

LA «DEPENALIZZAZIONE» DELLE INFRAZIONI STRADALI ASPETTI GIURIDICI E CRIMINOLOGICI (*)

1. — La cosiddetta «depenalizzazione» delle infrazioni delle norme sulla circolazione stradale, introdotta nel nostro ordinamento giuridico con la legge 3 maggio 1967, n. 317, ha dato origine a molti problemi di carattere giuridico, già affrontati ed in parte approfonditi dalla dottrina (1) ed a molti altri darà vita l'applicazione pratica, sia nella fase amministrativa sia in quella del contenzioso dinanzi al pretore, ai sensi rispettivamente del primo e del quarto comma dell'art. 9. Riteniamo opportuno esaminare su questa Rivista alcuni riflessi giuridici e criminologici della riforma, portando l'esame soprattutto sulla efficacia preventiva e repressiva delle sanzioni amministrative che oggi colpiscono gran parte delle infrazioni stradali, in confronto delle sanzioni penali precedentemente in vigore.

Il regolare uso della strada è un'esigenza particolarmente sentita nel mondo moderno, soprattutto in dipendenza del diffondersi della motorizzazione. Per uso deve intendersi tutto l'insieme di attività umane che hanno per oggetto le strade e le aree pubbliche destinate al traffico dei pedoni e dei veicoli, e quindi non solo il transito, ma anche le fermate, le soste e il parcheggio dei veicoli (2) e l'occupazione di suolo da parte di persone, con impianti fissi o mobili (3).

E per strade ed aree pubbliche devono intendersi non solo quelle appartenenti agli enti pubblici (Stato, regioni, province, comuni)

(*) Da *La scuola positiva*, serie IV, anno XI, fasc. 1, 1969.

(1) LAGOSTENA BASSI e RUBINI, *La depenalizzazione*, Milano, 1968; SPADACCINI *Sanzioni amministrative per violazione delle norme di circolazione stradale*, in *Crocevia* 1967, fasc. 6 e 7-8; CIPRIANI, *Manuale per l'applicazione della legge 3 maggio 1967, n. 317*, S. Arcangelo di Romagna, 1967; BATTILÀ e CORBINO *La depenalizzazione delle norme di circolazione stradale e dei regolamenti locali*, Bergamo, 1968; ALESSI, *Depenalizzazione delle norme in materia di circolazione stradale*, in *Dir. automobilistico*, 1967, 194.

(2) Cfr. in proposito: DUNI, *Fasi statiche della circolazione: fermata, sosta e parcheggio*, Piacenza, 1965.

(3) Rientra nel concetto di «uso pubblico particolare». Cfr. in proposito SANDULLI, *Manuale di dir. amministrativo*, 1955, n. 167.

e messe a disposizione della collettività per l'uso pubblico diretto (4), ma anche le aree aperte indiscriminatamente all'uso di chiunque intenda circolarvi (5).

È evidente la necessità di una accurata disciplina di diritto per assicurare a tutti la possibilità di servirsi di tali strade ed aree secondo la loro normale destinazione, senza conflitti e senza pericoli di danni alle persone ed alle cose, e così pure la necessità di un continuo controllo da parte della Pubblica Amministrazione, con interventi di prevenzione e di repressione degli abusi.

Questo controllo viene concettualmente raggruppato con il termine di «polizia stradale». La parola «polizia» indica l'insieme di tutte le attività esercitate dai competenti organi amministrativi per assicurare il mantenimento dell'ordine in un determinato settore della vita sociale, mediante la prevenzione di quei fatti che possono turbarlo, con interventi limitativi della libertà di azione degli individui (6).

Si può così distinguere tra varie specie di polizia: sanitaria, militare, marittima, aeronautica, tributaria, dell'industria e del commercio e così via. Non meno delle altre attività amministrative, quella di polizia dispone di poteri di coercizione diretta e indiretta al fine di assicurare la esecuzione dei relativi provvedimenti (7), che possono assumere anche il carattere di sanzioni (8). Il nuovo sistema sanzionatorio in materia di polizia stradale risponde appunto a questo concetto; se la Pubblica Amministrazione, attraverso un suo gruppo di organi, attende alla polizia stradale, è opportuno che provveda all'autotutela delle sue potestà in proposito, mediante la possibilità di applicare delle sanzioni.

