



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**n. 35**

**2<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE (Giustizia)**

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE**

**181<sup>a</sup> seduta: mercoledì 1° luglio 2020**

**Presidenza del presidente OSTELLARI**

**I N D I C E****DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE**

**(1402) BALBONI ed altri. – Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche**

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6
BALBONI ( <i>Fdl</i> ) . . . . .	3, 4, 6
CALIENDO ( <i>FIBP-UDC</i> ) . . . . .	4, 6
CUCCA ( <i>IV-PSI</i> ), relatore . . . . .	4
MODENA ( <i>FIBP-UDC</i> ) . . . . .	3, 4

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: *FIBP-UDC*; Fratelli d'Italia: *Fdl*; Italia Viva-P.S.I.: *IV-PSI*; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: *L-SP-PSd'Az*; MoVimento 5 Stelle: *M5S*; Partito Democratico: *PD*; Per le Autonomie (*SVP-PATT, UV*): *Aut (SVP-PATT, UV)*; Misto: *Misto*; Misto-Liberi e Uguali: *Misto-LeU*; Misto-MAIE: *Misto-MAIE*; Misto-Più Europa con Emma Bonino: *Misto-PEcEB*.

*Interviene il sottosegretario di Stato per la giustizia Giorgis.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,05.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE**

**(1402) BALBONI ed altri. – Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche**

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1402, sospesa nella seduta del 5 novembre 2019.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BALBONI (*FdI*). Signor Presidente, la scorsa legislatura, quando si approvò il provvedimento sul reato di omicidio stradale, nel disegno di legge originario era prevista una disciplina analoga per l'omicidio nautico. Non si capisce per quale ragione ad una persona che viene uccisa in violazione delle norme del codice della strada si applichino le gravi e giuste sanzioni introdotte nel codice penale, mentre invece chi uccide un bagnante travolgendo ad esempio con un motoscafo debba rispondere soltanto di omicidio colposo semplice, che, come voi sapete, è punito in modo molto più lieve.

Tuttavia, qualcuno disse: «perché dobbiamo disciplinare l'omicidio nautico nel codice penale, visto che stiamo riformando il codice della nautica? Inseriamolo nel codice della nautica». Il risultato fu lo stralcio della materia da un provvedimento senza essere inserito in un altro, ed oggi siamo esattamente al punto di partenza.

Credo che sia dunque giunto il momento, dopo tanto tempo, di colmare questa lacuna. Non si tratta altro che di estendere all'omicidio colposo, commesso in violazione delle norme sulla navigazione, le norme in vigore per l'omicidio stradale. Mi sembra un discorso di assoluto buon senso: in situazioni identiche, il trattamento deve essere identico.

MODENA (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, faccio una domanda semplice. Siamo sicuri che la normativa sull'omicidio stradale sia stata una buona idea?

BALBONI (*FdI*). Questo è un altro discorso. Abroghiamo allora la normativa sull'omicidio stradale.

MODENA (*FIBP-UDC*). Possiamo fare un emendamento ed eliminarlo. Da un punto di vista applicativo e in base a una riflessione appro-

fondita, il risultato pratico è – oltre alle disparità registrate – che le assicurazioni non pagano più, perché preferiscono aspettare; l'incidentato non viene più pagato dalle assicurazioni, le quali sono molto soddisfatte di poter aspettare la perizia, la controperizia e la sentenza.

BALBONI (*Fdi*). Ma questo succedeva anche prima.

MODENA (*FIBP-UDC*). La situazione è peggiorata.

CALIENDO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, noi abbiamo fatto una battaglia contro l'omicidio stradale non per una ragione politica, ma per una ragione tecnica: le pene erano talmente squilibrate rispetto al sistema penale vigente da rendere di difficile applicazione le situazioni che ha testé ricordato la senatrice Modena.

C'era però un elemento abbastanza grave che vi espongo. Se si investe un pedone e non ci si ferma, ne consegue una determinata pena. Ma se ci si ferma, ci sono due possibilità: se il pedone è morto, ne deriva l'arresto in flagranza; se il pedone è grave, non c'è l'arresto in flagranza ma quello facoltativo. Questo mi aveva indotto a prevedere che tutti gli investitori sarebbero scappati, e infatti ne abbiamo avuto la certezza matematica. Come sapete, anche figli e parenti di magistrati famosi sono scappati.

Allora, se proprio dobbiamo modificare la norma sull'omicidio stradale, una correzione in tal senso andrebbe fatta, perché mi sembra veramente folle che si dissuada dal prestare soccorso (cosa che invece riguarda un'altra norma). Questa è la realtà. Diversamente, questa previsione folle per l'omicidio stradale verrà estesa anche all'omicidio nautico. Credo invece che una normativa dovrebbe essere considerata con più attenzione dal punto di vista del diritto e con maggiore equilibrio.

CUCCA, *relatore*. Signor Presidente, vorrei riportare la vicenda nei limiti corretti, perché le cose non sono andate esattamente come si è detto fino ad ora. Debbo dire che mi vergogno profondamente di essere stato relatore di quella legge perché con il risultato finale non ero d'accordo. Il provvedimento ha avuto cinque letture complessive – lo ricorderete – di cui due con la fiducia al Senato.

Vi ricordo che sostanzialmente l'obiettivo principale della norma sull'omicidio stradale non era tanto quello di aumentare le pene a dismisura, ma soprattutto quello di evitare che i responsabili di quel reato potessero tornare impunemente a guidare in tempi estremamente brevi. La prima formulazione del testo prevedeva infatti una sottrazione della sanzione accessoria alla competenza del prefetto per affidarlo direttamente al magistrato, con sanzioni estremamente gravi. Chi è stato parlamentare nella scorsa legislatura ricorderà la polemica: c'era anche chi pretendeva il cosiddetto ergastolo della patente – così era stato chiamato – ma si era arrivati alla conclusione che non fosse possibile sotto il profilo costituzionale.

