



MASSIMILIANO OGGIANO
AVVOCATO PENALISTA

La colpa nautica

Le nuove ipotesi di reato in materia di omicidio e lesioni con violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna.

Buona sera a tutti, io sono l'Avv. Massimiliano Oggiano. Sono un avvocato penalista e mi occupo prevalentemente di diritto penale del lavoro e di responsabilità colposa in generale.

Dovrei, nell'arco di una ventina di minuti, illustrarvi le fattispecie delittuose introdotte con la L. 138/2023, mediante la quale sono state inserite negli articoli 589 *bis* e 590 *bis* del codice penale (i quali sanzionano il cosiddetto omicidio c.d. "*stradale*" e le "*lesioni personali colpose stradali*") le nuove fattispecie di omicidio e lesioni personali "*nautiche*".

Tenteremo, nella parte finale del mio intervento, di esaminare nel dettaglio la disciplina dei due nuovi delitti introdotti dal legislatore. Per ora, tuttavia, vorrei limitarmi proiettare dei concetti e delle mie personali valutazioni sull'opportunità di tale scelta legislativa. Ciò vi consentirà, allorquando leggeremo integralmente le due principali norme che incriminano l'omicidio e le lesioni personali nautiche (in realtà esamineremo solo la prima di cui la seconda costituisce mera copia), di avere un corretto approccio alla disciplina penale di nuovo conio e, io spero, di maturare una più attenta e scrupolosa coscienza della sicurezza nella navigazione da diporto.

Partiamo da una constatazione estremamente banale ma, ahimè, spesso



trascurata: i reati di cui andremo a parlare sono di matrice colposa. La colpa penale è definita dall'art. 42 c.p, il quale recita: *"il delitto è colposo, o contro l'intenzione, quanto l'evento, anche se preveduto, non è voluto dall'agente e si verifica a causa di negligenza o imprudenza o imperizia, ovvero per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline"*.

Vorrei immediatamente sottolineare che l'evento (morte o lesioni) - anche se eventualmente preveduto - non è voluto dall'agente che quindi non si pone in contrasto con l'ordinamento in modo volontario e diretto. L'evento deriva da un comportamento che lo causa involontariamente. Questo comportamento viene censurato e sanzionato dal legislatore in quanto confliggente (i) con le ordinarie regole di diligenza, prudenza e perizia, ovvero (ii) con più specifiche regole cautelari dettate da leggi, regolamenti, ordini o discipline. In questo senso possiamo distinguere la colpa generica da quella specifica.

La morte e le lesioni personali (di natura colposa) possono dunque conseguire ad un comportamento negligente, imprudente o imperito (la definizione di negligenza, imprudenza ed imperizia è estremamente elastica ed è affidata al giudice la funzione di identificare il comportamento come tale) ovvero alla violazione di una ben precisa regola cautelare (in tal caso, compito del giudice sarà quello di valutare: (i) se esiste la regola cautelare, (ii) se essa mira ad evitare l'evento verificatosi, (iii) se è stata violata, (iv) se la sua violazione ha causato, nel caso concreto, l'evento).

Nell'ipotesi in cui questa regola cautelare rientri nel novero delle regole dettate per disciplinare *"la navigazione marittima o interna"*, in luogo della fattispecie ordinaria di omicidio e lesioni personali colpose (già codificata rispettivamente negli artt. 589 e 590 c.p.), troverà applicazione la ben più grave ipotesi delittuosa codificata, rispettivamente, agli artt. 589 *bis* e 590 *bis* c.p.).

Questo meccanismo di incriminazione dell'omicidio e delle lesioni personali colpose che porta a moltiplicare le fattispecie in ragione della diversa natura delle norme cautelari violate ha condotto ad una frammentazione delle due originarie figure delittuose previste dagli artt. 589 e 590 c.p.

Sono così nati gli omicidi e le lesioni personali derivanti: (i) dalla violazione delle regole concernenti la circolazione stradale; (ii) dalla violazione delle regole sanitarie e



delle linee guida di carattere medico. Alle quali oggi si aggiungono l'omicidio e le lesioni derivanti (iii) dalla violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima ed interna ed alle quali, verosimilmente, si aggiungeranno, nel prossimo futuro, quelle derivanti (iv) dalla violazione di cautele nell'ambito della tutela della salute e della sicurezza sul lavoro (attualmente la predetta figura delittuosa è configurata come omicidio colposo aggravato ed è canonizzata nell'art. 589 c.p.). Di questo passo, dico sarcasticamente, dovremmo attenderci anche l'omicidio "aeronautico", quello "ferroviario" e, perchè no, quello "sportivo", posto che, in tutti questi ambiti, vigono regole estremamente precise che impongono cautele relative alla sicurezza.

Non sarebbe stato forse preferibile mantenere la sola fattispecie generale ed astratta dettata dagli artt. 589 e 590 c.p. ed aggiungere alla medesima degli aggravamenti di pena legati alle particolari circostanze in cui si è verificato l'evento, ovvero alla peculiarità delle regole cautelari violate?

Diceva Montesquieu *"Le leggi inutili indeboliscono le leggi necessarie"*. Io, che mi occupo esclusivamente di diritto penale e che ho cari i principii che informano tale ambito giuridico (quello della tassatività delle fattispecie, quello della frammentarietà, quello della residualità), credo che le parole di Montesquieu sarebbero da ripetere, spesso, nel Parlamento italiano e ancora di più (dato lo smodato ricorso allo strumento della decretazione d'urgenza) al Governo della Repubblica.

E sì, perchè, spesso il legislatore, orienta le sue scelte di politica criminale (poco lungimiranti) con l'unico obiettivo di carpire quei consensi elettorali che fioccano sull'impatto emotivo che, di primo acchitto, si genera sull'elettorato in conseguenza di eventi drammatici e spettacolarizzati. Il ricorso al diritto penale spesso rappresenta la soluzione più efficace per dissetare (con ovvio ritorno elettorale) il bramoso desiderio di vendetta che serpeggia nella popolazione, sobillata da malsani sistemi di informazione di massa e, oggi più che mai, dai canali social.

Credo si sia intuito che il mio intervento sulla figura delittuosa dell'omicidio nautico e delle lesioni personali nautiche sarà estremamente critico. Le ragioni per cui l'opzione legislativa appare, a mio avviso, errata, sono dettate da quattro distinte prospettive con le



quali vorrei approcciarmi alle fattispecie in esame. (i) una prospettiva storica, (ii) una prospettiva statistica, (iii) una prospettiva sociologica ed (iv) una prospettiva sistematica.

Partiamo con la prospettiva storica e andiamo subito a precisare che, in realtà, un primo intento di introdurre nel codice penale le fattispecie di omicidio nautico e lesioni personali nautiche in esame, il legislatore lo aveva già avuto al momento in cui, con la L. 41/2016, furono inseriti nel codice gli artt. 598 *bis* e 590 *bis*, i quali codificavano i reati di omicidio le lesioni personali "*stradali*". Introduzione, che, manco a dirlo, avvenne a valle di una fervida campagna mediatica che (lungi da me sottovalutare il tema) stigmatizzava l'inaccettabile incremento di sinistri stradali mortali (cagionati, spesso, dalla guida in stato di ebbrezza o comunque in contesti che si collocavano nel filone del triste fenomeno delle "*stragi del sabato sera*").