È evidente che la normativa sulla circolazione stradale tiene conto nel medesimo tempo e della esigenza speciale di assicurare l'ordinato svolgimento del traffico e della esigenza generalissima di prevenire ogni pericolo per l'incolumità delle persone e per la conservazione dei beni, pericolo che può essere cagionato tanto dagli utenti della strada quanto da altri (come i frontisti). La prima esigenza si estrinseca nella protezione della sicurezza e della fluidità del traffico (9); la seconda in una mera applicazione del principio basilare «neminem laedere». Tut-

(4) Cfr. ZANOBINI, *Corso di dir. amministrativo*, 1958, vol. IV, pag. 21 e seg.; SANDULLI, *Manuale* cit., n. 165; GUICCIARDI, *Il demanio*, Padova, 1934, p. 284 e seg.; DUNI, CASSONE e GARRI, *Trattato di dir. della circolazione stradale*, vol. I, p. 96 e p. 130 e seg.

(5) Cfr. TREBBI, *Le strade pubbliche e di uso pubblico*, Como, 1954; FRANCHINI, voce «*Strade pubbliche, private e vicinali*», in *Nuovo Digesto Italiano*.

(6) Cfr. ALESSI, *Principi di dir. amministrativo*, Milano, 1956, p. 551; VIRGA, *La potestà di polizia*, Milano, 1954; ZANOBINI, *Corso di dir. amministrativo* Milano, 1959, vol. V, p. 70.

(7) Cfr. ZANOBINI, *Corso* cit., vol. I, p. 297.

(8) Cfr. OTTAVIANO, *Sulla nozione di ordinamento amministrativo e di alcune sue applicazioni*, in *Riv. trim. di dir. pubblico*, 1958, p. 825.

(9) Cfr. DUNI, *La legge, l'automobile e l'uomo*, ed. LEA, 1965, p. 65.

tavia, non tutte le norme regolanti la circolazione sono intese a proteggere con la medesima intensità l'uno e l'altro ordine di esigenze: alcune sono destinate più o meno direttamente alla prevenzione di alcuni pericoli riguardanti la generalità, come le norme relative al trasporto di materie esplodenti (art. 78 del T.U. in vigore), altre ad imporre dei comportamenti che servono a garantire l'ordine della circolazione, anche se finiscono con il giovare alla sicurezza della strada e della vita sociale in genere, come le norme sulla precedenza (art. 105 del T.U.).

2. — L'ordinamento giuridico italiano aveva usato in precedenza un trattamento unitario a tutte le infrazioni delle norme sulla circolazione stradale, comminando sanzioni penali in ogni caso, salvo che per i precetti sorniti di sanzioni come quelle dell'art. 101 del T.U. vigente.

Così era stato fatto nel T.U. per la tutela delle strade e della circolazione del 1933 (approvato con il R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740) e così fu pure nel testo originario del T.U. del 1959.

Per i pratici del diritto del nostro paese, si trattava quasi di una soluzione naturale ed inevitabile del problema delle suddette infrazioni; ma in realtà l'aver configurato tutte le suindicate infrazioni come illeciti penali era il risultato di una scelta fra varie soluzioni possibili sia sul piano penologico in senso teorico, sia sul piano della tradizione giuridica italiana.

È opportuno tuttavia sottolineare che all'Autorità amministrativa era data la potestà di intervenire per la protezione degli interessi di polizia stradale con provvedimenti di carattere sanzionatorio. La materia in cui principalmente si estrinsecava tale potestà era quella delle patenti di guida: invero, al prefetto, in virtù delle disposizioni dell'art. 91 del T.U. delle norme sulla circolazione stradale (approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393), era riconosciuto il potere di revocare o sospendere la patente, in taluni casi di abuso dell'autorizzazione a condurre veicoli a motore, che la patente comporta. Riteniamo che anche l'analogo provvedimento applicabile da parte dell'Autorità giudiziaria in caso di condanna per omicidio colposo o di lesioni colpose gravi o gravissime (comma sesto del medesimo articolo) abbia la medesima natura di provvedimento amministrativo, devoluto per connessione agli organi giudiziari competenti a conoscere dei predetti reati (10).

