

Prefazione

L'opera di Matteo Leonida Mattheudakis e di Attilio Nisco esplora con completezza e rigore scientifico molti dei profili penalistici del diritto della navigazione e dei trasporti, colmando una lacuna che emerge con evidenza dalla rassegna della letteratura in materia.

Si tratta di una ricerca originale che, prendendo spunto dall'esperienza didattica del corso di laurea triennale del Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Bologna presso il Campus di Ravenna, si sviluppa mediante l'approfondimento dei caratteri generali di un diritto penale certamente complementare, ma al contempo autonomo e speciale (sancito principalmente, ma non solo, dal codice della navigazione e dal codice della strada), nonché attraverso la disamina delle fattispecie più significative delle diverse discipline.

L'approccio seguito dagli Autori conferma la tendenza del diritto penale a "specializzarsi" in relazione ai diversi e plurimi settori dell'attività umana: orientamento necessitato dalle sempre crescenti esigenze di tutela e dalla complessità del quadro normativo, anche in conseguenza del coacervo delle fonti che si intersecano e si sovrappongono, sebbene persistano le vestigia di una struttura unitaria del sistema, come si evince dalle definizioni di «mare territoriale» (art. 2 c. nav.) e di «spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato» (art. 3 c. nav.) che, tra gli altri effetti, unitamente alle previsioni dell'art. 4 c. nav., dilatano i confini spaziali della giurisdizione penale italiana (art. 6 c.p.).

Significativa la ricostruzione dell'elaborazione dottrinale che ha indotto il legislatore ad individuare distinte figure colpose in tema di omicidio e lesioni personali, tipizzate dalle diverse regole cautelari, sicché dagli originari artt. 589 co. 2 c.p. e 590 co. 3 c.p. (rimasti ancorati alle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro) sono gemmati gli artt. 589-*bis* c.p. (omicidio stradale o nautico) e 590-*bis* c.p. (lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime), oltre che l'art. 590-*sexies* c.p. (responsabilità colposa per morte o lesioni personali in ambito sanitario). Come infatti rimarcato nella Parte II dello studio, dal dibattito scaturito dalla contestazione in sede giurisprudenziale del dolo eventuale (avverso il rimprovero per colpa cosciente) rispetto a taluni casi di morte o lesioni personali cagionati da autori sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti ha preso avvio

il lungo *iter* legislativo che ha condotto all'introduzione delle nuove fattispecie, nel solco della responsabilità per colpa, lontana da forme "intermedie" di colpevolezza note in taluni sistemi penali.

Contestualmente, gli Autori affrontano i principali istituti della teoria generale del reato applicati allo specifico contesto della "circolazione" per acqua, aria e terra.

A partire dalla citata "questione delle questioni": le fonti del diritto e la loro gerarchia.

In merito trova conferma, se mai occorresse, il tramonto della riserva di legge (ancor più di quella "assoluta"), a fronte del consolidarsi della «visione sostanzialistica del diritto punitivo attraverso lo schema della *matière penale* quale elaborata dalla CEDU ed entrata anche nell'esperienza giurisprudenziale italiana», nonché la «disseminazione» delle fonti rilevanti dell'intervento sanzionatorio su diversi livelli: sovranazionale, nazionale, regionale, territoriale, e tramite regolamenti statali e delle Autorità indipendenti, linee guida, circolari, norme tecniche di fonte pubblica o privata¹.

La Parte I del volume fa i conti con un intricato reticolo di norme, muovendo dal codice della navigazione², le cui «disposizioni penali e disciplinari» costituiscono un microsistema (pur sempre riconducibile al cono d'ombra dei principi e delle garanzie penalistiche), con un ampio spettro di operatività, come denotano l'art. 1080 e l'estensione del concorso di persone (art. 1081), e con regime sanzionatorio speciale (artt. 1082 ss.). A corredo si analizzano, da un lato, il regime giuridico delle operazioni di soccorso in mare, e l'inevitabile intreccio con le strategie di contenimento dei fenomeni migratori; dall'altro, le tematiche dell'inquinamento marino e del traffico di rifiuti, con riguardo anche alle ripercussioni in ordine alla responsabilità degli enti.

Il diritto penale «che può coinvolgere chiunque» della Parte II del libro si irradia dal presupposto della pericolosità intrinseca della circolazione stradale e della navigazione, consentite ma regolate al fine di ridurre (senza poterlo annullare) il margine di rischio, *maxime* in caso di guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope: in tale ambito si sconta peraltro un "doppio binario" sanzionatorio che satura il c.d. diritto punitivo, sovente con buona pace del divieto di *bis in idem*.

Considerevoli e molteplici, pertanto, le sfaccettature che il testo aggiunge al caleidoscopio di un diritto penale sempre meno alieno dalla prospettiva della "pluralità degli ordinamenti" e sempre più distante dall'utopia della «riserva di codice».

Désirée Fondaroli

¹ F. SGUBBI, *Il diritto penale totale. Punire senza legge, senza verità, senza colpa. Venti tesi*, Bologna, 2018, 25 ss.

² Tuttora l'art. 1 c. nav. («Fonti del diritto della navigazione») stabilisce che «in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi».