



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 31

2^a COMMISSIONE PERMANENTE (Giustizia)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

124^a seduta: martedì 5 novembre 2019

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

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 7
CUCCA (PD), relatore	3, 5
BALBONI (Fdl)	5
PILLON (L-SP-PSd'Az)	5
CALIENDO (FI-BP)	6

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: FI-BP; 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.

I lavori hanno inizio alle ore 15,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

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

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 1402.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Cucca.

CUCCA, *relatore*. Signor Presidente, il disegno di legge in titolo, di iniziativa dei senatori Balboni e altri, introduce, modificando gli articoli 589-*bis* e 590-*ter* del codice penale, i reati di omicidio nautico e di lesioni personali nautiche.

Come si ricorda nella relazione, nella passata legislatura la legge n. 41 del 2016, con la quale sono stati introdotti i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali, già vide affacciata la questione: il testo originariamente licenziato dalla Commissione giustizia del Senato prevedeva l'introduzione di un unico reato di omicidio stradale e nautico. La parte relativa alla nautica fu stralciata nel corso dell'esame in Assemblea, in quanto, in quell'occasione si ritenne più opportuno inserirla nell'ambito del riordino del codice della nautica da diporto, in relazione al quale era in corso di esame parlamentare un apposito disegno di legge.

Nel merito l'Atto Senato n. 1402 si compone di due articoli. L'articolo 1, comma 1, modifica l'articolo 589-*bis* del codice penale, estendendo la disciplina ivi contemplata, con riguardo al reato di omicidio stradale, anche all'omicidio nautico. Il nuovo reato sanziona con la pena della reclusione da due a sette anni chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e della navigazione marittima e interna. Un significativo aumento di pena (da otto a dodici anni) è previsto per le ipotesi in cui il fatto sia commesso da soggetto che si sia posto alla guida di un veicolo o di una imbarcazione a motore in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. È punito invece con la pena della reclusione da cinque a dieci anni l'omicidio colposo commesso dai conducenti di veicoli a motore o di imbarcazioni in stato di ebbrezza alcolica con tasso alcolemico superiore a 0,8 ma inferiore a 1,5 grammi per litro. Un ulteriore aggravamento di pena è, infine, previsto per le «irregolarità» del veicolo o della imbarcazione ovvero del conducente degli stessi, che sia sprovvisto di valida patente di guida o nautica.

Il comma 2 dell'articolo 1 si propone di estendere all'omicidio nautico anche la disciplina prevista dall'articolo 589-*ter* del codice penale. Questo articolo, attualmente rubricato «Fuga del conducente in caso di omicidio stradale» (il disegno di legge propone di inserire il riferimento all'omicidio nautico proprio nella rubrica) prevede un aumento di pena da un terzo a due terzi ed una pena minima comunque non inferiore a cinque anni, per il conducente responsabile che si sia dato alla fuga.

Il comma 3 dell'articolo 1 estende anche alle lesioni personali provocate dai conducenti di imbarcazioni la disciplina prevista dall'articolo 590-*bis* del codice penale. Il nuovo delitto di lesioni personali stradali e nautiche sanziona con la pena della reclusione da tre mesi a un anno e da uno a tre anni, rispettivamente, le lesioni gravi e gravissime cagionate per colpa da qualunque conducente di veicolo o di imbarcazione con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e della navigazione marittima e interna. Anche per il reato di lesioni stradali o nautiche gravi o gravissime sono previste le medesime circostanze aggravanti introdotte per l'omicidio stradale e nautico: si prevede in particolare la pena della reclusione da tre a cinque anni e da quattro a sette anni, rispettivamente, per le lesioni personali gravi e gravissime provocate da un qualunque conducente di un veicolo a motore o di un'imbarcazione in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; sono punite invece con la pena della reclusione da un anno e sei mesi a tre anni e da due a quattro anni, rispettivamente, le lesioni personali gravi e gravissime provocate da un qualunque conducente di un veicolo a motore o di un'imbarcazione in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 0,8 ma inferiore a 1,5 grammi per litro (g/l). Il comma 4 estende anche alle lesioni personali nautiche l'ambito di applicazione della circostanza aggravante di cui all'articolo 590-*ter* del codice penale, prevista nel caso in cui il conducente del veicolo o della imbarcazione si dia alla fuga.

L'articolo 2 reca modifiche al codice di procedura penale. In primo luogo la lettera *a*) del comma 1 interviene sulla lettera *m-quater* del comma 2 dell'articolo 380 del codice di rito, prevedendo l'arresto obbligatorio in flagranza non solo nel caso di delitto di omicidio stradale, ma anche nel caso di omicidio nautico. La lettera *b*) del comma 1 interviene sulla lettera *m-quinquies* dell'articolo 381 del codice di procedura penale, prevedendo, anche per il delitto di lesioni colpose nautiche gravi o gravissime, l'arresto facoltativo in flagranza. Infine la lettera *c*) del comma 1 inserisce il riferimento alle lesioni nautiche anche nell'articolo 550 del codice di procedura penale (Casi di citazione diretta a giudizio).

Vorrei ora fare alcune osservazioni rispetto al testo, senza volere anticipare nulla della discussione generale. Come già ho avuto modo di dire, nella scorsa legislatura si era tentato di introdurre il tema dell'omicidio

nautico e delle lesioni personali nautiche. Di fatto non era stato possibile, perché risultava estremamente difficile rendere omogenee le due previsioni senza una revisione del codice della navigazione. Per questo motivo si era deciso di stralciarlo rispetto al reato di omicidio stradale. In questo disegno di legge di fatto viene introdotto a fianco al reato di omicidio stradale e di lesioni personali stradali, con l'aggiunta ogni volta – come vedrete per ogni articolo – delle parole «o di una imbarcazione», in maniera tale da equiparare l'omicidio nautico e le lesioni personali nautiche a quelle stradali.

