

La tutela legale dei motociclisti rispetto alle infrastrutture delle Pubbliche Amministrazioni

Buongiorno a tutti, innanzitutto ringraziando per l'invito Giovanna Guiso – che oltre che stimata giornalista, prima di tutto è una cara amica con cui abbiamo condiviso tante battaglie per la sicurezza dei motociclisti - e la federazione FAST, vi racconto un po' chi sono: mi chiamo Barbara Vancini, avvocato del Foro di Bologna (non sto qui ad annoiarvi col mio curriculum e le varie cariche sociali.), e legale nonché socio del Direttivo dell'associazione Motorlab Idee in Movimento, che si occupa da 10 anni di prevenzione e sicurezza stradale, e che vanta all'attivo ben 635 metri di guardrail salvamotociclisti donati a Comuni virtuosi ed installati nel territorio dell'Emilia Romagna, forse una delle poche associazioni che è riuscita in questa impresa. Ma soprattutto, e prima di tutto, sono anche una motociclista, e chi ha questa passione sa di cosa parlo, quindi non vi tedierò con interventi noiosi da azzecagarbugli, ma andrò direttamente al punto di ciò che interessa tutti i presenti.

Come già anticipato dai precedenti relatori, si sta registrando un sensibile aumento della presenza di motocicli scooter e motociclette, sia per passione che soprattutto per esigenze di mobilità. Purtroppo però, oltre ad aumentare i numeri delle vendite, sono aumentati esponenzialmente negli ultimi anni anche quelli degli incidenti, sia mortali che con gravi disabilità, causati soprattutto dalla carente manutenzione stradale, dalle infrastrutture stradali delle PA, dall'assenza di segnaletica o dagli ostacoli fissi che potrebbero essere eliminati, dai dossi installati in punti pericolosi, e dai guard rail che senza adeguate protezioni per i motociclisti (DSM) si trasformano in vere e proprie ghigliottine. Su quest'ultimo punto, su cui noi negli ultimi anni ci siamo concentrati è importante evidenziare i numeri in quanto seppur da statistica gli incidenti sui guard rail siano solo l'8% degli incidenti totali, l'esito da un impatto del genere è quasi sempre mortale o gravemente invalidante per il motociclista, a causa dei paletti di sostegno dei guard rail.

Quindi cercherò di percorrere l'exkursus normativo che vede, oggi, essendo aumentato sensibilmente il bacino di utenza delle due ruote, nella maggior parte dei casi la Pubblica Amministrazione responsabile per le proprie carenze quali causa degli incidenti ai motociclisti, e capire come giuridicamente il motociclista possa ottenere un risarcimento dalla PA che non ha curato la manutenzione della strada, ovvero ha omesso di metterla in sicurezza anche per gli utenti a due ruote.

L'art. 2051 c.c.

Partiamo dal cambiamento degli orientamenti giurisprudenziali nel tempo, non per richiamare sentenze ma per capire quanto sia mutato il modo di pensare anche della Magistratura nel tempo, in conseguenza della situazione attuale delle strade che sempre di più è letteralmente causa di morte e lesioni dei motociclisti, e questo nella maggior parte a causa della negligenza delle Pubbliche Amministrazioni.

Veniamo al punto: in caso di impatto contro un guard rail o più genericamente contro un'infrastruttura posta dalla PA, o di cui questa non ha provveduto alla corretta manutenzione, segnalazione, o a causa della cattiva manutenzione delle strade, cosa poteva fare un motociclista – o purtroppo i suoi prossimi parenti – in occasione di un incidente?

In tal caso si applica L'art. 2051, che si intitola "danno cagionato da cose in custodia" il quale stabilisce che "Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito" e che genericamente stabilisce una responsabilità oggettiva degli enti per le cose - strade - da questi avute in custodia.

