



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI BARI
ALDO MORO



DIPARTIMENTO JONICO IN SISTEMI
GIURIDICI ED ECONOMICI DEL MEDITERRANEO
SOCIETÀ, AMBIENTE, CULTURE
IONIAN DEPARTMENT OF LAW, ECONOMICS
AND ENVIRONMENT

18
2021

QUADERNI DEL DIPARTIMENTO JONICO

ESTRATTO da

SCELTE TRAGICHE

Atti del III convegno

"Medicina e diritto penale"

Taranto, 11 dicembre 2020

a cura di

Giuseppe Losappio

O CTK "DGP GF GVVC" UCRQP CTQ

L'insostenibile leggerezza del tragico



EDIZIONI
S.G.E.

ISBN: 9788894503067

DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO

Riccardo Pagano

DIRETTORI DEI QUADERNI

Claudia Capozza - Adriana Schiedi - Stefano Vinci

COMITATO SCIENTIFICO

Cesare Amatulli, Massimo Bilancia, Annamaria Bonomo, Maria Teresa Paola Caputi Jambrenghi, Carnimeo Nicolò, Daniela Caterino, Nicola Fortunato, Pamela Martino, Maria Concetta Nanna, Fabrizio Panza, Pietro Alexander Renzulli, Umberto Salinas, Paolo Stefanì, Laura Tafaro, Giuseppe Tassielli.

COMITATO DIRETTIVO

Aurelio Arnese, Danila Certosino, Luigi Iacobellis, Ivan Ingravallo, Ignazio Lagrotta, Francesco Moliterni, Paolo Pardolesi, Angela Riccardi, Claudio Sciancalepore, Nicola Triggiani, Antonio Felice Uricchio*(in aspettativa per incarico assunto presso l'ANVUR), Umberto Violante.

COMITATO DI REDAZIONE

Patrizia Montefusco (Responsabile di redazione)
Federica Monteleone, Danila Certosino,
Dottorandi di ricerca (Francesca Altamura, Michele Calabria, Marco Del Vecchio, Francesca Nardelli, Filomena Pisconti, Francesco Scialpi, Andrea Sestino, Pierluca Turnone)

Contatti:

Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: Società, Ambiente, Culture
San Francesco Via Duomo, 259 - 74123 Taranto, Italy, e-mail:
quaderni.dipartimentojonico@uniba.it telefono: +39 099 372382 • fax: +39 099 7340595
<https://www.uniba.it/ricerca/dipartimenti/sistemi-giuridici-ed-economici/edizioni-digitali>

18
2021 QUADERNI
DEL DIPARTIMENTO JONICO

SCELTE TRAGICHE

Atti del III convegno
"Medicina e diritto penale"
Taranto, 11 dicembre 2020

a cura di
Giuseppe Losappio



L'editore "Dipartimento Jonico in Sistemi
giuridici ed economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture"
dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro"

ha chiuso il volume, composto da 287 pagine, il 28 luglio 2021.

Il testo è disponibile *open source* sul sito

<http://edizionidjsge.uniba.it/index.php/i-quaderni>.

I dottorandi Gianluca Ruggiero e Filomena Pisconti hanno collaborato
all'editing dell'opera. Un ringraziamento speciale alla dott. ssa Maria Di
Maggio. Senza il suo generoso e versatile impegno la pubblicazione non
sarebbe stata possibile

ISBN: 978889450367

REGOLAMENTO DELLE PUBBLICAZIONI DEL DIPARTIMENTO JONICO IN
SISTEMI GIURIDICI ED ECONOMICI DEL MEDITERRANEO:
SOCIETÀ, AMBIENTE, CULTURE – EDJSGE

Art. 1. Collane di pubblicazioni del Dipartimento Jonico

Il Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro ha tre distinte collane:

- **Collana del Dipartimento Jonico** (d'ora in poi Collana Cartacea), cartacea, affidata alla pubblicazione di una Casa Editrice individuata con Bando del Dipartimento, ospita lavori monografici, atti congressuali, volumi collettanei.
- **Annali del Dipartimento Jonico**, collana di volumi pubblicata on line dal 2013 sul sito <https://www.uniba.it/ricerca/dipartimenti/sistemi-giuridici-ed-economici>, ospita saggi, ricerche, brevi interventi e recensioni collegati alle attività scientifiche del Dipartimento Jonico. Gli Annali del Dipartimento Jonico hanno cadenza annuale.
- **Quaderni del Dipartimento Jonico**, collana di volumi pubblicata on line sul sito <https://www.uniba.it/ricerca/dipartimenti/sistemi-giuridici-ed-economici>, ospita lavori monografici, atti congressuali, volumi collettanei monotematici.

Art. 2. Coordinamento delle Collane del Dipartimento Jonico

È istituito un Coordinamento delle Collane del Dipartimento Jonico formato dai Direttori delle tre collane che dura in carica per un triennio.

Il Coordinamento è diretto dal Direttore del Dipartimento in qualità di Direttore della Collana cartacea, ed è convocato, secondo le necessità, anche su richiesta dei Direttori delle Collane. La riunione del Coordinamento a discrezione del Coordinatore può essere allargata anche ai componenti dei Comitati Direttivi delle tre collane dipartimentali.

Il Coordinamento approva o rigetta le proposte di pubblicazione dei volumi delle Collane, dopo l'espletamento delle procedure di referaggio da parte dei Direttori e dei Comitati Direttivi. In caso di referaggi con esito contrastante, il Coordinamento decide sulla pubblicazione del contributo, sentito il parere del Comitato Direttivo della collana interessata. Il Coordinamento provvede alla formazione dei Comitati scientifici e dei Comitati Direttivi secondo le modalità stabilite dagli articoli successivi.