Credo che il proponente del disegno di legge abbia fatto bene a sollevare il problema, perché esiste davvero. Chi ha l'abitudine ad andare per mare sa quante persone incoscienti ci sono, senza alcuna preparazione, persone che non hanno alcun titolo neanche per guidare e non conoscono le norme che regolano, appunto, l'andare per mare.

Per evitare problemi bisognerebbe forse distinguere – lo vedremo poi in sede di discussione – tra imbarcazione e natante. Confesso una mia lacuna, ma mi chiedo se siano equiparabili alle imbarcazioni anche le moto d'acqua, che costituiscono un altro problema.

BALBONI (*FI-BP*). Sono natanti.

CUCCA, *relatore*. Sono considerate natanti. Siccome c'è differenza fra imbarcazione e natante, probabilmente dovremmo aggiungere una specificazione.

BALBONI (*FI-BP*). Il natante è una specificazione dell'imbarcazione.

CUCCA, *relatore*. Sì, però in tutte le norme è sempre riportata la differenza tra imbarcazione e natante. Quindi suggerirei al proponente di aggiungere, con un emendamento proprio, questa ulteriore specificazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PILLON (*L-SP-PSd'Az*) Signor Presidente, ho solo una perplessità che vorrei condividere con la Commissione. Quando fu approvata la legge sull'omicidio stradale molti, dentro e fuori il Parlamento, hanno manifestato consistenti perplessità in ordine a una norma che tra l'altro sarà presto al vaglio della Corte costituzionale. L'idea di costruire una norma che si fondi su un'altra norma, sulla quale tante perplessità sono state manifestate, al punto che la stessa è al vaglio della Corte costituzionale, a mio avviso, non è il massimo. Che facciamo, costruiamo sull'acqua? Va bene che si parla di delitti commessi in acqua, ma forse è il caso di attendere la pronuncia della Corte costituzionale in ordine all'omicidio stradale

e poi, sulla base di quella, costruire e aggiustare la norma. Se ci aggan-
ciamo direttamente alla norma sull'omicidio stradale e poi questa viene
dichiarata incostituzionale, viene meno anche la norma sull'omicidio nau-
tico e abbiamo lavorato per nulla. Questo è il discorso tecnico.

Se accanto a ciò aggiungo un mio personale discorso di pancia, a me
l'omicidio stradale non è mai piaciuto così com'è stato costruito. È vero
che è una norma necessaria, ma le norme si fanno bene. Se c'è una norma
nel nostro ordinamento che è fatta con i piedi e ha sollevato tutta l'atten-
zione non solo dell'avvocatura penale, ma anche della magistratura che
non l'ha mai digerita per com'è stata costruita, è proprio quella sull'omi-
cidio stradale. Vedo che il presidente Grasso annuisce e mi fa piacere. Al-
lora pensiamoci un attimo.

CALIENDO (*FI-BP*). Signor Presidente, anche se ho molto criticato
– come ha ricordato ora il senatore Pillon – alcune delle norme sull'omi-
cidio stradale, voterei a favore del testo del senatore Balboni. Tuttavia,
non posso farlo, nemmeno in sede redigente e dovrei richiederne il rinvio
in Aula, perché per l'omicidio stradale è previsto (ed è quindi applicabile
anche per quello nautico, essendo richiamato nella relazione) l'arresto in
flagranza. Quanto avevo denunciato durante l'esame in Aula di quel prov-
vedimento si è verificato in concreto: la gente scappa. Abbiamo visto
scappare anche figli e parenti di magistrati, per cui non è stato possibile
applicare l'arresto in flagranza.

Che cosa avviene? Se investo una persona ho l'obbligo generale, che
non deriva dalla legge sull'omicidio stradale, di scendere e prestare soc-
corso. Se leggete la norma sull'omicidio stradale è scritto che se scendo
dalla macchina e la persona è morta, in quel caso c'è l'arresto in fla-
granza; se è vivo, l'arresto è facoltativo. Vi rendete conto dell'incon-
gruenza di questa norma? In mare ciò è ancora più vero: se con il moto-
scafo investo uno e scappo, chi mi trova più? È la stessa cosa. Ci ren-
diamo conto della difficoltà in cui ci troviamo? La norma deve essere an-
che educativa nei confronti delle persone e rendere i cittadini parteci-
pi nella sua piena attuazione. Se una norma è in contrasto con i principi ge-
nerali e impedisce al cittadino di scendere dall'auto, perché non sa ancora
che cosa è successo alla persona che ha investito, allora accade che la per-
sona perbene, che è disposta ad assumere su di sé anche le conseguenze
penali più gravi, quali l'arresto in flagranza, scenderà dalla macchina;
quella invece che ha meno senso di responsabilità, anche da un punto
di vista intellettuale, non scende e se ne scappa. Questo è un fatto che
non sopporto.

Ho predetto che si sarebbe verificato, così come si è verificato nel
giro di qualche anno dall'applicazione della norma. Fossero passati dieci
anni, allora poteva capitare, ma basta guardare a quanti casi si sono già
verificati da quando la norma è in vigore e non si è potuta applicare per-
ché l'autore dell'investimento è scappato.

Caro senatore Balboni, dobbiamo correggere quella norma, altrimenti non posso votare il provvedimento né in sede redigente, né in sede deliberante, e dobbiamo chiederne il rinvio in Aula.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,55.