La nozione di custode

"Custode", ai fini di questa norma, è colui che sulla cosa ha un potere non solo giuridico, ma anche fattuale, ha, cioè, su di essa una effettiva signoria, un reale controllo, che gli consenta di intervenire tempestivamente in caso di pericolo. Egli è tenuto a controllare puntualmente la cosa, ed a fare in modo che non crei situazioni di rischio per terzi.

Il nesso causale

L'art. 2051, nell'affermare la responsabilità del custode della cosa per i danni da questa cagionati, individua un criterio di imputazione che prescinde da qualunque connotato di colpa, ma opera sul piano oggettivo dell'accertamento del rapporto causale tra la cosa e l'evento dannoso e della ricorrenza del caso fortuito, quale elemento idoneo ad elidere tale rapporto causale (Cass. ord. 11122/2021; Cass. ord. 2481/2018; Cass. Ord. 2477/2018). Il danneggiato è gravato soltanto dall'onere di dimostrare che la cosa ha rappresentato una condizione necessaria e sufficiente perché l'evento si verificasse (C., ord., 1064/2018; C. 12744/2016), incombendo al convenuto l'onere di dare la prova del caso fortuito (C. 21684/2005; C. 2062/2004; C. 1948/2003; C. 10641/2002; T. Genova 26.10.2010) che è qualificazione incidente sul nesso causale e non sull'elemento psicologico dell'illecito (C. 10860/2012). Il comportamento del custode resta, invece, estraneo alla struttura della menzionata norma codicistica (C. 295/2015). La prova del rapporto eziologico tra la cosa in custodia e l'evento dannoso può essere effettuata anche attraverso la dimostrazione di circostanze dalle quali sia possibile dedurre, in via **presuntiva**, il nesso di causalità.

La prova liberatoria: il caso fortuito

Con il predetto articolo vi è pertanto una vera e propria "*presunzione di responsabilità*" - in capo alle Pubbliche Amministrazioni e Enti Gestori delle strade - ANAS, Comuni, Regioni, Province, Città Metropolitane - in caso di incidente causato o peggiorato dalle infrastrutture ovvero dalla cattiva manutenzione delle strade, con liberazioni dalla colpa solo allorquando l'ente riesca a provare che si è verificato il cd "caso fortuito" ovvero il "concorso colposo del terzo" (neve, tempeste, terremoti, fatti del terzo che escludono il nesso causale, ecc).

Altra prova liberatoria: il concorso colposo del danneggiato

La responsabilità del custode può essere attenuata dal concorso di colpa del danneggiato, in applicazione dell'art. 1227, primo comma, c.c. (richiamato, in tema di responsabilità aquiliana, dall'art. 2056 c.c.).

Sebbene, infatti, un'interpretazione rigorosamente letterale condurrebbe ad escludere l'applicazione delle regole sul concorso di colpa nelle fattispecie di responsabilità oggettiva, nelle quali difetta un

coefficiente soggettivo di imputazione dei danni, è orientamento giurisprudenziale pacifico che, **quando il comportamento colposo del danneggiato non è idoneo da solo ad interrompere il nesso eziologico tra la causa del danno** (costituita dalla cosa in custodia), **e il danno medesimo, esso può tuttavia integrare un concorso colposo ai sensi del primo comma dell'art. 1227c.c.**, con conseguente diminuzione della responsabilità del danneggiante secondo l'incidenza della colpa del danneggiato (cfr., ex plurimis, Cass. civ. n. 3389/2015 n. 999/2014, n. 9546/2010 n. 11227/2008).

L'orientamento Giurisprudenziale nel tempo

Inizialmente, sino ai primi anni 2000, l'applicazione di questo articolo veniva escluso dalla Giurisprudenza, ritenendo fosse troppo "severo" con un onere della prova a carico della PA troppo gravoso, pertanto fino al 2003 la Cassazione aveva stabilito che in caso di circolazione stradale, NON si applicasse la regola di cui all'art. 2051 cc all'Ente proprietario della strada (Cass. Civ. 2074/2002), essendo la rete stradale troppo estesa per consentire agli enti un effettivo e costante controllo previsto dal citato articolo.