(10) La questione è stata ampiamente discussa in dottrina e in giurisprudenza: cfr. VASSALLI, *Sospensione e revoca giudiziale della patente di guida*, in *Riv. giur. circolaz. e trasporti*, 1963, 349; Rosso, *Sospensione e revoca della patente*, in *Arch. giur. sin. strad.*, 1961, 275; DE GENNARO, *Sulla natura giuridica della revoca e sospensione della patente*, in *Temi napol.*, 1961, II, 303.

3. — Occorre tener presente che il ricorso al trattamento penale non è affatto una necessità razionale per colpire le infrazioni di tutti i precetti di legge. Abbandonate le posizioni giusnaturalistiche, le quali attribuivano anche il fondamento delle norme penali ad un ordine eterno superiore all'uomo (11), lo studio del diritto penale non può essere orientato se non in senso storicistico: gli ordinamenti penali dei singoli Stati hanno caratteristiche particolari, dovuti alla tradizione culturale e politica dei vari paesi ed in ciascuno di essi gli istituti e le norme si modificano, sotto la spinta delle idee nuove e delle vedute politiche contingenti.

Nella nostra tradizione giuridica, si è andata sviluppando, specialmente dopo l'unificazione dell'Italia, la tendenza a colpire con sanzioni penali la maggior parte delle violazioni delle norme di condotta, ampliando così in maniera esorbitante la categoria concettuale dei reati. Ha avuto incremento soprattutto la sottospecie delle contravvenzioni, cioè degli illeciti considerati socialmente meno allarmanti e colpiti perciò con pene minori, produttive di limitatissimi effetti penali (nel campo dell'applicazione della recidiva, della dichiarazione di abitudine e professionalità, della perdita di diritti); essa si è arricchita di una folla di infrazioni colpite con la sola ammenda e talvolta — ma solo alternativamente — con lievissime pene di arresto, le quali d'altra parte non vengono quasi mai irrogate nella applicazione giudiziaria. Questa inflazione dei reati contravvenzionali ha fatto probabilmente molto più male che bene alla forza degli imperativi penali, i quali nella coscienza collettiva hanno finito per subire una sensibile svalutazione, analoga a quella che nel settore economico corrispondente all'inflazione monetaria.

L'origine di tale proliferazione delle contravvenzioni è da ricercare, con grande probabilità, nella disposizione dell'art. 2 della Legge 20 marzo 1965, allegato E, sull'abolizione del contenzioso amministrativo, la quale stabilì che dovessero rimanere «devolute alla giurisdizione ordinaria tutte le contravvenzioni». Tale norma, pur avendo una notevole importanza storica, perchè segnò la fine dei tribunali amministrativi e generalizzò la garanzia giurisdizionale per i giudizi sulle contravvenzioni, non può assolutamente essere considerata come una norma costituzionale e di per sé è suscettibile di abrogazione e di deroghe per effetto di leggi ordinarie; d'altra parte, essa non fa altro che disporre una ripartizione di competenze fra l'autorità giudiziaria e quella amministrativa e non detta alcun criterio per la configurazione delle contravvenzioni e per la loro differenziazione da altre forme d'illecito. Il legislatore italiano, pur non essendo vincolato in nessun modo a seguire dei criteri rigorosi per comprendere fra i reati alcuni

(11) Cfr. CARRARA, *Programma del corso di diritto criminale*, Lucca, 1867: *Prolegomeni*, p. 23 seg.

fatti contrari al diritto e per escluderne altri, ha preferito colpire in massima parte con pene i comportamenti vietati e ne ha fatto così degli illeciti penali.

Tuttavia, la nostra legislazione non ha mancato di stabilire altre specie di sanzioni per alcuni illeciti, i quali pur costituiscono violazioni di interessi di notevole importanza per lo Stato. Così ha fatto spesso per le inosservanze delle disposizioni tributarie: ad esempio, le soprattasse comminate dall'art. 292 del T.U. per la finanza locale (approvata con R.D. 30 dicembre 1923, n. 3269) e le sanzioni civili comminate dall'art. 35 della legge istituita dell'imposta generale sull'entrata (R.D.L. 9 gennaio 1940 n. 762).

