



THERMAE

DI SALSOMAGGIORE



TREDICESIMO CONVEGNO DI TRAUMATOLOGIA CLINICA E FORENSE

20° Corso di Ortopedia, Traumatologia e Medicina Legale

**LE LESIVITÀ IN ORTOPEDIA, COMPLESSITA' CLINICA IN
PATOLOGIE ORTOPEDICHE E IN RIABILITAZIONE:
DAL PLANNING PREOPERATORIO ALLA STABILIZZAZIONE.
IL COMPLESSO RAPPORTO
FRA RISARCIMENTO E INDENNIZZO.
LEGGE GELLI-BIANCO: RESPONSABILITÀ VECCHIE E NUOVE
NELL'ACCERTAMENTO DELLA COLPA MEDICA**



Presidenti

F.M. Donelli, M. Gabrielli, G. Varacca

24-25 Novembre 2023

Palazzo dei Congressi - Salsomaggiore Terme (PR)



INCIDENTI NAUTICI: ASPETTI GIURIDICI E MEDICO-LEGALI

*Francesco Baldari, Alice Bacchio, Flavio Pertosa,
Roxenny M. Bruno Bonilla, Mario Gabbrielli*

Università degli studi di Siena, Scuola di Specializzazione in Medicina Legale

Gli incidenti nautici comprendono gli eventi negativi del traffico marittimo, fluviale o lacustre. Si tratta di incidenti non molto frequenti in termini assoluti, ma che spesso assumono un grande interesse per il medico legale in quanto – specialmente se coinvolgono scafi di grandi dimensioni come navi traghetto o da crociera - possono determinare un elevato numero di vittime (si pensi al disastro del Moby Prince avvenuto nei pressi del porto di Livorno nel 1991 e che causò la morte di 140 persone). Secondo il report annuale dell'E.M.S.A. (Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima), nel 2021 si sono verificati nelle acque europee 2389 incidenti marittimi di cui 42 incidenti gravi, che hanno complessivamente causato 548 feriti e 29 morti⁷. Chiaramente questa statistica non tiene conto degli episodi dovuti al fenomeno delle migrazioni.

L'incidente nautico è un fenomeno destinato ad aumentare per la sempre più crescente domanda/offerta di attività acquatiche escursionistiche, itineranti e sportive, oltre che per l'aumento delle tratte commerciali (basti pensare alle "Autostrade del Mare" il cui scopo è quello di concentrare il flusso delle merci sulla logistica marittima anche al fine di decongestionare quella stradale⁸).

A fronte di questo, la normativa ancorché presente (Codice della Navigazione) si è rivelata insufficiente e per cercare di ovviare agli incidenti dovuti al fattore umano la questione è stata affrontata - almeno sul versante penale - in quest'ultimo anno.

Il 20 settembre 2023, infatti, la Camera ha approvato in maniera definitiva la proposta di legge del febbraio 2023 introducendo nell'ordinamento nuove fattispecie di reato: l'omicidio nautico e le lesioni nautiche gravi o gravissime⁹. Ispirandosi alle già esistenti norme riguardanti la circolazione stradale, il legislatore ha colmato un vuoto normativo spesso attenzionato dai media e dall'opinione pubblica a seguito di incidenti nautici - talora mortali - che si sono verificati negli ultimi anni.

Ripercorrendo i principali punti della nuova normativa, con la legge si va ad integrare le norme contenute nel Codice Penale agli art. 589-bis, 589-ter, 590-bis e 590-ter, che trattano l'omicidio stradale, le lesioni personali stradali e la fuga del conducente.

Con le nuove modifiche l'art. 589-bis diviene "Omicidio stradale o nautico" prevedendo che "*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*". In questo modo, si affianca al reato commesso da chi si pone alla guida di un veicolo a motore (omicidio stradale), quello commesso da chi si pone alla guida di una unità da diporto (omicidio nautico), indicandosi con questa dizione "*ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto*".

Analogamente, l'articolo 590-bis diviene "Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime" e prevede che, nel caso di lesioni gravi o gravissime procurate a seguito di violazione delle norme sulla disciplina della navigazione marittima o interna, la pena prevista va da 3 mesi ad 1 anno di reclusione in caso di lesioni gravi, da 1 a 3 anni nel caso di lesioni personali gravissime. La legge, mutuando le norme del Codice della strada, prevede un aggravamento della pena (con reclusione da 8 a 12 anni) se il conducente dell'unità da diporto commette l'omicidio nautico in stato di ebbrezza alcolica (con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/L) o di alterazione psico-fisica in conseguenza all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Tale inasprimento della pena prevede una soglia più bassa del tasso alcolemico (tra 0,8 e 1,5 g/L) qualora il reato sia commesso in caso di navigazione a fini commerciali

⁷ EMSA - European Maritime Safety Agency - Facts & Figures 2021.

⁸ Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 167).