Art. 3. Direttori delle Collane

La Collana Cartacea è diretta d'ufficio dal Direttore del Dipartimento Jonico che può nominare uno o più condirettori scelti tra i membri del Consiglio di Dipartimento che siano in possesso degli stessi requisiti di seguito elencati per i Direttori degli Annali e i dei Quaderni.

Il/i Direttore/i degli Annali del Dipartimento Jonico è/sono eletto/i dal Consiglio di Dipartimento.

Il/i Direttore/i dei Quaderni del Dipartimento Jonico è/sono eletto/i dal Consiglio di Dipartimento.

L'accesso alle cariche di Direttore degli Annali e dei Quaderni è riservato ai docenti in servizio presso il Dipartimento Jonico ed in possesso dei seguenti requisiti:

- professori ordinari in possesso delle medie ASN richieste per la partecipazione alle commissioni per le abilitazioni nazionali;

- professori associati in possesso delle mediane ASN per il ruolo di professore ordinario;
- RTI in possesso dell'abilitazione per la II o la I fascia, in possesso delle mediane ASN per partecipare alle abilitazioni per la II fascia;
- RTB in possesso di abilitazione alla II o alla I fascia.

I Direttori ricevono le istanze di pubblicazione secondo le modalità prescritte dagli articoli seguenti, valutano preliminarmente la scientificità della proposta tenendo conto del *curriculum* del proponente e dei contenuti del lavoro e procedono, nel caso di valutazione positiva, ad avviare le procedure di referaggio.

I Direttori presiedono i lavori dei Comitati Scientifici e Direttivi e relazionano periodicamente al Coordinamento.

I Direttori curano che si mantenga l'anonimato dei revisori, conservano tutti gli atti delle procedure di referaggio, informano sull'esito delle stesse gli autori invitandoli, ove richiesto, ad apportare modifiche/integrazioni, decidono, d'intesa con il Coordinamento, la pubblicazione o meno in caso di pareri contrastanti dei *referees*.

Art. 4. Comitati scientifici

Ogni collana ha un proprio Comitato Scientifico composto dai professori ordinari e associati del Dipartimento Jonico.

Il Consiglio di Dipartimento può deliberare l'inserimento nel Comitato Scientifico di studiosi italiani o esteri non appartenenti al Dipartimento Jonico.

Art. 5. Comitati Direttivi

Ciascuna delle tre Collane ha un Comitato Direttivo formato da professori e ricercatori, afferenti al Dipartimento Jonico, in possesso, per il rispettivo settore disciplinare, delle mediane richieste dall'ASN per il ruolo successivo a quello ricoperto o, se ordinari, per la carica di commissario alle abilitazioni nazionali.

A seguito di invito del Coordinatore delle Collane del Dipartimento Jonico gli interessati presenteranno istanza scritta al Coordinamento che, in base alle indicazioni del Consiglio di Dipartimento, provvederà alla scelta dei componenti e alla loro distribuzione nei tre Comitati Direttivi.

I Comitati Direttivi collaborano con il Direttore in tutte le funzioni indicate nell'art. 3 ed esprimono al Coordinamento il parere sulla pubblicazione nella loro Collana di contributi che hanno avuto referaggi con esiti contrastanti.

Art. 6. Comitato di Redazione

Le tre Collane sono dotate di un Comitato di Redazione unico, composto da ricercatori, dottori di ricerca e dottorandi, afferenti al Dipartimento Jonico e individuati dai Comitati Direttivi, che, sotto la direzione di un Responsabile di Redazione (professore ordinario, associato o ricercatore), nominato dal Coordinamento delle Collane del Dipartimento Jonico, cura la fase di *editing* successiva all'espletamento positivo della procedura di referaggio.

Art. 7. Procedura di referaggio

Tutte le Collane del Dipartimento Jonico adottano il sistema di revisione tra pari (*peer review*) con le valutazioni affidate a due esperti della disciplina cui attiene la pubblicazione individuati

all'interno dei Comitati Scientifici o Direttivi, oppure, ove ritenuto necessario, all'esterno dei predetti Comitati.

La procedura di referaggio è curata dal Direttore della Collana con l'ausilio dei rispettivi Comitati Direttivi.

Art. 8. Proposta di pubblicazione

La proposta di pubblicazione deve essere indirizzata al Direttore della Collana su modulo scaricabile dal sito <https://www.uniba.it/ricerca/dipartimenti/sistemi-giuridici-ed-economici/edizioni-digitali> nel quale il proponente dovrà indicare le proprie generalità e sottoscrivere le liberatorie per il trattamento dei dati personali e per l'eventuale circolazione e pubblicazione on-line o cartacea del lavoro.

Se il proponente è uno studioso "non strutturato" presso una università o centro di ricerca italiano o estero, la proposta di pubblicazione dovrà essere accompagnata da una lettera di presentazione del lavoro da parte di un professore ordinario della disciplina cui attiene la pubblicazione proposta. Alla proposta di pubblicazione il proponente deve allegare il proprio *curriculum vitae et studiorum* (ovvero rinviare a quello già consegnato in occasione di una precedente pubblicazione) e il file del lavoro in due formati, word e pdf.

Per la pubblicazione sulla Collana Cartacea, il proponente dovrà indicare i fondi cui attingere per le spese editoriali.