Ebbene tale intento fu subitaneamente abbandonato non appena ci si rese conto che si era in procinto di varare un progetto di riforma legislativa che avrebbe portato al definitivo riordino del codice della nautica da diporto. Si pensò dunque di posticipare l'introduzione delle fattispecie in esame ad un momento in cui quella organicità e coerenza del sistema di regole cautelari che già disciplinava la circolazione stradale avesse potuto caratterizzare anche il quadro di regole cautelari dirette a prevenire i sinistri di natura marittima. Tale riforma tuttavia non fu mai varata e, salvo qualche inserimento di poche norme, per lo più dirette a sanzionare la conduzione di natanti ed imbarcazioni sotto l'effetto di alcool e sostanze stupefacenti, il codice rimase quello che oggi è (quello di cui alla L. 171/2005). Se le condizioni rispetto ad allora non sono sostanzialmente mutate, viene da chiedersi perchè il legislatore abbia optato, comunque, per l'introduzione delle due fattispecie nel codice penale. La risposta è estremamente semplice. Si sono verificati una serie di sinistri, molto gravi, in acque marittime ed in acque interne, che hanno sollevato, nell'opinione pubblica (ancora una volta fuorviata da campagne mediatiche distorte) l'erronea convinzione che il fenomeno dei sinistri in mare e nei laghi si potesse affrontare mediante il solito sistema di *pene esemplari* a carico di chi cagiona tali eventi. Il "*panpenalismo*" di cui ha spesso parlato la più prestigiosa dottrina l'ha avuta ancora una volta vinta. Lasciatemi dunque citare Giuliano Pisapia, che credo tutti voi conosciate:



"bisogna smetterla con il panpenalismo. L'idea di poter risolvere tutto con il codice penale è solo propaganda pericolosa, pericolosa demagogia."

Passiamo dunque alla seconda delle quattro prospettive che desideravo offrirvi.

La prospettiva statistica.

Non ho trovato dati inerenti le statistiche sugli omicidi e le lesioni nautiche che potessero aiutarmi ad illustrarvi il mio pensiero da tale angolatura. Un dato però, di non poco conto, riguarda gli omicidi stradali e credo che possa essere comunque estremamente utile per argomentare sul tema. In Italia i decessi per sinistro stradale, nel decennio 2001 - 2011, si sono quasi dimezzati. Eppure nel 2011 non era stata introdotta alcuna fattispecie penale nel codice che sanzionasse in modo esemplare l'omicidio stradale.

Le ragioni di questo calo di decessi, a mio avviso, sono da ricercare nel corretto e puntuale utilizzo di altri e ben più efficaci strumenti di prevenzione, primi fra i tanti quelli che introduce nuove tecnologie negli autoveicoli, quelli che impongono l'utilizzo di dispositivi di protezione individuale, quelli che permettono il monitoraggio costante della velocità dei veicoli (si pensi al sistema Tutor), quelli che prevedono delle sanzioni amministrative estremamente severe in caso di violazioni delle norme sulla circolazione stradale e che prevedono finanche la revoca del titolo abilitativo alla guida (certamente molto afflittiva come misura di carattere amministrativo). Non vanno peraltro sottovalutate le intense campagne (per fortuna anche queste veicolate dai media in modo virtuoso) di sensibilizzazione al tema della sicurezza nella circolazione stradale (si pensi, spostandoci su un altro ambito, all'etichettatura dietro le sigarette ovvero a quelle campagne mediatiche che spesso ci mettono di fronte ai gravissimi pericoli che corriamo quando utilizziamo il cellulare mentre siamo alla guida del veicolo). E' forse necessario lavorare, e tanto, su questi fattori, piuttosto che inserire un'ulteriore fattispecie delittuosa che (se il mio pensiero non mi inganna) potrebbe non sortire alcun effetto.

La prospettiva statistica appena offerta ci conduce alle altre ragioni per le quali, a mio avviso, la fattispecie non doveva trovare spazio (almeno in questi termini) nel nostro codice penale.



La prospettiva sociologica.

Ho già detto, citando Pisapia, che l'incriminazione delle condotte (per lo più colpose) finalizzata a dissuadere le persone da tenere un dato comportamento (meglio, da causare quell'evento, non voluto, mediante quel comportamento) non costituisce un valido strumento di garanzia della sicurezza individuale e collettiva. In diritto penale si parla di effetto generalpreventivo della norma penale con riferimento a quel potere dissuasivo che la sanzione penale (se severa, e magari se esemplare) produce sul consociato. Provo ad esemplificare: non uccido mia moglie perchè il reato di femminicidio prevede la pena di morte! Siamo sicuri che il pensiero umano operi in questi termini? Io ritengo di no: non si assisterà mai ad un calo dei femminicidi in ragione dell'aggravamento di pena; e si consideri che i femminicidi sono reati dolosi. Figuriamoci se si può ritenere che sia l'incriminazione con sanzione esemplare degli omicidi e delle lesioni personali colpose a far calare il numero di sinistri in mare. Neppure nel drammatico settore della salute e sicurezza sul lavoro può dirsi abbia funzionato tale sistema (le morti sul lavoro continuano ad essere quasi tre al giorno). Sono altre le strade da percorrere a mio avviso.