La dottrina giuridica italiana, nel suo lavoro di interpretare e di riordinare a sistema la legislazione vigente, ha sviluppato notevolmente il concetto di «sanzioni». Esse sono tutte le forme di «reazione dell'ordinamento all'inosservanza di una norma giuridica» (12). Esse possono considerare o nella nullità di un atto compiuto in difformità di specifiche prescrizioni o in violazione di particolari divieti (come le nullità di disposizioni testamentarie e di altri negozi giuridici, le nullità di atti processuali), o nella imposizione di un'obbligazione (come quella del risarcimento dei danni, del pagamento di una soprattassa), o nella limitazione di diritti (come in materia di elettorato attivo e passivo), o nell'applicazione di una pena. Pertanto bisogna distinguere fra i vari tipi di sanzioni, in relazione alla loro natura e alla situazione giuridica a cui sono connesse: sanzioni civili, penali, tributarie, disciplinari e così via (13).

4. — È appena il caso di ricordare gli inconvenienti del sistema precedentemente in vigore per la repressione delle infrazioni stradali. Gli uffici giudiziari penali erano affollati di procedimenti relativi ad infrazioni di minima entità (dall'inosservanza dei divieti di sosta all'attraversamento di pedoni fuori delle strisce loro riservate) e gran parte di essi era portata all'esame della Corte di Cassazione in virtù dell'art. 190, secondo comma, C.P.P. in relazione all'art. 111, comma secondo, della Costituzione. Inoltre, la configurazione di tali inosservanze come reati rendeva molto più complessa l'indagine sui singoli casi, per la necessaria indagine sulla imputabilità, sull'elemento psicologico del reato, sulla esistenza di eventuali cause di esclusione della punibilità e sulla presenza di possibili circostanze aggravanti o attenuanti, nonchè per i problemi di determinazione della pena ai sensi dell'art. 133 C.P.

(12) Cfr. sentenza n. 53 in data 9 maggio 1968 della Corte Costituzionale, in *Giust. pen.*, 1968, I, 304.

(13) Cfr. ALESSI, voce «*Responsabilità amministrativa*», in «*Nuovissimo Digesto Italiano*».

La coscienza collettiva non riusciva a rendersi conto della utilità dell'apparato penale per la risoluzione di casi solitamente tanto semplici, che comportavano l'applicazione di modeste sanzioni pecuniarie. La sola vera ragione che faceva inserire nella massima parte dei procedimenti del genere qualche questione di fatto o di diritto era l'interesse dell'incolpato di far operare la prescrizione (il cui termine era di diciotto mesi, prolungabile ad un massimo di ventisette, giusta gli artt. 157 n. 6 e 160 C.P.) o una delle ricorrenti amnistie.

Ma dell'opportunità del ricorso alle misure penali riuscivano ancor meno a rendersi conto gli studiosi di problemi penologici e criminologici in genere. Molto ridotta era l'efficacia «deterrente» delle lievi pene pecuniarie comminate dalle norme sulla circolazione stradale per la grande massa delle infrazioni, anche perchè l'istituto dell'oblazione (art. 138 del T.U.) dava all'autore del fatto la possibilità di far venire meno gli effetti giuridici del reato, con un atto di disposizione volontario, condizionato semplicemente al pagamento di una somma modestissima. Pertanto, gli effetti psicologici di quelle norme sull'animo degli autori di lievi violazioni non erano assolutamente comparabili a quelli delle vere e proprie norme penali, destinate a creare delle contropinte di una certa entità per reprimere gli impulsi a violare dei precetti la cui osservanza è ritenuta di particolare interesse sociale. Inoltre, non poteva sfuggire che quasi tutte le infrazioni colpite con le pene più lievi e suscettibili di oblazione presentano uno scarsissimo valore sintomatico di pericolosità sociale. Le manifestazioni d'indisciplina degli utenti della strada non si presentano come preoccupanti anomalie di condotta se non in casi particolari e i disturbi di personalità si esprimono spesso, anche nel campo della circolazione stradale, in azioni criminose ben più gravi (14).

L'incongruenza del sistema risultava ancor più evidente se le considerazioni ideologiche sulla funzione della pena venivano messe in relazione con la norma fondamentale che, nel nostro ordinamento, riguarda la materia: cioè, l'art. 27, terzo comma, della Costituzione, il quale stabilisce che «le pene devono tendere alla rieducazione del condannato».