Le proposte di pubblicazione dovranno attenersi scrupolosamente ai criteri editoriali pubblicati sul sito <https://www.uniba.it/ricerca/dipartimenti/sistemi-giuridici-ed-economici/edizioni-digitali>. Nel caso di non corrispondenza, o di corrispondenza parziale, il Responsabile di Redazione, coadiuvato dal Comitato di Redazione, invierà agli autori le indicazioni cui attenersi per la fase di *editing*.

Nel caso siano previste scadenze, pubblicate sul sito, la proposta dovrà pervenire tassativamente entro la data indicata, pena la non ammissibilità della stessa.

INDICE

I SESSIONE:

SCELTE TRAGICHE, CULTURA, ECONOMIA E DIRITTI

RELAZIONI

RICCARDO PAGANO <i>Die Kehre come scelta: il tragico come opportunità.</i>	1
STEFANO CERVELLERA, CARLO CUSATELLI, UMBERTO SALINAS <i>L'analisi quasi-real-time della mortalità tarantina fra emergenza ambientale e covid-19.</i>	8
LAURA COSTANTINO <i>Le scelte tragiche nel quadro della food security. Approvvigionamento alimentare e interventi regolativi nell'epoca della pandemia.</i>	14
IVAN INGRAVALLO <i>Il (difficile) bilanciamento tra misure di contrasto alla pandemia da covid-19 e Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo.</i>	24
PAMELA MARTINO <i>Giudicare su scelte tragiche sotto l'egida della CEDU: la funzione extraprocessuale del sindacato di legittimità costituzionale tra civil law e common law.</i>	36

PIERLUCA MASSARO	
<i>Le scelte tragiche nel prisma della tutela della salute in carcere.</i>	48
PAOLO PARDOLESI	
<i>Pandemie e scelte tragiche.</i>	65
FRANCESCO PERCHINUNNO	
<i>Scelte tragiche nell'era covid-19: la tutela del personale sanitario nel quadro dei valori costituzionali.</i>	72
MARIA BENEDETTA SAPONARO	
<i>L'insostenibile leggerezza del tragico.</i>	81
ADRIANA SCHIEDI	
<i>La dialettica tra logos/pathos: per una pedagogia fenomenologica della ragione empatica.</i>	92
PAOLO STEFANÌ	
<i>Diritto, religione e scelte tragiche.</i>	104
LAURA TAFARO	
<i>Il paradigma rovesciato: le scelte non tragiche.</i>	110
STEFANO VINCI	
<i>L'influenza spagnola e le scelte emergenziali del governo italiano.</i>	148

INTERVENTO PROGRAMMATO

FABRIZIO CESAREO	
<i>Principio di precauzione e gestione del rischio.</i>	170

II SESSIONE: SCELTE TRAGICHE, SCELTE INFELICI E DIRITTO PENALE

MAURIZIO CARBONE	
<i>Introduzione.</i>	174

RELAZIONI

LUCIA RISICATO

*Mors tua, vita mea, morire con il covid per l'assenza di posti letto.
Profili di responsabilità del "rianimatore".*

178

GIANDOMENICO DODARO

*Mors tua, vita mea, morire con il covid per l'assenza di posti letto.
Linee di fuga della responsabilità lungo la catena di "comando
e controllo" della sanità.*

189

MARCO SCOLETTA

*Covid, risorse scarse e profili di responsabilità da reato degli
enti sanitari.*

198

SILVIA TORDINI CAGLI

*La disattivazione del "supporto vitale" della persona capace
di consenso ma non di agire.*

212

MARIA BEATRICE MAGRO

*Disattivazione del "supporto vitale" della persona incapace
di consenso e di azione ed evoluzione giurisprudenziale sull'aiuto al suicidio.*

220

GIUSEPPE LOSAPPIO

Fine vita e "diritto vivente" dal caso Englaro a quello Trentini.

258

I SESSIONE

SCELTE TRAGICHE, CULTURA, ECONOMIA E DIRITTI

RELAZIONI

Maria Benedetta Saponaro

L'INSOSTENIBILE LEGGEREZZA DEL TRAGICO

The levity of the examples is not meant to offend. (Philippa Foot, *The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect*)

ABSTRACT

Il celebre dilemma dello scambio ferroviario nelle sue molteplici varianti, di cui la più nota è certamente il dilemma del ponticello, è stato oggetto di riflessione di eticisti, psicologi, sociologi, neuroscienziati. L'introduzione delle auto senza conducente incontra la difficoltà di definire l'algoritmo morale, che guiderà tali veicoli in situazioni di danno inevitabile, come il problema del carrello. La questione è: possiamo programmare un algoritmo morale? Possiamo definire morale un algoritmo che decide chi uccidere o salvare? Cercheremo di dare un'prima risposta a queste questioni.

The famous dilemma of the railway exchange in its many variants, of which the best known is certainly the bridge dilemma, has been the subject of reflection by ethicists, psychologists, sociologists and neuroscientists. The introduction of driverless cars meets the difficulty of defining the "moral" algorithms that will guide such vehicles in situations of unavoidable harm, like the trolley problem. The question is: can we program a moral algorithm? Can we define a moral algorithm that decides who to kill or who to save? We will try to give an initial answer to these questions.

PAROLE CHIAVE

Carrellologia – algoritmo – etica

Carrellology – algorithm – ethics

Sommario: 1. Esperimenti mentali in etica. – 2. Dilemmi morali e neuroetica. – 3. Algoritmo *morale* delle auto senza conducente

1. Il titolo è volutamente ambiguo. La leggerezza è della costruzione di situazioni manichee in bianco e nero, private delle coloriture dell'esperienza individuale, la tragicità è nell'irriducibilità della complessità dell'esistenza ad un'ermeneutica binaria. D'altra parte, l'*allenarsi al pensare*, immaginare risposte possibili a esperimenti mentali, può aiutarci a prendere consapevolezza delle nostre credenze.