⁹ LEGGE 26 settembre 2023, n. 138: Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche. (GU Serie Generale n.237 del 10-10-2023). Note: Entrata in vigore del provvedimento: 25/10/2023.

e, dunque, durante l'esercizio di un'attività professionale. Infine, negli articoli 589-ter e 590-ter è trattato l'aggravamento della pena fino a due terzi o da un terzo a due terzi nei casi in cui il conducente dell'unità da diporto fugga, rispettivamente, dopo l'omicidio o la provocazione delle lesioni personali nautiche. Si tratta di un provvedimento che, come si è già detto, presenta notevoli punti di collegamento con la legge dell'omicidio stradale, pur con delle criticità applicative già rilevate dai primi commentatori: infatti, mentre per i reati stradali il conducente del mezzo coincide sempre con il detentore della patente del mezzo, nei reati nautici non è sempre così, essendo possibile la distinzione tra il comando del mezzo e la condotta dello stesso¹⁰.

All'attenzione del medico legale giunge anzitutto la lesività che si osserva negli incidenti nautici, riconducibile nella maggioranza dei casi a traumatismi meccanici in cui - generalmente a seguito di uno scontro tra due imbarcazioni o tra un'imbarcazione ed uno scoglio - il corpo del passeggero urta contro le superfici del mezzo o contro frammenti dello scafo proiettati a seguito della collisione. Le lesioni traumatiche possono avere varia localizzazione, tuttavia si è riscontrata una diversa distribuzione a seconda della dinamica dell'incidente: nei casi in cui passeggeri, consci del pericolo, tentino di fuggire dall'imbarcazione, la lesività si concentra soprattutto agli arti inferiori ed alla regione costo-lombare, mentre nei casi in cui i passeggeri siano colti alla sprovvista e non mettano in atto tentativi di fuga, la lesività si concentra per lo più al capo, al torace ed agli arti superiori. In questi casi la lesività esterna è costituita da contusioni, ferite laceri e lacero-contuse la cui morfologia, talvolta, riproduce la porzione di imbarcazione che le ha prodotte; la lesività interna è altrettanto variabile, potendo interessare vari organi e strutture osteo-articolari¹¹.

Nel sormontamento, che si verifica quando uno scafo sormonta un bagnante o un subacqueo, si possono osservare lesività cutanee (escoriazioni lineari, ferite lacere o lacero-contuse, ustioni) dovute alla frizione della cute contro la superficie inferiore dello scafo; in questi casi, inoltre, talora si può riscontrare una particolare lesività che si produce a seguito dell'urto del corpo contro le eliche dello scafo: l'azione dell'elica, infatti, in modo del tutto simile a quella di un fendente, produce lesioni con estese perdite di sostanza, fino a determinare vere e proprie mutilazioni¹².

Quanto alla causa della morte, spesso i traumatismi finora descritti non hanno l'idoneità lesiva tale da determinare direttamente la morte del soggetto e la causa terminale della morte è rappresentata dall'annegamento per caduta in acqua, soprattutto in caso di passeggeri già traumatizzati e/o privi di adeguati mezzi di salvataggio. Nello studio di Mendonça *et al.*, tra le 19 vittime decedute a seguito di un incidente marittimo, l'asfissia meccanica dovuta ad annegamento rappresentava la *causa mortis* nell'89,4% dei casi¹³. Nel caso di recupero dei cadaveri, talora al medico legale è richiesta la distinzione tra una morte per annegamento e un'immersione di cadavere: ciò può risultare assai difficoltoso, specialmente nei casi in cui, a seguito di una prolungata permanenza in acqua del cadavere, si instaurino fenomeni trasformativi - quali macerazione o saponificazione - che non permettono di rilevare la vitalità o meno delle lesioni. Può infine risultare difficoltosa anche l'identificazione delle vittime, soprattutto in presenza di gravi lesività post-traumatiche e/o danni prodotti dalla fauna acquatica o dalla putrefazione.

Recentemente, a seguito di un noto incidente di una nave da crociera avvenuto in Italia, sono giunti all'osservazione del settore senese cinque cadaveri di passeggeri e membri dell'equipaggio estratti dallo scafo naufragato.

¹⁰ Luisa Taldone, "In G.U. la legge 138/2023: i nuovi delitti di omicidio e lesioni nautiche", 11.10.2023, reperibile al sito online Altalex.

¹¹ G. Umani Ronchi, G. Bolino, A. Grande, E. Marinelli - Patologia Forense. Giuffrè Editore.

¹² Stabile A. Zangani P.L. - Morte nell'acqua per lesioni da elica. Jura Medica, 2:135, 1989.

¹³ Mendonça DS, Carneiro PF, Andrade ACM, Avena KM. Clinical and epidemiological aspects of victims of maritime accidents on the Mar Grande-Salvador crossing, Bahia, Brazil: a case series study. Sao Paulo Med J. 2022. Sep-Oct;140(5):636-641. doi: 10.1590/1516-3180.2021.0572.R1.14122021. PMID: 35858015; PMCID: PMC9514872.