Ancora, sempre su questo tema, considerate quest'ultima riflessione: l'incriminazione del reato colposo con pene esemplari è una pericolosissima arma a doppio taglio. Perchè chi scende in piazza invocando patiboli per chi ha cagionato un sinistro stradale o marittimo che sia, con estrema facilità potrebbe trovarsi, di lì a poco, nelle stesse condizioni del condannato, o quantomeno dell'imputato (che per dirla con Carnelutti *"Subisce la pena del processo"*). Perchè pur impiegando la massima diligenza potrebbe cagionare un sinistro grave (perchè può capitare a chiunque, non solo a chi volontariamente si comporta in modo inosciente) e l'incriminazione ed il processo penale sarebbero una ferita che non si riemargina mai più. Quindi, per un benessere collettivo, in senso retorico vorrei dire che non bisogna arrivare all'intervento chirurgico laparotomico, bisogna evitare che il malato si ammali. Quindi bisogna lavorare d'anticipo, e tanto è bene.

Fatemi fare un'ultima piccola riflessione che evidenzia, come se ce ne fosse ancora bisogno, l'inadeguatezza della scelta legislativa. Poniamoci in una prospettiva "sistematica". Ho già riportato, con la prospettiva storica, quanto accadde nel 2016, con la



L. 43/2016 e non intendo ripetermi. Vorrei solo evidenziare, traendo spunto dall'angolazione visiva che intendo assumere, le palesi differenze tra il sistema cautelare che governa la circolazione stradale e quello (che sistema non può definirsi) che governa la navigazione marittima ed interna. All'inadeguatezza del sistema cautelare *"nautico"* si aggiunge la peculiarità della navigazione marittima efficacemente rilevata dal Professor Antonio Scialoja, presidente del comitato scientifico che contribuì all'elaborazione del vigente codice della navigazione: *"essa [la navigazione] si caratterizza per l'autarchia del mezzo di locomozione"* che può circolare in un ambiente libero e che dunque genera situazioni del tutto particolari ed attiva esigenze del tutto diverse da quelle della circolazione stradale. Io quando mi trasferii a vivere a Roma subii il trauma del traffico frenetico e caotico, ma colmai rapidamente le mie più grosse difficoltà a guidare nel caos della capitale facendo ricorso alla *"regola del gregge"*. Imitando, cioè, le condotte degli altri automobilisti (seguì il flusso). In mare questa regola può valere al massimo nelle zone portuali ed in quelle molto battute. Ma, e qui sta la differenza, sulla terraferma le strade sono finite, nel mare le rotte sono infinite.

All'esistenza di regole cautelari di natura elastica (presenti nel codice della strada (art. 141), ma anche nel codice della nautica da diporto (art. 35) ed estremamente insidiose nella misura in cui non qualificano con precisione la condotta da tenere, che risulterà sempre inadeguata ogni qual volta si verificherà un sinistro) il settore della navigazione marittima accompagna ulteriori regole ancora più insidiose: sono quelle che consentono di derogare alle regole cautelari imposte. Una in particolare desidero citarla, è dettata all'art. 2, lett.b), del Colreg72: *"nell'interpretazione e nell'applicazione delle presenti regole, deve essere tenuto debitamente conto di tutti i pericoli della navigazione e dei rischi di abbordo come anche di tutte le circostanze particolari, segnatamente dei limiti d'impiego delle navi in causa, che possono obbligare a scostarsi dalle presenti regole per evitare un pericolo immediato."*

In tale contesto, confuso, incoerente, multilivello, come si fa ad orientare un proprio comportamento in modo tale da evitare il rischio di incorrere in un giudizio di responsabilità penale? La risposta ve la fornirò in conclusione del mio intervento, ora è necessario



soffermarsi rapidamente sulla norma che stiamo esaminando.