L'uso di esperimenti mentali in filosofia non è affatto recente¹, specie al fine di confutare approssimazioni e certezze fondate sul sapere quotidiano (caverna di Platone). Lo scopo non è tanto quello di predire le nostre azioni in circostanze analoghe, piuttosto di indagare concettualmente ciò che è giusto, ciò che è bene.

Un'etica sperimentale deve «essere consapevole del fatto che *esperienza* ed *esperimento* hanno una radice comune, quella che consiste nel carattere sperimentale di ogni esperienza e nella qualità di esperienza umana di ogni esperimento»².

Si sta facendo strada un approccio empirico-sperimentale all'indagine etico-filosofica, tendente alla riunificazione delle scienze filosofiche, sociologiche, antropologiche, psicologiche, neurobiologiche.

Nonostante non siano pochi coloro che non cedono alla seduzione di questa prospettiva, non si può negare che queste brevi finzioni forniscano «gli strumenti per individuare più chiaramente i fattori che influenzano i nostri giudizi morali, come l'appartenenza ad una specie o le qualità dei singoli individui»³.

Un ormai noto -soprattutto per le applicazioni in psicologia morale e in neuroetica- esperimento in etica è il dilemma dello scambio ferroviario, elaborato da Philippa Foot

¹ Si pensi, a solo titolo di esempio, all'allegoria della caverna proposta da Platone nella Repubblica, al *demone malvagio* delle Meditazioni di Descartes, alla “macchina dell'esperienza” di Nozick, al “cervello in una vasca” di Putnam.

² L. Boella, *La morale e la natura*, in A. Lavazza, G. Sartori, *Neuroetica*, Il Mulino, Bologna 2011, p.93.

³ R. Ogien, *Del profumo dei croissants caldi e delle sue conseguenze sulla bontà umana*, tr. it., Laterza, Roma-Bari 2017, p.5.

nel 1967⁴ per discutere la validità della teoria del duplice effetto tommasiana a sostegno di posizioni antiabortiste, sottolineando la differenza tra uccidere e lasciar morire: *un tram sta percorrendo un binario, dove ci sono cinque uomini. Il conducente non può arrestare la corsa del tram, ma può, azionando lo scambio, deviarlo su un binario, dove c'è un solo uomo ed evitare così che impatti i cinque uomini. Chiunque sia sul binario è destinato ad essere ucciso.*

La Foot esamina questo dilemma, confrontandolo con situazioni apparentemente analoghe e distingue, accogliendo e in parte superando la teoria del duplice effetto, tra ciò che facciamo (intenzione diretta) e ciò che permettiamo (obliquamente previsto). Il *permettere* come astenersi dall'evitare (l'agente è in grado di intervenire ma non lo fa) deve essere declinato per essere compreso nelle sue sfumature morali: vi è una differenza tra ciò che si fa o si causa e ciò che semplicemente si permette che avvenga? (ad es. la morte di un figlio può essere causata somministrandogli del veleno o non somministrandogli un farmaco necessario per la sua guarigione). Ad un diritto positivo (la crescita di un bambino) corrisponde un dovere positivo (l'obbligo di nutrirlo), così come ad un diritto negativo (libertà dall'oppressione) corrisponde un obbligo negativo (dovere di non interferenza).

Nel caso del dilemma dello scambio ferroviario, il conducente del tram, si troverebbe «di fronte ad un conflitto di doveri negativi, dal momento che è suo dovere sia evitare di ferire cinque uomini, sia di ferirne uno. Date le circostanze non è in grado di evitare entrambi, e sembra chiaro che dovrebbe compiere il male minore»⁵.

Judith Jarvis Thomson, non soddisfatta dalle conclusioni cui perviene Philippa Foot, elabora ulteriori varianti del dilemma, in due articoli successivi del 1976 (“Killing, letting die and the Trolley Problem”) e del 1985 (“The Trolley Problem”), ponendo quello che da quel momento diventa *il problema del carrello ferroviario* e dando vita inconsapevolmente a quel filone di studi interdisciplinare che ha assunto il nome di *carrelologia (trolleyology)*⁶. La variante più interessante è nota come dilemma del ponticello (*Footbridge Dilemma*): *un treno fuori controllo sta per passare sotto un*

⁴ P. Foot, *The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect*, Oxford Review, 5, 1967, pp.1-5. Nell'articolo confronta il dilemma del carrello ferroviario con il dilemma del magistrato che per evitare una vendetta sanguinosa deve scegliere se imputare di un crimine un innocente, non riuscendo a trovare il vero colpevole. La Foot sottolinea comparando le situazioni, quale rilevanza assuma la certezza/alta probabilità che si realizzi l'evento dannoso.

⁵ *Ibidem*, p.4.

⁶ Il termine è stato coniato da Kwame Anthony Appiah e designa una sorta di minisetto accademico –così lo definisce David Edmonds– che si occupa di identificare i casi in cui si possa applicare il principio per cui la morte di uno è da preferire alla morte di più. K. A. Appiah, *Experiments in Ethics*, Harvard University Press, Cambridge, 2010; D. Edmonds, *Uccideresti l'uomo grasso? Il dilemma etico del male minore*, tr.it., Cortina, Milano 2014, p.9.

ponticello dove c'è un uomo grasso. Sul binario ci sono cinque uomini, che moriranno se il treno non arresterà la sua corsa. Il treno potrà essere fermato solo spingendo l'uomo grasso giù dal ponticello.