Non si vede infatti, in qual modo le lievi pene pecuniarie, sostituibili con l'oblazione di somme ridottissime, possano esercitare una reale funzione rieducativa. Sta di fatto che, nella mente di parecchi utenti della strada, il pagamento di una certa quantità di somme a titolo di oblazione si presentava quasi come un tributo aggiuntivo, versato in controprestazione di alcune piccole comodità procuratesi abusivamente, come il far parcheggiare la propria vettura in luoghi vietati ma agevolmente accessibili. Perchè alla pena possa essere riconosciuto un

(14) Cfr. Relazioni DI GENNARO e ROSSO, in *Atti del Convegno su la criminalità e l'automobile*, Roma, 1968 (pubblicate su *Quaderni di criminologia clinica*, 1968, fasc. 4).

carattere rieducativo, occorre che rimanga impresso nell'animo dell'autore, in modo duraturo, il ricordo delle sanzioni subite, strettamente collegato con la consapevolezza delle gravità delle infrazioni commesse.

Convienet altresì ricordare che alcuni studiosi, pur essendo in linea di massima consenzienti con il sistema di repressione penale, auspicavano tuttavia per le infrazioni stradali delle pene diverse da quelle che il nostro ordinamento prevede in generale per tutti i reati (art. 17 C.P.): ad esmpio, «gli arresti in casa» auspicati dal DUNI (15). Ciò dimostra come l'adozione delle pene tipiche si presenti inadeguata tanto alla sensibilità del giurista quanto a quella dell'uomo della strada.

5. — Il nuovo sistema, che ha «depenalizzato» parecchie infrazioni stradali (insieme con le inosservanze dei regolamenti comunali e provinciali, i quali tutelano essenzialmente la polizia locale) appare senz'altro razionalmente accettabile, alla luce delle suesposte considerazioni. Sono state espresse delle riserve sulla sua legittimità costituzionale (16), ma esse non ci sembrano fondate su ragioni insuperabili. Invero, è stato fatto richiamo soprattutto all'art. 25, comma secondo, della Costituzione, il quale stabilisce che «nessuno può essere punito se non in forza di una legge che sia entrata in vigore prima del fatto commesso» e si deduce che, ogni qual volta sia applicabile una *punizione* in conseguenza della violazione di un obbligo, positivo o negativo, si entri nel campo penale. Simile concezione estensiva confonde il concetto di «pena» con quello molto più lato di «sanzione», di cui abbiamo più sopra segnalato l'ampiezza. D'altra parte, la predetta norma costituzionale non fa altro che enunciare il principio della irretroattività delle norme penali; una interpretazione estensiva potrà portare, forse, all'affermazione di un principio più generale di irretroattività di tutte le sanzioni, ma non alla identificazione piena, ad ogni fine, delle sanzioni penali con tutte le altre di cui abbiamo parlato in precedenza.

Né ci sembra che esistano altre disposizioni della nostra Carta Costituzionale che impongano al legislatore di ricorrere alle norme penali per le infrazioni delle norme sulla circolazione stradale o per infrazioni congeneri. Anzi, il testo già citato dell'art. 27 consiglia, nel nostro ordinamento, di fare uso delle misure penali soltanto con funzioni rieducative, e quindi di comminarle soltanto in quei casi in cui

(15) Cfr. GERACI, *Riflessioni su una particolare forma di esecuzione della pena dell'arresto nei reati della circolazione stradale*, in Corti Brescia, Venezia e Trieste, 1964, 269.

(16) NUVOLONE, *Depenalizzazione apparente e norme penali sostanziali*, in Riv. it. di dir. e proc. pen., 1968, p. 68 e seg.

la loro applicazione possa esercitare una benefica influenza sull'animo del colpevole e, di riflesso, sull'atteggiamento di tutta la massa dei consociati. Riteniamo che la Legge n. 317 del 1967 abbia gettato le basi per una opportuna revisione legislativa in materia di sanzioni per le infrazioni minori e segnaliamo che già un uguale criterio è stato adottato per alcune trasgressioni delle norme di polizia forestale, con la Legge 9 ottobre 1967, n.950.

