

## INTERVENTO SU «PENE E MISURE DI SICUREZZA PER I REATI STRADALI» (\*)

PRESIDENTE: Ringraziamo l'avv. Rubini, Capo dell'Ufficio stampa del Centro nazionale di prevenzione e Difesa sociale di Milano del suo veramente interessante intervento. Diamo la parola al dott. Girolamo Tartaglione, Consigliere della Corte di cassazione.

TARTAGLIONE: Ringrazio Sua Eccellenza Manca di avermi dato la parola e annunzio che sarò più breve di quanto prevedevo, dal momento che il campo è stato abbastanza arato. Comunque, esso era già stato abbondantemente seminato dal relatore S.E. Rosso il quale, annunciando una relazione di carattere giuridico, in realtà ha offerto interessanti spunti per una discussione di carattere prevalentemente criminologico. Questi spunti sono venuti soprattutto dalla sua relazione odierna, nella quale egli ha richiamato l'attenzione dei presenti su un punto molto importante e cioè la dinamica dei delitti, le motivazioni che sono alla base dei vari comportamenti criminosi.

È evidente che, sotto il profilo della dinamica del delitto, dei reati che ontologicamente, sotto il profilo giuridico, si presentano simili o uguali, perché hanno in comune il medesimo bene giuridico leso, perché talvolta hanno il medesimo «*nomen juris*», in realtà possono essere molto diversi tra loro a seconda della motivazione che li ispira. È ovvio che un furto di auto ha ben altra rilevanza giuridica se commesso da un giovane il quale lo compie per iattanza, o per fare una passeggiata con la sua ragazza, dal furto di auto compiuto dal rapinatore, il quale si impossessa di una vettura per compiere altri furti a catena e per rapinare magari, alla fine, una banca.

Al contrario può accadere che dei reati ontologicamente diversi possano essere accomunati da una motivazione analoga. La relazione di S.E. Rosso, con l'interessante casistica che ci ha presentata, offre degli spunti molto interessanti per avvicinare tante ipotesi di reati sulla base di una motivazione comune.

---

(\*) Da *Prime giornate italiane di difesa sociale* su criminalità e automobile, in *Quad. Crim. Clin.* 1968, n. 4.

A proposito della dinamica del delitto, non possono fare a meno di ricordare un glorioso Maestro recentemente scomparso, il prof. Enrico Altavilla, che nel 1955 pubblicò un fondamentale libro intitolato *La dinamica del delitti*, libro nel quale era sottolineato in maniera particolare, appunto, come le motivazioni psicologiche del delitto siano l'elemento più importante da tenere presente ai fini della prevenzione criminale.

Dal punto di vista della difesa sociale, le motivazioni hanno una importanza notevolissima e basterà ricordare l'ultimo libro di Marc Ancel, *La nouvelle défense sociale*, per richiamare la importanza che ha la dinamica nei reati. A questo proposito debbo fare un rilievo, che non è perfettamente in chiave con quanto è stato detto finora.

Si è annunciato, nella preparazione del Congresso e nella discussione odierna, che si intendeva trattare unicamente della delinquenza dolosa e non pure della delinquenza colposa e delle infrazioni stradali, ma debbo rilevare che ci sono dei casi in cui la combinazione tra la delinquenza dolosa e quella colposa tra i delitti dolosi e le infrazioni stradali, è fin troppo evidente. Basti pensare a quello che la casistica quotidiana ci insegna, anche attraverso la semplice lettura dei giornali, per renderci conto di quanto avviene: per esempio le rapine commesse da persone spregiudicate e spericolate, le quali non solo adoperano le armi indiscriminatamente, ma si servono anche delle automobili in una maniera assolutamente pericolosa, disposti a commettere una quantità di infrazioni stradali e magari a travolgere autovetture e passanti. Come si fa allora a distaccare il comportamento criminale doloso dal comportamento criminale colposo nella valutazione globale della personalità e nella irrogazione delle sanzioni? È questo il punto sul quale desideravo intervenire e mi ricollego così all'argomento svolto da coloro che mi hanno preceduto, quello cioè delle misure penali applicabili.