Le risposte a questi dilemmi evidenziano una certa asimmetria morale, in quanto, così come rilevato dalla Thomson e da ricerche successive⁷, le persone sono generalmente inclini ad azionare la leva dello scambio ferroviario, ma non a spingere l'uomo grasso giù dal ponticello per arrestare la corsa del treno fuori controllo.

Questo dato è stato confermato anche da successive ricerche di psicologia morale. Tale «convergenza quasi incredibile delle risposte a dispetto delle differenze di età, di religione, di sesso, di cultura, di livello di istruzione, di precedenti conoscenze di filosofia morale» non può non sorprendere, al punto che per Ruwen Ogien «ciò che vi è di universale nelle nostre reazioni morali è solo la loro incoerenza»⁸. Se i consequenzialisti sono diventati deontologisti, lo dobbiamo alle differenze tra i due scenari, solo apparentemente analoghi rispetto ai termini della scelta: nel caso dello scambio ferroviario, la minaccia viene deviata su una sola persona e la leva è uno strumento che in se stesso non viola alcun diritto, mentre nel caso del ponticello, la minaccia viene deviata attraverso la violazione dei diritti dell'uomo grasso. Ciò che andrebbe ulteriormente indagato è «un aspetto inquietante di questi esempi è che, sebbene la maggior parte delle persone abbia una reazione morale istantanea, forte e inflessibile, di solito non è in grado di esporre perché la senta così fortemente, né di identificare facilmente una ragione convincente per la distinzione che vuole tracciare»⁹.

L'esperimento mentale dello scambio ferroviario viene proposto dalla Foot e rimodulato con una serie di varianti dalla Thomson per chiarificare concettualmente la distinzione tra intenzione diretta ed intenzione obliqua nel giudizio morale. La *filosofia* che ne deriva tende a concentrarsi sul valore da attribuire alle nostre intuizioni morali, a sostegno (o meno) delle grandi dottrine morali. L'interesse successivo per questo dilemma e le sue molteplici varianti dilatano ulteriormente lo spettro delle prospettive d'indagine: le intuizioni, le reazioni morali spontanee, le emozioni, la razionalità ... la vita morale tra filosofia, psicologia morale, neuroscienze e diritto.

2. I “dilemmi del carrello” hanno animato e continuano ad animare i set sperimentali della ricerca psicologica e neuroscientifica. Il quadro emerso attraverso l'uso di

⁷ M. D. Hauser, *Menti morali*, tr. it., Il Saggiatore, Milano 2007; C.D. Navarrete et al., *Virtual Morality: Emotion and Action in a Simulated Three-Dimensional “Trolley Problem”*, *Emotion*, 12, 2, 2012, pp.364-370.

⁸ R. Ogien, *Del profumo dei croissants caldi e delle sue conseguenze sulla bontà umana*, cit., p.51.

⁹ D. Edmonds, *Uccideresti l'uomo grasso? Il dilemma etico del male minore*, cit., p.34.

tecniche di visualizzazione cerebrale tende sostanzialmente a confermare le evidenze rilevate dalla Foot e dalla Thomson: il giudizio morale si esprime in maniera contraddittoria. Le situazioni descritte (leva/ponticello) solleticano reazioni cerebrali non perfettamente sovrapponibili. Somministrando questi ed altri dilemmi simili, a soggetti sottoposti a fMRI è emerso che: «ci sono sistematiche variazioni nel coinvolgimento dell'emozione nel giudizio morale»¹⁰ per un'estensione maggiore in dilemmi come quello del ponticello -classificato come morale-personale-, minore in dilemmi come quello del carrello ferroviario -classificato come morale-impersonale. Gli intervistati tendono ad avere una risposta emozionale forte nei confronti di dilemmi come quello “del ponticello”, perché il contatto fisico diretto li porta a giudicare inappropriata l'azione di buttare giù l'uomo grasso.

Le risposte incongruenti emozionalmente, che si verificano quando un soggetto risponde “appropriato” nella condizione morale-personale (ad es. giudicando appropriato spingere l'uomo grasso), evidenziano tempi di reazione più lunghi.¹¹ Greene utilizza la metafora della fotocamera digitale reflex per spiegare il *doppio processo* cerebrale del giudizio morale¹²: i riflessi e le intuizioni sono impostazioni automatiche che guidano il nostro comportamento, il “pensare” -inteso come ragionamento controllato e consapevole- è una modalità manuale. Recenti studi di *neuroimaging* hanno rivelato le aree interessate da questi processi sono: lo striato ventriale e la corteccia prefrontale ventromediale per le risposte automatiche, la corteccia prefrontale dorsolaterale per la risposta controllata. A differenza di una fotocamera, però,

le impostazioni automatiche del cervello sono sempre attive e sebbene le due modalità possano funzionare l'una indipendentemente dall'altra, il cervello di molti animali non può funzionare in modalità manuale senza che sia attiva la modalità automatica. Le impostazioni automatiche sono le nostre *precomprensioni*, sempre modificabili, in parte attribuibili a trasmissione genetica, trasmissione culturale e apprendimento

¹⁰ J.D. Greene et al., *An fMRI Investigation of Emotional Engagement in Moral Judgment*, *Science*, 293, 2001, p.2107. In ognuno degli studi sottoposero ai partecipanti 60 dilemmi pratici divisi in due categorie: morali e non morali.

¹¹ In merito agli studi di *neuroimaging* sul giudizio morale, mi permetto di rinviare al mio contributo su *Neuroimaging e giudizio morale. Ragione ed emozione*, in *Emozioni. L'altro lato del sapere*, D. Del Mastro (a cura di), AGA, Alberobello 2019. Il volume è stato pubblicato anche in lingua polacca.