Il testo – il collega Caliendo lo ricorderà – era uscito dal Senato molto meglio di come poi è stato approvato in via definitiva. Accadde

che venne approvato per errore un emendamento – al quale io, come relatore, ed anche il Governo ci eravamo opposti perché sapevamo che avrebbe azzoppato l'intero provvedimento – che di fatto azzoppava l'intero testo, in quanto prevedeva che chi si fosse reso responsabile di lesioni stradali, avrebbe avuto una pena superiore rispetto a quella per omicidio stradale.

Il provvedimento passò all'esame della Camera in quelle condizioni e l'intento avrebbe dovuto essere quello di sanare tale problema e sistemare altre due questioni di natura formale. Il provvedimento tornò – ho anche le prove, perché conservo le *e-mail* che ho mandato quando ho scoperto tutte le storture alle ore 22 e non ho dormito tutta la notte – in Aula e si cercò di porre rimedio in qualche maniera, anche se era estremamente difficile. Alla fine chiesi che venisse posta la fiducia, perché non me la sentivo di portare il provvedimento in Aula in quelle condizioni. Ecco come andò.

Il disegno di legge venne approvato al Senato, tornò alla Camera e venne nuovamente modificato con un elemento che lo azzoppava nuovamente. Pertanto tornò al Senato: sistemammo quella vicenda e lo votammo ancora una volta con la fiducia. Questa è la storia di quel provvedimento.

Tengo a precisare un aspetto importante: quel provvedimento ha ridotto sensibilmente le morti per sinistri stradali. Dopo la sua entrata in vigore c'è stato un calo enorme di sinistri stradali mortali, quindi alla fine il risultato che ci eravamo inizialmente prefissati, pur con le storture del testo alle quali si potrebbe porre rimedio, è stato comunque raggiunto. Mi rendo conto però che ci sono delle cose che andrebbero sistemate.

C'è un altro problema. Per dovere di cronaca, voglio ricordare che la parte relativa al reato di omicidio nautico venne stralciata non tanto per le ragioni che sono state dette, quanto per il fatto che gli uffici legislativi fecero presente – francamente su questo faccio ammenda – che c'erano problemi di compatibilità con il codice della navigazione. Personalmente non ho idea se effettivamente ci fossero o meno. Credo però che stimolare una ricerca anche in questo senso sia assolutamente utile.

Ha ragione il collega Balboni quando dice che effettivamente ogni anno muoiono delle persone per imprudenza e scempiaggine nella guida delle imbarcazioni. Ricordo inoltre che c'è una imprecisione sui termini «natante» o «imbarcazione», di cui abbiamo parlato e che va sistemata. Ad ogni modo, è sufficiente fare una gita al mare per rendersi conto che ci sono degli scellerati che arrivano fino in spiaggia con le moto nautiche, infischandosene se ci sono bambini o altri bagnanti, e ci sono motoscafi che sfrecciano a distanze che non rispettano i corridoi previsti. Ci sono davvero delle situazioni di serio ed estremo pericolo, tant'è vero che ogni anno muore un certo numero di persone – ha ragione il collega Balboni, lo ribadisco – in maniera più o meno impunita.

Il provvedimento avrebbe comunque una funzione di deterrenza, che ha conseguito anche la normativa sull'omicidio stradale, pur con le storture che ho spiegato. C'è un proverbio sardo che, tradotto in italiano, dice: durante il cammino, si aggiusta il carico. Quindi, credo che non

sia inopportuno andare avanti. L'importante è cercare di sistemare delle questioni di compatibilità, e questo potremmo farlo anche in tempi brevissimi. Andiamo dunque avanti, perché effettivamente la materia necessita di una migliore regolamentazione.

BALBONI (*Fdi*). Signor Presidente, aggiungo una considerazione a quanto dichiarato dal relatore, senatore Cucca. Rispetto alla circolazione stradale, la circolazione nautica è ancora più delicata perché, come tutti sappiamo, fino a 40 cavalli oggi si può navigare senza patente nautica. Una persona che non è mai salita su una barca, non conosce i segnali nautici e le regole elementari, una volta arrivato in una qualsiasi località turistica può prendere in affitto una di queste barche potentissime che nominalmente hanno 40 cavalli, ma poi vengono manipolate in modo che siano molti di più.

CALIENDO (*FIBP-UDC*). Ma anche 40 cavalli non sono pochi.

BALBONI (*Fdi*). Effettivamente, un motore di un'imbarcazione con 40 cavalli equivale a un'auto di cilindrata 1.000 centimetri cubici. Io, ad esempio, ho una imbarcazione da 75 cavalli, che equivalgono al motore di cilindrata 1.800 centimetri cubici di un'automobile. È come se noi lasciasimo circolare senza patente un automobilista alla guida di un'utilitaria; è la stessa identica cosa.

Io pratico pesca subacquea ed ogni anno mi capita più di una volta, anche alle 6 del mattino, di vedere arrivare un motoscafo con sopra il curioso, nonostante la mia boa di segnalazione. Ripeto, succede regolarmente e sarebbe ora di smetterla.

PRESIDENTE. Propongo che il termine per la presentazione degli emendamenti sia fissato per le ore 12 di venerdì 10 luglio 2020.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione del disegno di legge in titolo è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,25.*