L'art. 589 *bis* c.p., per quanto di nostro interesse, recita:

1. *"Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina [...] della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni.*
2. *Chiunque, ponendosi alla guida [...] 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 [...] degli artt. 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.*
3. *La stessa pena si applica al conducente [...] di un'unità da diporto di cui all'art. 53 ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi [...] dell'art. 53 bis, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona.*
4. *Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida [...] 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 [...] dell'art. 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.*
5. *[...]*
6. *Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, la pena è aumentata 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 [...] l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvista di assicurazione obbligatoria.*
7. *Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva*



conseguenza dell'azione o dell'emissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.

8. *Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente [...] dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni ad 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."*

Esaminiamo innanzitutto il primo comma:

Il primo dato che balza all'occhio è relativo alla differenza tra (i) la disposizione di cui al primo comma che sanziona la condotta di *"chiunque"* cagioni la morte di una persona con condotte che violano le norme concernenti la disciplina della navigazione marittima o interna e (ii) quelle di cui ai commi successivi che identificano il soggetto attivo in colui che si pone *"alla guida"* ovvero colui che *"conduce"* l'unità da diporto.

Ergo, ai sensi del primo comma, il soggetto attivo del reato non è necessariamente chi conduce l'imbarcazione, né solo ed esclusivamente chi ne ha il comando. Comandante ed equipaggio devono dunque essere parimenti scrupolosi nel rispetto delle regole sulla navigazione marittima ed interna.

Mantenendo ancora qualche istante di attenzione sul primo comma, appare doveroso ribadire quanto già segnalato all'inizio del mio intervento circa i dubbi di completezza, organicità e coerenza del sistema di norme che disciplinano la navigazione marittima. I dubbi sono sintetizzabili in questi termini: (i) quali sono le norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna?; (ii) sono raccolte in una codificazione unitaria ed organica al pari di quelle dettate dal codice della strada?; (iii) dettano cautele rigide ed inderogabili? E le deludenti risposte che siamo costretti a fornire sono le seguenti: (i) le norme sono contenute in molteplici fonti (Colreg 72, Codice della Navigazione, Codice del Diporto Nautico, Codice Civile, etc.); (ii) Le norme sono dettate in ambiti normativi diversificati e gerarchicamente differenti; (iii) spesso le norme dettano regole cautelari elastiche quando non addirittura obbligatoriamente derogabili in particolari (non meglio chiarite) condizioni.



L'esame del secondo, terzo e quarto comma può avvenire congiuntamente.

Le norme sanzionano la condotta di colui il quale *"si ponga alla guida"* ovvero *"il conducente"* che cagioni, per colpa (anche generica), la morte di una persona e risulti in stato di alterazione derivante da assunzione di alcool o sostanze stupefacenti. Le sanzioni mutano in ragione del tasso alcolemico riscontrato nel sangue del soggetto attivo e sono prestabilite dalla norma in ordine decrescente.

Prima di soffermarsi ad esaminare, nel dettaglio, le singole condotte incriminate che rinviano ad importanti disposizioni contenute nel codice della nautica da diporto (D.Lgs. 171/2005), giova soffermarsi su talune scelte terminologiche che lasciano intendere, con disarmante chiarezza, il livello di inadeguatezza del legislatore e delle modalità di attuazione della scelta di politica criminale che ha condotto all'introduzione dell'omicidio nautico nell'art. 589 *bis* c.p.. Converrete con me che termini *"alla guida"* ed *"il conducente"* sono indubbiamente inadeguati per il settore della nautica da diporto.

Passiamo all'esame dei contenuti del comma secondo e poniamoci immediatamente il quesito che, per dirla come un famoso giornalista e conduttore televisivo, *"sorge spontaneo"*: alla guida di cosa mi devo porre secondo il dettato normativo? Mi devo porre alla guida di una delle unità da diporto di cui all'art. 3 del D.Lgs. 171/2005.

E' dunque, innanzitutto indispensabile, verificarsi quali siano tali unità da diporto.

L' art. 3 così recita:

"Le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

a. Unità da diporto: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto...."