¹² J. D. Greene, *Beyond Point-and Shoot Morality: Why Cognitive (Neuro)Science Matters for Ethics*, *Ethics*, 124, 4, 2014. Vedi anche J. Greene, *Moral Tribes: Emotion, Reason, and the Gap between Us and Them*, Penguin Press, New York 2013; D. Kahneman, *A Perspective on Judgment and Choice: Mapping Bounded Rationality*, *American Psychologist*, 58, 2003, pp.697-720; J. A. Bargh, T. L. Chartrand, *The Unbearable Automaticity of Being*, *American Psychologist*, 54, 1999, pp.462-79.

esperienziale. Quando funzioniamo in modalità automatica eludiamo la criticità dell'esperienza attuale, filtrata attraverso i giudizi già elaborati per esperienze pregresse ed analoghe, dirette e indirette. Si attiva la modalità manuale quando la situazione specifica (ad es. dilemma ponticello) genera un conflitto tra intuizioni, suscitate dall'emozione, e precomprensione, tra intuizioni e principi.¹³

Da questi studi si deduce che ai dilemmi impersonali corrispondono giudizi "manuali" consequenzialisti e ai dilemmi personali corrispondono giudizi "automatici" deontologici. La diversità della reazione dipende dalla costruzione dei due scenari. Non è d'altra parte indagato, o almeno esplicitato, se ci siano soggetti che di fronte al dilemma della leva abbiano un'attivazione cerebrale corrispondente al processo "automatico", o se ci siano soggetti che, di fronte al dilemma del ponticello, abbiano un'attivazione cerebrale corrispondente al processo "manuale". In altri termini, più che distinguere i dilemmi in personali e impersonali, potremmo distinguere le nostre *reazioni* in personali e impersonali, se dovessimo evidenziare che taluni soggetti *personalizzano* dilemmi considerati strutturalmente impersonali. Queste curiosità potrebbero essere in parte soddisfatte attraverso l'analisi dei dati sperimentali che riguardano quella minoranza di soggetti che ha risposto negativamente sia all'attivazione della leva di scambio, che all'uccisione dell'uomo grasso. Questi dati sarebbero anche significativi relativamente all'incoerenza di chi azionerebbe la leva di scambio per salvare cinque vite, ma non butterebbe giù dal ponticello l'uomo grasso per salvare sempre cinque vite, attribuita tradizionalmente alla fallacia dell'emozione che ci impedisce di compiere un atto violento, sebbene la finalità sia il bene di un maggior numero di soggetti. La detta incoerenza potrebbe, d'altra parte, essere il sintomo di una moralità immatura, che nel percorrere i sentieri tortuosi dell'agire, seppur ipotetico, vacilla di fronte a principi enunciati ma non incarnati.

La validità delle intuizioni è messa in crisi soprattutto se si ritiene che la scelta utilitarista sia preferibile. Greene con non poche difficoltà sostiene la scelta morale consequenzialista, benché usi il termine in un modo caratteristico, ovvero in un'accezione limitata alla relazione che pone tra azione e conseguenze. Le intuizioni morali sarebbero valide nell'affrontare i problemi della vita morale quotidiana ("Me vs Us"), non quelli che riguardano il disaccordo tra gruppi/tribù ("Us vs Them), seppure in questo secondo caso i meccanismi di apprendimento affettivo potrebbero sottrarci al giogo dei pregiudizi maturati nei gruppi. Non sono convincenti le motivazioni offerte a sostegno di questa distinzione.

Singer sulla scorta dei risultati di Green, travalicando le intenzioni dello stesso autore¹⁴, che attribuisce *valore descrittivo e non normativo* alle sue conclusioni, esorta a

¹³ *Neuroimaging e giudizio morale. Ragione ed emozione*, cit., pp. 352-353.

¹⁴ J. D. Greene, R. B. Sommerville et. Al, *An fMRI Investigation of Emotional Engagement in Moral Judgment*, Science, 293, 2001, pp.2105-2108.

riseminare talune convinzioni teoriche filosofico-morali, in quanto «se ha ragione Greene nel suggerire che le nostre reazioni intuitive sono dovute a differenze nell'attrazione emotiva delle situazioni che implicano causare la morte di qualcuno in maniera ravvicinata e personale, e di altre che implicano causarla in maniera distante e meno personale, perché dovremmo credere all'esistenza di qualcosa che giustifichi tali reazioni?»¹⁵.

Nella stessa direzione, l'intuizionismo sociale di Haidt¹⁶ caldeggia l'idea che i giudizi morali, prodotti dalle nostre reazioni emotive (influenzate dai contesti sociali e culturali) non sono razionali, né lo sono i processi che li governano. Ad essere razionale è la ricerca delle buone ragioni a sostegno delle nostre intuizioni morali.

Tuttavia, questa prospettiva, che soffre del pregiudizio storico nei confronti delle emozioni, è messa in discussione della filosofia contemporanea¹⁷, nonché da recenti studi nell'ambito delle neuroscienze¹⁸, che hanno illuminato i meccanismi neuronali del pensiero morale.

Il riconoscimento di *un* ruolo delle emozioni nel ragionamento morale è sicuramente uno dei risultati più significativi degli studi neurobiologici in ambito morale, resta da definire *quale* ruolo svolgano.