Quindi in caso di danno riportato da un utente della strada a causa del cattivo stato della stessa, il danneggiato avrebbe dovuto dimostrare anche la condotta colposa dell'ente, applicando il più generale art. 2043 che intitola "Risarcimento per fatto illecito" e stabilisce che "*Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno*".

In altre parole, **era quasi impossibile dimostrare la colpa dell'ente della strada**, che andava quasi sempre esente da responsabilità sulla scorta del fatto che l'estensione dei tratti stradali non consentiva di esercitare un potere di controllo completo tale da dare origine alla custodia (così Trib. Milano 25.9.97).

Questo orientamento veniva aspramente criticato dalla Dottrina, in quanto l'art. 14 del Codice della Strada espressamente pone a carico dell'ente proprietario della strada l'obbligo di mantenerla in buone condizioni, tali da non creare pericoli alla circolazione

La svolta della Cassazione nel 2003: le sentenze 298 e 488

Fortunatamente nel gennaio 2003, iniziò una vera e propria svolta giurisprudenziale con le sentenze della **Cassazione 13 gennaio 2003, n. 298 e 15 gennaio 2003 n. 488**, che dichiararono applicabile l'art. 2051 c.c. all'Amministrazione proprietaria della strada, dando vita ad un completo *revirement* della precedente giurisprudenza, imponendo che la condotta del custode fosse valutata caso per caso in base ad **un'indagine concreta**, ed affermando che un'autostrada, in quanto strada destinata alla percorrenza veloce in condizioni di sicurezza, non può non essere dotata di tutti quei dispositivi di sicurezza idonei a garantire un efficace controllo ed una costante vigilanza.

Le conseguenze della svolta giurisprudenziale del 2003: la presunzione di responsabilità oggettiva della PA e la prova liberatoria (caso fortuito o fatto colposo del danneggiato)

La svolta della Cassazione apriva la strada ad un crescente numero di cause risarcitorie contro la pubblica amministrazione. E importante, questo dipendeva proprio dalle condizioni di molte strade italiane oramai note, per i morti e i gravi feriti che causavano.

Da qui la Cassazione ha cominciato a prendere un posizione assai favorevole per il danneggiato, con

le famose sentenze gemelle del 2006 (Cass. 6 luglio 2006 n. 15383 e 15384) arrivando a statuire l'applicabilità dell'art. 2051 ai sinistri per cattiva manutenzione, stabilendo una vera e propria **presunzione di responsabilità a carico delle PA, superabile solo con la prova del caso fortuito ovvero del concorso colposo del danneggiato** (Cass. 8229/2010; Cass. 4279/2008; Cass. 28811/2008, 4279/2008), arrivando a statuire addirittura che la mancanza di un guard rail ovvero il cattivo stato manutentivo delle infrastrutture genera oggettivamente responsabilità (Cass. 9547/2015).

Le casistiche sino ad oggi

Sulla pericolosità dei guard rail

Iniziamo con l'argomento che più mi sta a cuore e che mi ha fatto approfondire la materia da oramai quasi 10 anni.

Cassazione nella nota ordinanza n. 22801/2017.

Il caso al vaglio della Corte, riguarda una dinamica purtroppo fin troppo nota in questa sede, di un motociclista che nel percorrere una strada comunale, in corrispondenza di un solco nell'asfalto non segnalato nonché di terriccio fangoso non rimosso, perdeva il controllo del mezzo e veniva sbalzato contro il guard rail perdendo la vita.