Seguono alla lettera a., ben altre otto definizioni che individuano particolari unità da diporto, comunque rientranti nella categoria sub a.

Ed invero, la norma menziona:



- b. Unità utilizzata a fini commerciali;
- c. Nave da diporto maggiore
- d. Nave da diporto minore
- e. Nave da diporto minore storica
- f. Imbarcazione da diporto
- g. Natante da diporto
- h. Moto d'acqua
- i. (h bis) Unità da diporto a controllo remoto.

Non è il caso di soffermarsi nella loro distinzione posto che, per come già precisato, la norma di cui all'art. 589 *bis* c.p. menziona, sebbene in modo vagamente fuorviante, *"una delle unità da diporto di cui all'art. 3"*. Sarebbe forse stata più corretta la dicitura *"le unità da diporto di cui alla lettera a. dell'art. 3 del codice della nautica da diporto"*.

Così individuato l'oggetto materiale mediante il quale il reato può essere commesso (rappresentato dall'unità da diporto per come definita dalla lett. a. del D.Lgs. 171/2005), è doveroso immediatamente scindere le condotte che si collegano alla previa assunzione di bevande alcoliche da quelle legate allo stato di alterazione psicofisica derivante da assunzione di sostanze stupefacenti.

Trattiamo dunque il regime penale collegato alle condotte di assunzione o ritenzione del comando, della condotta o della direzione nautica di un'unità da diporto sotto effetto di alcool o di stupefacenti.

Le regole che sanzionano a livello amministrativo tali condotte (a prescindere dalla causazione o meno di un omicidio colposo) sono dettate dagli artt. 53 *bis* e 53 *ter* del codice della nautica da diporto). Mentre la prima delle due norme suddivide le fattispecie in base al livello di alcool nel sangue del contravventore, la seconda norma sanziona, a prescindere dal coefficiente, qualunque tipo di assunzione di bevande alcoliche se il soggetto attivo ha meno di anni 21 ovvero utilizza l'unità da diporto per fini commerciali.



Ecco un breve estratto delle citate norme:

Art. 53 bis

"È vietato assumere o ritenere il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.

Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca reato:

- a) Con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2.755,00 euro a 11.017,00 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad **un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro**. All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da tre a sei mesi.*
- b) Con la sanzione amministrativa da 3.500,00 a 12.500,00 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico **superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro**. All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da sei mesi ad un anno;*
- c) Con la sanzione amministrativa da 5.000,00 a 15.000,00 euro qualora sia stato accertato un valore corrispondente a **un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro**. All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da uno a due anni. La patente nautica è sempre revocata, in caso di reiterazione nel biennio."*

Art. 53 ter

"È vietato assumere o ritenere il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste per:



a) *I soggetti di età inferiore ad anni ventuno*

b) *Coloro che utilizzano l'unità da diporto a fini commerciali di cui all'art. 2, comma 1."*

Le fattispecie delineate agli artt. 53 *bis* e 53 *ter* divengono presupposto per la contestabilità dell'omicidio nautico aggravato dall'assunzione di sostanze alcoliche che trova sanzione, via via crescente in base al tasso alcolemico.

A chiudere il quadro si pone l'art. 54 *quater* del codice della nautica da diporto, il quale pone un tassativo divieto di assunzione di sostanze psicotrope.

Art. 54 *quater*

"Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope, è punito, ove il fatto non costituisca reato, con la sanzione amministrativa da 2.755,00 euro a 11.017,00 euro. All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da uno a due anni....".

Questo il quadro, complesso, incerto e desolante che mi trovo costretto ad offrirvi in conclusione del mio intervento.

Desidero però salutarvi con un'esortazione finale: rifuggiamo dal panpenalismo e adottiamo efficaci politiche di prevenzione, prima fra tutte quella della diffusione della cultura della sicurezza in mare. Recentemente noi relatori ci siamo incontrati ed abbiamo posato una prima pietra che crediamo possa costituire una valida pietra angolare su cui edificare un vero sistema di cautele adottate non perchè penalmente sanzionate ma perchè consapevolmente ritenute necessarie ed impellenti.

Grazie a tutti.