Come sottolinea Laura Boella, sulla base anche delle riflessioni di Bartles¹⁹, «le osservazioni più convincenti (e anche più aperte a nuove ricerche su ampie architetture neuronali) appaiono in realtà quelle che sottolineano l'importanza delle differenze individuali che intervengono nel giudizio morale e considerano quindi le sue variazioni e la sua flessibilità legate a diversi "stili di pensiero" e a una sensibilità emotiva che si modula spesso in relazione al contesto»²⁰.

¹⁵ P. Singer, *Ethics and Intuitions*, The Journal of Ethics, 9, 2005, pp.331-352.

¹⁶ J. Haidt, *The emotional dog and its rational tail: a social intuitionist approach to moral judgment*, Psychological Review, 108, 2001, pp.814-834; *The emotional dog does learn new tricks: a reply to Pizarro and Bloom*, Psychological Review, 110, 2003, pp.197-198.

¹⁷ Vedi in particolare M. C. Nussbaum, *L'intelligenza delle emozioni*, tr. it., Il Mulino, Bologna 2004; J. Neu, *A Tear is an Intellectual Thing: the Meaning of Emotion*, Oxford University Press, Oxford-New York 2000, P. S. Churchland, *Self-representation in nervous system*, Annals of the New York Academy of Science, 1001, 2003, pp.31-38; J. R. Searle, *La riscoperta della mente*, tr. it., Bollati Boringhieri, Torino 1994.

¹⁸ Vedi in particolare A. Damasio, *L'errore di Cartesio: emozione, ragione e cervello umano*, tr.it., Adelphi, Milano 1995; *Emozione coscienza*, Adelphi, Milano 2000; *Alla ricerca di Spinoza: emozioni, sentimenti e cervello*, Adelphi, Milano 2004.

¹⁹ D.M. Bartles, *Principled moral sentiment and the flexibility of moral judgment and decision making*, in Cognition, 108, 2008, pp.381-417.

²⁰ L. Boella, *La morale e la natura*, in A. Lavazza e G. Sartori (a cura di), *Neuroetica*, , Il Mulino, Bologna 2011, p.101.

Le emozioni, pertanto, «non sono soltanto risposte automatiche di allarme al cospetto di eventi esterni, ma sono risposte a domande normative, così come di utilità non c'è solo quella del calcolo economico, ma anche quella legata alla giustizia»²¹.

Parafrasando Greene, il bene viene prima del giusto²², a patto che la sua realizzazione non implichi procurare un'ingiustizia.

3. La definizione dell'algoritmo "morale" delle auto senza conducente ripropone il dilemma del carrello e le sue varianti. Benché infatti l'introduzione delle auto c.d. a guida autonoma dovrebbe portare numerosi vantaggi (riduzione emissioni inquinanti e della possibilità di incidenti automobilistici fino al 90%, agevolazione mobilità individui disabili) tarda ad arrivare, perché gli scienziati sono in difficoltà sull'elaborazione dell'algoritmo morale²³. Da dove sorgono queste difficoltà? Si tratta di delineare una moralità di tipo operazionale, che dovrebbe definire algoritmicamente le *condotte* morali da assumere, specie in scenari di danno inevitabile. Si tratta di determinare se un automa possa riprodurre una sorta di pensiero morale, tenendo presente che i giudizi morali umani ripercorrono e intrecciano i rivoli della razionalità e dell'emozione, della computazione e della intuizione nella dialogica corpo/mente.

Gli studi in ambito psicologico-morale tentano di definirlo rilevando ciò che le persone farebbero in situazioni ipotetiche di danno inevitabile, che ricalcano il sistema binario proposto nel dilemma del carrello di Philippa Foot.

Bonnefon, Sharif e Rahwan²⁴ hanno condotto six online Amazon Mechanical Turk studies tra giugno e novembre del 2015 per valutare il modo in cui dovrebbero essere orientati gli algoritmi "moralì". Gli Studi hanno evidenziato che, sebbene le persone tendenzialmente riconoscano ed apprezzino l'opzione morale utilitaristica, non sempre sono in grado di adottarla quando dalla sua applicazione potrebbe derivare un danno personale. Tra "protect the driver at all cost" o "maximize the number of lives saved", le persone ritengono più morale "maximize the number of lives saved", ma se devono scegliere per se stessi, preferiscono "protect the driver at all cost".

²¹ Ibidem, pp.101-102.

²² J. D. Greene, *The rat-a-gorical imperative: Moral intuition and the limits of affective learning*, in *Cognition* XXX 2017.

²³ Mi permetto di rinviare per una prima introduzione al tema al mio contributo *Protect the passenger at all costs or minimize the number of casualties? What ethics for autonomous vehicles?*, in *Research in Progress. Population, Environment and Health*, Cacucci Editore, Bari 2017, pp. 369-377; nonché *La traduzione algoritmica del pensiero relazionale*, in *Teoria*, XL/2020/2 (terza serie XV/2), pp.187-205.

²⁴ *Ibidem*

Come ha evidenziato Greene, «Bonnefon e collaboratori ci hanno mostrato, in un altro modo, quanto sarà difficile progettare macchine autonome che si comportino con la nostra sensibilità morale. Il problema, a quanto pare, è più filosofico che tecnico. Prima di poter mettere i nostri valori nelle macchine, dobbiamo capire come rendere i nostri valori chiari e coerenti»²⁵. Si tratta di indagare se sia configurabile un algoritmo morale. Qualsiasi scelta di programmazione che implichi *chi* sacrificare, è una scelta morale. Qualunque scelta dovesse derivare dai risultati conseguiti attraverso la somministrazione di Moral Tests, incorrerebbe nella c.d. fallacia naturalistica, ovvero nell'impossibilità di derivare proposizioni di diritto da proposizioni di fatto.