A tale proposito debbo enunciare subito il mio pensiero. Ritengo che, per quanto riguarda le pene, non sia il caso di pensare ad aumenti, ad aggravamenti, soprattutto ad aggravamenti automatici. Abbiamo assistito in Italia recentemente al fenomeno della introduzione dell'aggravante introdotta con la legge del 1966 per i delitti colposi commessi infrangendo le norme del codice stradale, ma non credo che dall'entrata in vigore di quella legge la frequenza dei reati colposi più o meno gravi sia diminuita in Italia. Certo è troppo presto per poterlo dire in modo definitivo, poiché soltanto ora cominciano a giungere in Cassazione i primi reati commessi dopo quella legge, ma dall'orientamento generale delle statistiche risulta che la delinquenza colposa non è diminuita. In effetti, gli aggravamenti di pena esercitano la loro influenza soltanto nei primi momenti, ma poi si determina una assuefazione nell'animo dei consociati, per cui quella sanzione penale aggravata che da principio sembrava poter risolvere tutto, essere il toccasana, poi non funziona più.

D'altra parte è stato già sottolineato da alcuni oratori, e soprattutto dal collega De Mattia che ha sdrammatizzato molti punti di vista, che in realtà l'uso di un determinato mezzo come l'automobile non deve essere rappresentato come qualcosa di diabolico o di assolutamente più grave di tante altre modalità di manifestazioni criminose. Il collega Scardia ricordava la carrozza dell'Innominato che servì per il ratto di Lucia Mondella, ma non vedo perché l'azione dei bravi dell'Innominato, che usarono la carrozza, sia stata più pericolosa della azione del Griso e dei suoi accoliti che andarono a commettere lo stesso ratto nella casa di Lucia e della madre. Eliminerei pertanto queste pregiudiziali di carattere oggettivo e mi preoccuperei sempre più di adeguare la pena al soggetto, alla pericolosità dell'individuo.

E vengo ad un punto che ritengo importantissimo: le misure di sicurezza applicabili. Se ne è già parlato abbondantemente e quindi non ripeterò quello che hanno detto gli altri. Io sono tra gli assertori dell'opportunità di mantenere il sistema dualistico pena-misure di sicurezza, ma con un temperamento: che cioè in certi casi debbano essere applicate alternativamente o la pena o la misura di sicurezza, in relazione ai bisogni di difesa sociale e alla personalità del soggetto. In secondo luogo, per quanto riguarda le misure di sicurezza specifiche, soffermo la mia attenzione su due misure, la confisca e la sospensione della patente. Non mi si ascriva ad ignoranza se parlo di misure di sicurezza a proposito della sospensione della patente. Per la confisca è stato già fatto un rilievo molto interessante: l'art. 240 del codice penale vigente consente la confisca o la rende obbligatoria in certi casi allorché la cosa sia stata strumento per commettere il reato o sia stata oggetto del reato stesso. Non si prevede, invece, nel codice penale il caso in cui una determinata cosa sia stata occasione di reato. La relazione di Gennaro, della quale mi occuperò più diffusamente domani, ha sottolineato come si possano ben accomunare sotto il profilo della dinamica del delitto i casi in cui il veicolo a motore funga da oggetto del reato con i casi in cui il veicolo stesso funga da mezzo o da occasione del reato. Io penserei quindi che sarebbe opportuno estendere la possibilità dell'applicazione della confisca anche al caso nel quale il veicolo a motore sia stato occasione di reato (ad esempio il caso dell'omicidio del cacciavite o casi analoghi).

Per quanto riguarda la sospensione della patente, la IV Sez. Penale ha ormai stabilito in maniera irreversibile il concetto che si tratti di una misura atipica, ed in effetti questa misura si presta ad una qualifica di atipicità data la formulazione alquanto strana della normativa dell'art. 91 del codice stradale, che accomuna i provvedimenti del prefetto con quelli dell'autorità giudiziaria.

Un autorevole studioso, S.E. Rosso, in uno dei primi articoli di commento al codice stradale, sosteneva la tesi che la sospensione e la

revoca della patente dovessero essere considerate, *de jure condendo*, misure di sicurezza, ed io sono pienamente d'accordo con lui, perché penso che queste misure debbano essere ragguagliate alla pericolosità del soggetto, la quale è estrinsecata attraverso l'uso dell'autoveicolo ed anzi potenziata da tale uso.