Andando avanti negli ultimi anni si è vista una vera e propria inversione dell'orientamento giurisprudenziale, tanto ad arrivare a sostenere con le ultime sentenze che *"In tema di responsabilità civile, qualora la produzione di un evento dannoso possa apparire riconducibile alla concomitanza di più fattori, ognuno di essi deve essere autonomamente apprezzato per determinare in che misura lo stesso abbia contribuito al verificarsi dell'evento. Ciò posto, attesa la funzione del **guard rail** di diminuire la pericolosità del tratto stradale ove è collocato, l'ente territoriale che lo predispone è tenuto a **curarne la manutenzione anche al fine di evitare che diventi esso stesso elemento potenzialmente pericoloso e, come tale, fonte autonoma di danno risarcibile.**"* È quanto statuito dalla

Con la predetta ordinanza anche la Cassazione ha sposato l'attenzione su quanto sostenuto da sempre dall'associazione di cui faccio parte, circa la **pericolosità intrinseca dei guard rail**, che sono la vera CAUSA dei gravi danni riportati negli incidenti, disponendo che vi era **responsabilità del Comune per la mancata manutenzione degli stessi in palese violazione dell'art. 14 CdS** .

Sui guard rail purtroppo, come ci dicevamo, molteplici sono state le sentenze che hanno deciso per la responsabilità della PA per mancata manutenzione, e questo è un punto focale della vicenda, perché oramai il nostro territorio è tappezzato di infrastrutture vetuste che anziché proteggere gli utenti della strada, si trasformano in strumenti pericolosi causa essi stessi degli incidenti: tra le tante sentenze annoveriamo Cass. 25925/2019, Cass. 5726/2019, Cass.24178/2018, Cass. 22801/2017, Cass. 10916/2017, Cass. 260/2017, Cass.14254/2011.

Per comprendere quanto sia mutata la Giurisprudenza a favore degli utenti della strada, vi cito una recentissima **Cassazione del 3 maggio 2024, n. 11950** che ha chiarito quando la PA è responsabile per la **mancata manutenzione dei guard rail**.

Il caso è stato purtroppo oggetto di cronaca proprio nel nostro territorio emiliano romagnolo, relativo ad un incidente in cui il **guard rail** si è trasformato in una vera e propria ghigliottina per non avere le protezioni arrotondate così come richiesto dalla normativa. E, circostanza di non poco

conto, la Cassazione nonostante il concorso colposo del defunto che viaggiava ad alta velocità, determinava la corresponsabilità della PA che pur avendo collocato una barriera laterale, non aveva verificato che la stessa non avesse assunto nel tempo una conformazione tale da costituire un pericolo per gli utenti e abbia ommesso di intervenire con adeguati interventi manutentivi al fine di ripristinare le condizioni di sicurezza.

Buca non segnalata, non visibile e non evitabile

Un uomo alla guida di un motociclo cade con la ruota in una depressione della strada profonda circa otto centimetri, il mezzo viene “catapultato” contro un palo della luce e il conducente perde la vita. I suoi familiari evocano in giudizio il Comune chiedendo il risarcimento del danno patito ma, in primo e secondo grado, la domanda viene rigettata. Per i giudici di merito, infatti, la condotta della vittima è stata imprudente sia perché indossava un casco a scodella sia perché non aveva osservato i limiti di velocità. Secondo il percorso argomentativo della sentenza impugnata, è mancata la dimostrazione di una condotta di guida conforme alle condizioni del luogo del sinistro.

In materia di responsabilità ex art. 2051 c.c., il soggetto danneggiato ha l’onere di dimostrare una condotta di guida diligente? NO.

E infatti la Corte di Cassazione, Sezione III, con l’ordinanza dell’8 luglio 2024 n. 18518 risponde negativamente. Nell’ambito della responsabilità per danno da cose in custodia, **grava sul soggetto danneggiato l’onere di provare soltanto la derivazione del danno dalla cosa (la buca sulla strada) e la custodia della stessa da parte del preteso responsabile (il Comune) «non pure la propria assenza di colpa nel relazionarsi con essa»**. Pertanto, la decisione gravata ha errato nell’aver addebitato ai ricorrenti un onere probatorio che, invece, grava sul custode. Infatti, non spetta al danneggiato provare la diligenza e prudenza impiegate nel relazionarsi con la res custodita, in quanto non si tratta di un elemento costitutivo della fattispecie.