Lo stesso Greene ridimensiona notevolmente i risultati delle sue ricerche

sono un fan dei dilemmi del carrello *come strumenti scientifici*, non *come guide normative*. I dilemmi del carrello sono utili, non perché siano rappresentativi, ma perché sono stimoli artificiali ad alto contrasto che ci consentono di dissociare processi cognitivi altrimenti difficili da dissociare. La comprensione che otteniamo dallo studio dei dilemmi del carrello (ecc.) ci aiuta a capire perché non dovremmo fare affidamento su di essi come guida normativa.²⁶

I benefici che l'immissione delle AV promette, in termini di aumentare l'efficienza del traffico, ridurre l'inquinamento e di eliminare fino al 90% gli incidenti stradali, sarebbero raggiunti probabilmente anche dotando tali autovetture di sistemi di sicurezza (ad es. riduzione della velocità, mantenimento della corsia, rispetto delle norme sulla circolazione stradale) e di allerta (ad es. ostacoli improvvisi) obbligatori, lasciando la scelta del comportamento da assumere in situazioni di danno inevitabile al passeggero (che dovrà essere un soggetto moralmente e giuridicamente responsabile).

La c.d. etica algoritmica dovrebbe affrontare i problemi legati *all'input*, la percezione e la comprensione della situazione che l'agente morale deve affrontare, e all'*output*, tra produrre un'azione, in quanto appropriata, e sentirne l'obbligatorietà c'è differenza.

Se vogliamo raccogliere la sfida di Aristotele, dobbiamo «prestare attenzione al dettaglio fine della nostra esperienza vissuta ... La comprensione morale non è solo una questione di smistamento di situazioni in una categoria generica anticipata in precedenza di situazioni associate ad una determinata risposta... Un buon giudizio morale, in altre parole, richiede che l'agente condivida una struttura umana sottostante di buone abitudini, sensibilità emotive equilibrate e abilità affinate attraverso l'esperienza del mondo reale»²⁷. La determinazione algoritmica della scelta morale,

²⁵ J. D. Greene, *Our driveless dilemma*, in *Science*, 352, 2016, p. 1515.

²⁶ J. D. Greene, *The rat-a-gorical imperative: Moral intuition and the limits of affective learning*, in *Cognition* XXX 2017, p.10.

²⁷ W. Hasselberger, *Ethics beyond Computation: Why We can't (and Shouldn't) Replace Human Moral Judgment with Algorithms*, in *Social Research*, vol.86, no.4 2019, pp. 988-989.

separa l'azione dall'agente, ma la moralità non riguarda solo, non riguarda tanto, ciò che dovremmo fare in una determinata situazione, quanto chi siamo o chi vogliamo essere. È per questo motivo che la scelta morale, a differenza di un problema matematico, trascina tutto l'uomo nella situazione che coglie attraverso la ragione, le sensazioni, le emozioni, le intuizioni. L'output reazione appropriata al contesto sulla base dei dati preventivamente inseriti e categorizzati, per questi stessi motivi, non può essere considerata morale in senso stretto. Per dirsi morale in senso proprio l'azione non deve essere solo considerata appropriata, ma la sola possibile sulla base della risposta che diamo alla domanda sul "chi siamo". La dimensione del "mine-ness" è ineludibile nel giudizio morale, «nessuno può pensare la nostra morale *per noi*»²⁸.

L'agire morale è «un agire che si rivolge sempre anche a se stesso e che, in questo rivolgersi a sé, scopre e consolida la propria motivazione. E' un agire in cui auto-relazione ed etero-relazione si trovano co-implicate. E' un agire, per così dire, che si compie anche "sapendo" di agire»²⁹.

Ciò che l'automa non può riprodurre è questa dimensione morale individuale, riflessiva, in cui matura la libera determinazione morale. Eliderla significa rinunciare a qualificare un algoritmo come morale. A ciò si aggiunga che i programmi di supporto decisionale, ogni qualvolta ineriscano questioni morali e non solo nel caso della auto senza conducente, possono diminuire l'intensità del coinvolgimento dell'agente umano, in considerazione della certezza e oggettività del dato algoritmico (pregiudizio dell'automazione)³⁰, generando una sorta di atrofia della morale.

Mutuando le riflessioni di Sommaggio e Marchiori in merito al dibattito neuroscientifico, psicologico-morale, sociopolitico sulle possibili soluzioni al dilemma del carrello, possiamo concludere che «invece di rivolgere la nostra attenzione alla ricerca di una soluzione, riteniamo di dover considerare l'aspetto "tragico" del problema del carrello e quindi possiamo affermare che non siamo in grado di risolvere il problema, ma possiamo affrontare seriamente la situazione dilemmatica»³¹. Significa opporsi alla tendenza positivista ad interpretare ogni problema dell'uomo, anche quelli morali, in termini matematici, alla ricerca di una certezza data dal metodo e non dalla soluzione. Interpretando la scelta morale come una procedura di *problem solving*, sfiorisce la tragicità del dilemma, la tragicità dell'interrogativo, in *nous* dell'esistere dell'umano.

²⁸ Ibidem, p.992.

²⁹ A. Fabris, *Etica delle macchine*, in *Teoria*, 2, 2016, p.128.

³⁰ N. Carr, *The Glass Cage: Automation and Us*, Norton, New York 2014

³¹ P. Sommaggio, S. Marchiori, *Break the chains: a new way to consider machine's moral problems*, in *BioLaw Journal-Rivista di BioDiritto*, 3, 2018, p.251.