A questo proposito debbo fare un'osservazione di carattere marginale, che cioè la sospensione della patente e la revoca non sono la stessa cosa per colui che lavora con l'autoveicolo e per commettere reati o come mezzo di divertimento. Quando noi applichiamo la sanzione della revoca o della sospensione della patente all'autista di professione, in realtà applichiamo due misure, la perdita della patente ed anche la sospensione dall'esercizio di una attività professionale o di un mestiere. Pensiamo bene quindi alle conseguenze che si determinano applicando queste misure.

Io penso che sarebbe opportuno (e in questo sono pienamente il linea con il collega Lapicciarella) di prevedere la sospensione della patente non solo per i reati colposi ma altresì per i reati dolosi, allorché questi siano stati commessi con abuso della guida di un autoveicolo.

Altro problema che si presenta è quello di sostituire qualche altra sanzione alla sospensione della patente nel caso in cui l'autore di un reato commesso con il veicolo a motore non sia fornito di patente. In questo caso — si dirà — l'individuo sarà punito con la contravvenzione di cui all'art. 80 in quanto trovato senza patente, ma penso che ciò non basti e sono d'accordo con De Mattia nel mettere l'accento sulla opportunità di distinguere tra contravvenzione colposa e dolosa: nel caso di dolo, la sanzione dovrebbe essere non solo più grave quantitativamente, ma anche qualitativamente diversa.

In effetti, quando la circolazione abusiva è commessa da un giovane spericolato che circola sull'auto per il piacere di guidare sulle vie pubbliche è un conto, il caso è molto diverso dal fatto di colui che sprovvisto di patente si serve dell'autoveicolo per andare a commettere un reato più grave.

Per concludere, penso che bisogna tener conto delle indicazioni di carattere psicologico che vengono fuori dalle relazioni Rosso, di Genaro e Leggeri, che cioè il veicolo a motore è un mezzo che potenzia la pericolosità dell'uomo, rappresenta come una corazza che aiuta a compiere delle imprese più aggressive, crea uno spirito competitivo nell'individuo e induce a commettere dei reati che senza l'autoveicolo non si commetterebbero. Appunto per questo bisogna preoccuparsi del modo come nel singolo uomo l'animo reagisce nell'uso di questi mezzi, dei quali non possiamo fare a meno, ed occorre cogliere la pericolosità dell'individuo nell'uso dell'autoveicolo e adeguare le misure, soprattutto di sicurezza, ai bisogni della sua personalità e alla difesa della società. (*Applausi*).

PRESIDENTE: Ringrazio il consigliere Tartaglione del suo preciso e meditato intervento e poiché S.E. Rosso si è dichiarato disposto a condensare la sua replica in pochi minuti gli do la parola.

ROSSO: Ringrazio tutti quelli che sono intervenuti integrando con i loro discorsi la mia relazione. Non dico niente su quel che hanno detto di Gennaro, Tartaglione, Rubini, De Mattia sulla dinamica del delitto, sul delitto di condotta, sul delitto di pericolo, perché mi trovano perfettamente consenziente. Vi è stato un contrasto sul binomio misure di sicurezze e pene, mi sembra però che la maggioranza sia sulla tesi che si debba alternativamente seguire o l'una o l'altra via.

Per i reati di oltraggio al pudore mi sono spiegato male, non è che voglio condannare il ragazzo che in macchina bacia la ragazza, solo avevo dei dubbi circa l'attuale strutturazione del reato. Attualmente la Cassazione dice che la macchina è luogo esposto al pubblico e si punisce o non si punisce se vi è visibilità oppure no.

Sono d'accordo che può essere inutile eccessivo rigorismo e che spesso invece di un delitto vi può essere la contravvenzione, ma, ripeto, mi riferivo solo a perplessità sulla attuale formulazione dell'art. 527 cod. pen., circa l'estremo della pubblicità.

Si può concludere, a mio avviso, affermando che esiste una influenza innovativa dell'automobile sulla fenomenologia criminosa, che può riflettersi sull'ideazione, sulla programmazione e sulla esecuzione del reato.

