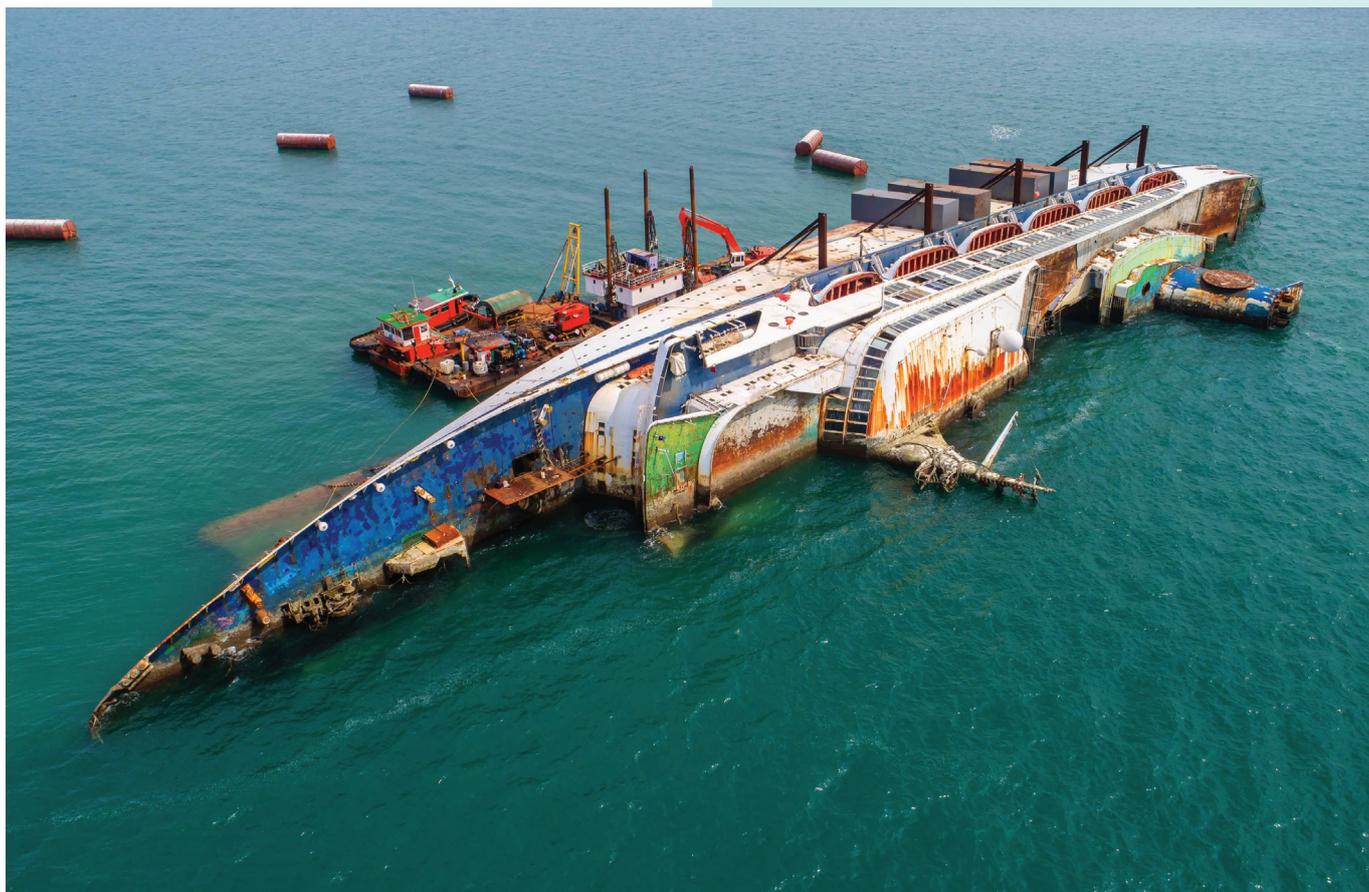
■ Il quadro di regole cautelari di riferimento per la contestazione dell'omicidio nautico

Chiariti in termini generali i connotati delle nuove fattispecie penali in esame (omicidio nautico e lesioni personali nautiche) è forse opportuno a questo punto un richiamo testuale alle norme che può facilitare l'interprete nell'individuazione del coacervo di regole cautelari alle quali sarà doveroso attenersi con massimo scrupolo nella conduzione di un'imbarcazione (*rectius* di un'unità da diporto).

Art. 589 bis – (Omicidio stradale o nautico) – *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.*

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'art. 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli artt. 186, comma 2, lett. c), e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché degli articoli 53 bis, comma 2, lett. c), e 53 quater del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni, per colpa, la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.

La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186 bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53 ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,



e 53 bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'art. 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53 bis, comma 2, lett. b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

La pena di cui al quarto comma si applica altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane a una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto.

Art. 590 bis – (Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime) – Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché degli articoli 53 bis, comma 2) lettera c), e 53 quater del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.

La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186 bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53 ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53 bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, a eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora in conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette. Il delitto è punibile a querela della persona offesa se non ricorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dal presente articolo.



Prima di passare in rapidissima rassegna, con la doverosa sintesi, le principali fonti normative che delimitano le cautele correlate alla responsabilità penale colposa da omicidio e lesioni personali nautiche, è bene delimitare i confini oggettivi di applicazione delle norme in esame.

La responsabilità scatta solo nell'ipotesi in cui l'omicidio o le lesioni siano cagionate con violazione delle norme sulla navigazione marittima interna (vedremo di qui a poco quali esse siano) e a carico di colui il quale abbia cagionato il sinistro mediante impiego di un'unità da diporto.