6. — L'indagine penologica dev'essere condotta anzitutto con criteri scientifici, cioè mediante il riscontro di dati obiettivi suscettibili di misurazione quantitativa e sottratti per quanto più è possibile a valutazioni etiche o politiche. Per stabilire se il nuovo sistema sia più vantaggioso o meno rispetto al precedente, occorrerebbe conoscere specialmente se esso determini un incremento o una diminuzione nel numero delle infrazioni stradali. Allo stato, è prematuro dare una risposta in tal senso; ma i primi dati statistici ci autorizzano ad affermare che l'entrata in vigore della nuova legge non ha affatto aperto gli argini all'indisciplina stradale, come si temeva da qualcuno. Invero, risulta (17) il seguente andamento numerico di infrazioni ora comprese nella depenalizzazione, accertati dagli organi di polizia stradale: nel periodo gennaio-giugno 1967, n. 1.851.369; nel periodo luglio-dicembre 1967, n. 1.974.231; nel periodo gennaio-giugno 1968, n. 1.811.294.

Il raffronto va istituito fra i periodi gennaio-giugno 1967 e 1968, non solo per identità stagionale, ma anche perché è opportuno non tener conto del periodo luglio-dicembre 1967, a cavallo fra l'impero della precedente legge e dell'attuale: dal numero di 1.851.369 del primo semestre 1967 si passa a quello di 1.811.294 del primo semestre 1968, con un lieve calo. Il risultato non è molto significativo, sia perché il divario fra le due cifre è modesto, sia perché possono avere influito sul numero delle infrazioni accertate alcuni fattori esterni, come la maggiore o minore attività del personale di polizia della strada.

Riteniamo, perciò, necessarie ulteriori ricerche per saggiare meglio l'efficacia pratica del nuovo sistema ai fini della prevenzione delle infrazioni stradali.

7. — Il sistema ora in vigore, ispirato prevalentemente ad esigenze di polizia (nel senso giuridico sopra indicato), colpisce le infrazioni esteriori, siccome creatrici di disordine nel traffico e di potenziali pericoli per gli utenti della strada, e non le considera più come reati, cioè come quelle manifestazioni di disadattamento sociale, suscitatrici

(17) I dati sono stati cortesemente forniti dal Ministero dell'Interno - Servizio della Polizia Stradale.

di perturbamento e di allarme nella coscienza collettiva, che debbono essere repressi con la comminatoria di una misura penale. Sebbene le tendenze dei cultori di criminologia siano orientate nel senso di valutare tutte le irregolarità di comportamento come sintomi di antisocialità, non ci pare che la depenalizzazione delle infrazioni stradali sia da criticare nemmeno dal punto di vista criminologico.

Se è vero che ogni atto di indisciplina può essere potenzialmente considerato come indice di condotta deviante, è opportuno fare una selezione qualitativa e quantitativa tra le varie trasgressioni delle buone regole del vivere civile, allo scopo di limitare l'intervento della giustizia penale a quei casi che giustificano preoccupazioni concrete dei pubblici poteri per il turbamento dell'ordine sociale. Gli studiosi di discipline criminologiche hanno messo in luce, specialmente nella elaborazione di pensiero degli ultimi decenni, come sia necessario in questi casi portare l'esame non tanto sul fatto commesso quanto sulla personalità del suo autore, osservando approfonditamente le sue condizioni fisiopsichiche e più specificatamente le sue dinamiche psicologiche, applicando le misure penali con forte individualizzazione e sviluppando un accurato trattamento rivolto a curare le carenze del soggetto ed a potenziarne le risorse positive. Tutto ciò può essere realizzato in maniera seria soltanto in una ridotta percentuale di casi, tenuto conto dell'impegno e del costo che l'osservazione ed il trattamento comportano. Ma è opportuno altresì che un sistema così penetrante di osservazione della personalità e di trattamento rieducativo non venga generalizzato e reso applicabile anche per infrazioni di minima rilevanza, per il doveroso rispetto della libertà individuale, che non dev'essere compressa ed oppressa soltanto per il generico sospetto che gli autori di simili illeciti possano divenire pericolosi delinquenti.