Secondo me bisogna riesaminare tutti questi aspetti in stretto rapporto ai singoli episodi, alle singole personalità ed evitando le astrazioni dannose o quelle che possano addirittura tradurre il discorso in una assurda requisitoria contro l'automobile. Ciò è assolutamente da evitare. Il problema deve essere però approfondito, perché soltanto mediante questo attento studio si può opporre alla tecnica del delitto, la tecnologia dell'anti delitto; all'impulso incotrollato, la fermezza consapevole della reazione. È questo, per la difesa della società e della civiltà (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE: Ringrazio, non solo per doverosa cortesia, il collega De Mattia per quanto ha detto. Prego adesso S.E. Manca di assumere la presidenza, che prevedo dovrà essere particolarmente energica per disciplinare l'uso del tempo nei confronti dei dieci oratori che si dovranno avvicinare alla tribuna.

Ha facoltà di parlare il consigliere Girolamo Tartaglione.

TARTAGLIONE: Mi astengo dal formulare elogi alla relazione. Il dottor di Gennaro ha con me consuetudine di lavoro da tanti anni, ed io lo apprezzo da tanto tempo: sono in una posizione affettiva tale che i suoi successi rappresentano per me un orgoglio.

Mi limiterò a sottolineare i pregi della relazione, soprattutto per l'apporto che essa dà ad una metodologia nuova; come giustamente è stato rilevato dal collega De Mattia, c'è bisogno di affrontare i problemi criminologici con una metodologia non più tradizionale, affidata al mero intuito. Per la criminologia è passato il periodo romantico, che pure ha dato alla criminologia italiana nomi come Ferri e Scipio Sighele, le cui intuizioni hanno lasciato tracce incancellabili nella storia del progresso e del pensiero criminologico.

Ma oggi noi abbiamo bisogno di qualcosa di più; non dobbiamo solo affermare, ma dobbiamo dimostrare quello che diciamo, perché se la nostra pretesa, come uomini di scienza, è quella di indicare al legislatore delle nuove vie da battere, queste indicazioni dobbiamo darle non sulla base di nostre personali impressioni, sia pure fondate su elementi meditati, ma sulle base di prove precise e inconfutabili, di prove quali solo i dati obiettivi, solo le cifre possono dare.

È per questo che plaudo alla iniziativa del collega di Gennaro il quale ha preso in esame un materiale certamente molto interessante, per ricavare delle indicazioni le quali, se certamente non possono assurgere a valore di leggi statistiche, pur tuttavia hanno una importanza enorme nell'orientare le ricerche, nell'indirizzare le future indagini verso determinati obiettivi ben precisi. Mi si potrà dire che il campione prescelto è quantitativamente molto limitato, che i soggetti esaminati nell'Istituto d'osservazione di Rebibbia, i quali si riducono a 777 casi nel giro dell'ultimo decennio, sono come una piccola isola nell'immenso arcipelago della delinquenza; ma è un'isola perfettamente esplorata, poiché ciascuno dei soggetti osservato nell'Istituto d'osservazione di Rebibbia è stato sottoposto ad una indagine di personalità così approfondita, che si è potuto conoscere a fondo non solo la struttura della personalità di ciascun soggetto, ma anche la dinamica psicologica del delitto che egli ha commesso.

Pertanto, le indicazioni che vengono fuori dall'esame dei «dossiers» di Rebibbia, sono veramente preziose e il collega di Gennaro, con l'aiuto del dott. Cortellessa, ha avuto il merito di trarre da queste indicazioni dei dati numerici che veramente servono a dare valide prove delle affermazioni contenute nella relazione stessa. È ovvio che i risultati dello studio su questo campione non possono essere generalizzati e, come ha già detto, assunti come leggi. Questa indagine è un'indagine pionieristica, che è servita a fare strada nella foresta della delinquenza, ad indicare le vie che bisogna battere per raggiungere buoni risultati, per scegliere i dati più significativi allo scopo di dimostrare quali sono i fattori della delinquenza. In queste ricerche infatti, quale è il vero obiettivo? quello di cogliere i fattori determinanti della delinquenza. Su questo punto ritorneremo, ma penso che quando parliamo di fattori, dobbiamo abbandonare il concetto tradizionale di causa. Non pretendiamo più di ragionare per cause, come

nella tradizionale concezione filosofica; non parliamo più di cause, perché sappiamo che nella realtà effettuale nessun avvenimento è figlio di una sola causa, ma è prodotto di tutta una catena di fattori i quali condizionano, come si dice oggi, ciascun evento.