Per individuare il novero delle unità da diporto la norma in esame fa riferimento a quelle definite dall'art. 3 del D.Lgs. 18 luglio 2005, n. 171². La norma dopo aver definito il concetto di unità da diporto

“ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto”

distingue diverse tipologie di unità in base all'utilizzo a fini civili o commerciali, alle dimensioni dello scafo, alla data di costruzione, al tipo di propulsione e alla posizione che assumono il pilota e i passeggeri a bordo (moto d'acqua e unità a controllo remoto). All'ipotesi delittuosa generale (prevista dal primo

comma delle due norme in esame) caratterizzata solo per la peculiarità delle regole cautelari che delineano la condotta incriminata, seguono ulteriori fattispecie di ulteriore dettaglio legate alla conduzione dell'unità da diporto sotto l'effetto di alcol o di stupefacenti.

Il punto focale della questione è, tuttavia, un altro. Si è già chiarita la natura, per così dire, derivata dei reati di omicidio e lesioni personali nautiche: essi

germinano dalla disciplina penalistica dell'omicidio e delle lesioni personali stradali. La differenza di maggior rilievo tra le due tipologie di reato colposo è insita nel fatto che le regole cautelari concernenti la circolazione stradale dei veicoli a motore sono tutte raccolte nel cosiddetto Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285³) mentre quelle regolatrici della navigazione marittima sono di più difficile individuazione e catalogazione. Un piccolo ausilio all'interprete viene fornito dalla scheda dell'Ufficio Studi della Camera dei Deputati che enumera le seguenti fonti:

“In materia di navigazione marittima e interna a livello nazionale si applicano principalmente le disposizioni del codice della navigazione nonché quelle del codice della nautica”

rispettivamente raccolte nel R.D. 327 del 1942⁴ e nel D.Lgs. 171/2005. In subordine trovano applicazione le regole del diritto civile (per come chiarito dall'art. 1, comma 2, del codice della navigazione).

Il quadro delle cautele non può dirsi completo, tuttavia, se non si menziona la principale fonte di regolamento diretta a prevenire le collisioni in mare (più correttamente gli abbordi), rappresentata dal Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, sottoscritto a Londra nel 1972 e recepito

in Italia con la legge 1085/1977⁵, entrato in vigore nel luglio del 1978 e più volte emendato (Colreg72: “*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*”⁶). Proprio quest’ultima fonte normativa detta una serie dettagliata (ma non esaustiva) di condotte cautelari di conduzione delle unità navali in diverse condizioni di visibilità e manovrabilità, lasciando tuttavia impregiudicata la possibilità che in particolari zone marittime e di acque interne possano trovare applicazione diverse e più specifiche disposizioni (comunque armoniche rispetto alla Convenzione) dettate dalle competenti Autorità.

Non essendovi ulteriore spazio in questa sede per approfondire l’esame delle condotte doverose che governano la conduzione delle unità da diporto rimane, in ultima analisi, da affrontare il tema inerente alla distinzione tra regole cautelari rigide e regole cautelari elastiche.

Le prime si caratterizzano per contenuti assai dettagliati e inequivocabili che impongono una condotta estremamente chiara e specifica (l’esempio più eclatante è dato dalle regole sul diritto di rotta tra imbarcazioni in navigazione dettate all’art. 18 del Colreg72) le seconde, per contro, dettano regole di comportamento assai più generiche e necessitano di una più rigorosa interpretazione in sede applicativa; si può citare a titolo di esempio la regola di cui all’art. 35 del D.Lgs. 171/2005:

“È responsabilità del comandante o del conduttore dell’unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l’equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste ed alla distanza da porti sicuri”.

2. <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2005-07-18;171>

3. <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1992-04-30;285>

4. <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

5. <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1977-12-27;1085>

6. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>

■ Riflessioni conclusive

Pur rinunciando all’ambizione di poter illustrare, in questa sede, in dettaglio la disciplina dei nuovi reati di omicidio e lesioni personali nautiche, pare doveroso richiamare l’attenzione dei lettori sulla tendenza, di carattere normativo, che sta imperando nell’ambito delle fattispecie di delitto colposo dettate a tutela della vita e dell’incolumità personale.

La colpa, in un’epoca dominata da un incessante e frenetico progresso e da una repentina genesi di nuove attività rischiose, talvolta indispensabili per lo sviluppo e il progresso dell’umanità, è intimamente legata al concetto di sicurezza. La scelta di affidare al legislatore in sede normativa anziché al giudice in sede giurisdizionale il compito di determinare il grado di responsabilità derivante da una condotta colposa lesiva della vita o dell’incolumità dell’individuo risponde certamente e condivisibilmente a esigenze di massimo garantismo ma, d’altro lato, finisce per intaccare pesantemente i caratteri tipici del diritto penale che mal sopporta fattispecie complesse e di difficile interpretazione, quali quelle che ormai da tempo proliferano nel nostro sistema giuridico.

In altri termini, i rischi di una scarsa codificazione della colpa specifica sono insiti nell’ampio e insidioso margine decisionale lasciato al giudice che dovrà valutare la sussistenza e il grado della colpa penale. Pur tuttavia, l’ipertrofia di regole cautelari, certamente adatta a limitare il potere discrezionale del giudice, vincolato e circoscritto dalla mera individuazione della regola e della sua eventuale violazione, non è certamente la soluzione ideale posto che, per come l’esperienza giudiziaria insegna, spesso si risolve in una mera equazione tra la predetta violazione e la conseguente responsabilità, manifestandosi indifferente a tutto ciò che riguarda la concreta rimproverabilità del comportamento e la effettiva possibilità di un comportamento alternativo da parte dell’autore del fatto.