La necessità di differenziare il trattamento giuridico è stata percepita anche da un chiaro studioso di penologia, il CORNIL, il quale recentemente (18) ha segnalato l'opportunità di distinguere tra le manifestazioni di delinquenza vere e proprie, che richiedono un'azione sull'uomo per correggerne le tendenze criminali, e quelle infrazioni, specialmente non dolose, che possono essere repressi con lievi sanzioni, applicate immediatamente senza procedure complicate, ed a proposito di queste ultime ha citato ad esempio le infrazioni stradali. È stato sostenuto con molta decisione da un altro noto studioso, il MIDDENDORF, che per le dette infrazioni il migliore trattamento repressivo è quello delle sanzioni minori, inflitte con un certo sistema di «tariffa»

(18) CORNIL, *Organisation type de la repression pénale dans un Etat moderne*, rapporto presentato nel novembre 1968 alla Conferenza dei Direttori degli Istituti di Ricerche Criminologiche, Strasburgo, Consiglio d'Europa, C.E.P.C.

che tiene conto della natura del fatto senza approfondire l'indagine del colpevole (19). In tal modo, si è andato sviluppando il concetto della «obiettivizzazione» o della «personalizzazione» del diritto penale nella circolazione stradale (20).

La medesima cosa si può dire in ordine ad altre infrazioni, come quelle delle norme antinfortunistiche. Il mancato adempimento di una misura tecnica imposta al fine di prevenire incidenti ai lavoratori ed ai terzi, come la omessa applicazione della «messa a terra» di un impianto elettrico, la creazione di un collegamento a terra con conduttori di spessore inferiore a quelli prescritti, la costituzione di passerelle non fornite di parapetti e tavole fermapiè di determinate forme e dimensioni, va represso di per sé, e non in considerazione della eventuale pericolosità sociale degli imprenditori (che possono essere anche delle persone giuridiche), o dei dirigenti e dei preposti (21). Anche per questo genere di infrazioni sarebbe opportuno procedere ad una riforma depenalizzatrice.

8. — Tuttavia, non bisogna dimenticare che, sia pure in via eccezionale, una eccessiva proclività a commettere infrazioni stradali — così come qualsiasi altro genere di atti di indisciplina — può essere sintomatica di gravi tendenze antisociali. In alcuni casi, una tale proclività può essere espressione di una generica aggressività, di uno smodato egoismo, di una aperta insofferenza delle regole sociali, in altri può rappresentare la manifestazione di impulsi scatenati dall'uso dei veicoli, specialmente a motore, in persone che in complesso non presentano anomalie di comportamento (22).

Riteniamo che, se la repressione in via amministrativa è sufficiente a garantire le esigenze di ordine e di sicurezza del traffico, è opportuno che di alcune infrazioni rimanga traccia negli atti delle autorità competenti, al fine di poterle all'occorrenza ricordare quando sorga la necessità di svolgere un'indagine sulla personalità dell'autore, a fini penali (o di igiene mentale). L'art. 92 del T.U. sulla circolazione stradale prevede lo schedario dei titolari delle patenti di guida, nel quale debbono essere annotate tutte quelle infrazioni che possono portare alla sospensione o alla revoca della patente. Tale disposizione è senza dubbio insufficiente anche per queste finalità, poiché, essendo registrate nello schedario le infrazioni commesse dai soli titolari di

(19) Cfr. *Atti del Colloqui delle quattro Associazioni*, tenuto a Bellagio nell'aprile del 1968 (Centro di Prevenzione e Difesa Sociale, Milano).

(20) BERISTAIN, *Obiettivazione e finalismo negli incidenti stradali*, in *Revista general de legislación y jurisprudencia*, dicembre 1962.

(21) Art. 4, 271 e 324 D.P.R. 27 aprile 1955, n. 547; art. 24 D.P.R. 7 gennaio 1956, 164.

(22) Cfr. Relazioni DI GENNARO e LEGGIERI, in *Atti del Convegno su la criminalità e l'automobile* (v. nota 14).

patente, ne rimangono escluse quelle commesse da coloro che ne sono privi: con il risultato che la competente autorità prefettizia non è in grado di conoscerne l'esistenza se successivamente viene richiesta la patente dall'interessato. D'altra parte, ci sembra che la cerchia delle infrazioni contemplate dal citato art. 92 (e dal precedente art. 91, comma terzo) non sia delimitata in maniera perfetta ed esauriente.

Sarebbe utile che le infrazioni più significative, dal punto di vista e della polizia stradale e della prevenzione criminale, venissero sempre registrate presso gli uffici di prefettura per consentire all'Autorità giudiziaria (ed anche a quelle preposte all'assistenza psichiatrica) di prenderne conoscenza in caso di bisogno. In tal modo sarebbero meglio temperate le esigenze di una repressione pronta e semplice delle infrazioni stradali e quelle di una efficace difesa sociale.