Ragioniamo ora per condizionamento e non più per cause; quindi, nel cogliere i fattori della delinquenza, non dobbiamo avere la pretesa di cogliere cause assolute, cioè antecedenti senza i quali non si sarebbe verificato il fatto, bensì condizioni *sine qua non*, cioè condizioni senza le quali un determinato processo naturale o sociale si sarebbe svolto in maniera diversa da come si è svolto effettivamente.

Dopo esserci intesi su questo punto, possiamo andare avanti. Nella ricerca compiuta presso i soggetti di Rebibbia, notiamo che sono già emerse indicazioni di un certo interesse, di cui alcune sono state già sottolineate. Un primo dato interessante è la percentuale dei soggetti che hanno avuto a che fare con l'automobile e con i veicoli a motore. Su 777 soggetti esaminati, che sono la massa più importante della delinquenza italiana, in quanto i soggetti di Rebibbia sono stati scelti — e posso fare testimonianza in proposito — con una visione chiara, intesa ad esaminare i casi interessanti, cioè coloro che si erano resi colpevoli di delitti i quali suscitavano un particolare interesse criminologico; su questi 777 soggetti, ne abbiamo già 215 che nella manifestazione della loro criminalità hanno avuto a che fare col veicolo a motore, o come oggetto di reato o come strumento di reato o come occasione necessaria o non necessaria di reato.

Ciò dimostra come nell'attuale momento della civiltà il veicolo a motore abbia un peso determinante anche nella estrinsecazione della delinquenza. Noi quindi sappiamo che circa un 30% dei soggetti di Rebibbia hanno delinquito per circostanze che hanno a che fare col veicolo a motore. Seconda considerazione, sottolineata anche dal collega De Mattia, è quella riguardante la frequenza che ha la delinquenza associata nell'uso dei veicoli a motore.

Diceva il collega De Mattia che è naturale che sia così, perché il veicolo, soprattutto quelli più grossi che funzionano un po' da «panzer» nell'attività delinquenziale, invoglia le persone a radunarsi. È una spiegazione brillante, ma occorre approfondire l'indagine poiché non basta soffermarsi a questi rilievi esteriori per dare la spiegazione del fenomeno. Sappiamo attraverso questa indagine che il veicolo a motore funziona quanto meno da catalizzatore — come si dice in termini chimici — del fenomeno delinquenziale, in quanto fa convogliare attività di persone diverse, energie mentali, fisiche e psichiche di persone diverse nell'uso di un unico mezzo.

Un terzo rilievo sul quale mi soffermerò in modo particolare è quello che riguarda il recidivismo tra gli autori di reati commessi con il veicolo a motore. Il dato del recidivismo è abbastanza importante, in quanto fa pensare innanzitutto a come l'uso del veicolo a motore

faciliti, favorisca la delinquenza e quindi invogli chi se ne è servito la prima volta a farlo ancora. Questo è un primo rilievo di particolare importanza. Un secondo rilievo è che con l'uso del veicolo a motore sembra che si venga a creare una certa specializzazione criminosa. Oggi che si attua la specializzazione in tutte le attività lavorative, vediamo anche che nel delitto associato c'è una specializzazione dell'uso di determinati mezzi, soprattutto meccanici: anche questo dato ha una sua importanza fondamentale.

Mancano i dati per età e il relatore mi ha spiegato perché essi non si siano potuti raccogliere, in quanto i soggetti che sono stati osservati a Rebibbia sono circoscritti entro limiti di età che non consentono indagini approfondite, né per i giovanissimi né per i più anziani.

Riprendo il discorso per quanti riguarda il recidivismo, che è il punto sul quale ho ritenuto di focalizzare la mia attenzione, e ciò, anche in nome della mia esperienza personale, in quanto il lavoro che andiamo svolgendo con il collega Lapicciarella ci pone sotto gli occhi tutti i fascicoli dei processi relativi a reati stradali o a delitti colposi, connessi spessissimo all'uso dei veicoli a motore.

Ebbene, è interessante rilevare come una buona parte degli autori di reati colposi o di infrazioni stradali hanno dei precedenti penali, e in gran parte dei precedenti specifici, o altri precedenti che lasciano intuire delle componenti e dei tratti fondamentali comuni, o sotto il profilo psicologico o sotto il profilo dell'attività svolta dal singolo soggetto. Su ciò reputo opportuna l'attenzione di tutti. La ricerca pionieristica, la ricerca pilota fatta dal collega di Gennaro merita, esige che siano fatte altre ricerche di più ampio respiro, nel campo della delinquenza connessa con l'uso di veicoli a motore.

Vi è bisogno di altre ricerche di questo genere e dirò che la Sezione criminologica del Centro di prevenzione e Difesa sociale, che ha partecipato all'organizzazione anche di questo Convegno, ha nei suoi programmi anche uno studio specifico della delinquenza connessa al veicolo a motore; e questa ricerca si avvarrà certamente di una metodologia analoga a quella che è stata già praticata così bene dal collega di Gennaro. Bisogna indagare su parecchi fattori, i quali possono illuminare il campo della delinquenza colposa sulla base delle dinamiche psicologiche comuni, di fattori etiologici comuni che portano all'uso del veicolo, valutare come l'uso del veicolo a motore carichi i meccanismi psichici dell'uomo e lo induca a modificare, ad estrinsecare la sua attività delinquenziale in un senso anziché in un altro. In questo senso, l'uso del veicolo a motore si presenta come fattore se non quantitativo almeno qualitativo nell'orientare la condotta criminosa in un certo senso specifico. Per quanto riguarda i metodi di ricerca è ovvio che si debba far capo anzitutto ai dati statistici, sulla base dei lavori compiuti dall'Istituto centrale di statistica. A questo proposito debbo ancora una volta sottolineare come i dati che ci fornisce oggi



l'Istituto centrale di statistica, elaborati sulla base di vecchissime schede, sono del tutto insoddisfacenti, siccome insufficienti per un'indagine criminologica approfondita, come quella che intendiamo fare. Però i tempi sono maturi per una modifica; e posso dire che è già allo studio una scheda di rilevazioni statistiche apprestata dall'ISTAT, che è stata già distribuita ad alcuni tribunali e che ha suscitato anche qualche rilievo, talora inopportuno, di stampa; nuove schede statistiche, la quali portano alla ricerca, alla segnalazione di molti dati che prima mancavano e che hanno o dovrebbero avere una enorme importanza criminologica. Questa ricerca deve essere fatta in primo luogo sulla massa dei dati statistici, che debbono essere raccolti con maggiore profondità, secondo una nuova metodologia; in un secondo luogo non potrà mancare anche un'indagine sul campione. Il nostro amico di Gennaro parla di «randomizzazione»; in tutte le indagini si fa la scelta del campione casuale, e gli scienziati di lingua anglosassone hanno inventato un nome nuovo per un fenomeno antico. La campionatura si è fatta sempre così: anche nella campionatura per esempio del grano si introduce lo scandaglio nella massa del grano e si prendono tanti granelli a caso. In una recente ricerca compiuta dalla Sezione criminologica del Centro di prevenzione e di Difesa sociale ci siamo venuti a trovare con un campione casuale ad avere una percentuale delle categorie dei soggetti quasi esattamente simile alla percentuale che le stesse categorie dei soggetti esaminati davano nella massa. Quindi il campione casuale rimane sempre un metodo valido. Dal raffronto dell'esame compiuto sulla massa e l'esame dei casi giudiziari, scelti come campione, con un'indagine compiuta senza preconcetti, senza pregiudizi di sorta, potranno emergere dei dati obiettivi i quali potranno valere come vere e proprie prove e potranno servire agli uomini di scienza a dare al legislatore quelle indicazioni, che come giustamente diceva nella relazione il collega di Gennaro dovrebbero essere vincolanti per gli uomini politici, i quali, pensosi della sorte della società italiana, dovrebbero affidarsi non all'empirismo, ma al linguaggio preciso, obiettivo delle cifre per individuare meglio i fattori dei fenomeni antisociali e per trovare i mezzi più acconci per combatterli per la difesa della società (*Vivissimi applausi*).