La giurisprudenza riconduce alla responsabilità da cosa in custodia (art. 2051 c.c.) i danni provocati dai beni demaniali, l’esempio classico è costituito dal sinistro cagionato da una buca presente sul manto stradale. Preme precisare che non esiste alcun automatismo tra la presenza di una buca sulla strada e la responsabilità dell’ente proprietario della stessa.

È pur vero che grava sulla Pubblica Amministrazione l’obbligo di conservazione del bene demaniale, tuttavia, eventuali buche costituiscono insidie solo allorché non risultino visibili, evitabili e prevedibili (Cass. 16034/2023).

La responsabilità ex art. 2051 c.c. è **oggettiva giacché il suo accertamento prescinde dalla dimostrazione della colpa di chi ha il governo della res** (Cass. SS. UU. 20943/2022). In particolare, è irrilevante la colpa o l’assenza di colpa del custode, atteso che *«il custode negligente non risponde in modo diverso dal custode perito e prudente se la cosa ha provocato danni a terzi»* (Cass. 15383/2006).

Con l’ordinanza n. 2830 del 05 febbraio 2021 la Suprema Corte di Cassazione si è pronunciata in tema di sinistri stradali, stabilendo che, qualora un motociclista subisca un incidente a causa di buche stradali non segnalate e non visibili, l’ente titolare del tratto stradale è tenuto a risarcirgli i danni patrimoniali e non patrimoniali subiti. Nel caso in esame, un motociclista conveniva l’Anas innanzi al Tribunale di Arezzo, sezione distaccata di Sansepolcro, domandando la condanna al risarcimento dei danni, ai sensi dell’art. 2051 c.c., per un sinistro subito in data 6 settembre 2003. L’uomo, mentre percorreva la SS E45 a bordo di una motocicletta, a causa di una buca stradale non segnalata, né visibile, perdeva il controllo del mezzo e cadeva a terra, riportando sia danni patrimoniali che danni non patrimoniali. L’Ente titolare del tratto stradale si costituiva per resistere alla domanda. Il Tribunale, ritenendo l’Anas responsabile dell’incidente, condannava l’Ente al pagamento

dell'importo di 25.396,15 euro, oltre le spese legali. La Società impugnava la decisione del Giudice di prime cure, ma la Corte distrettuale di Firenze respingeva il gravame, condannando l'appellante alle spese del grado. A questo punto, la vicenda approdava in Cassazione, davanti alla quale l'ANAS sollevava cinque motivi, mentre il motociclista resisteva con controricorso. Il Tribunale Supremo, dichiarando inammissibile il ricorso, condannava l'Anas al pagamento delle spese del giudizio di legittimità in favore del controricorrente. In particolare, gli Ermellini affermavano che il Giudice d'Appello, oltre alle deposizioni testimoniali, aveva ben valutato le risultanze del verbale redatto dalle forze dell'ordine accorse al momento dell'incidente, dal quale risultava la **“presenza dell'avvallamento sulla corsia di marcia della moto, in prossimità del quale vi erano segni di scarrocciamento, costituito da una grossa buca terminante con un accumulo d'asfalto”**. Per i Giudici di legittimità si trattava di un accertamento in fatto relativo alla condizione del fondo stradale, alla prevedibilità dell'insidia, nonché all'inadempimento dell'onere di vigilanza e manutenzione della strada da parte dell'ente Anas che, pertanto, non poteva essere oggetto di discussione.

In altro caso al vaglio del **Tribunale di Salerno (Sez. II, 03 febbraio 2017)** una vicenda, invece che vede protagonista una sfortunata signora, che, camminando in pieno giorno in una via centrale di Salerno, cadeva a terra per la presenza sul manto stradale di una buca non visibile e non prevedibile: era assente, infatti, qualsiasi segnaletica di pericolo e non vi era alcuna interdizione al transito.

La signora conveniva in giudizio il Comune di Salerno, affinché ne fosse accertata la responsabilità *ex art. 2051 c.c.*, nonché per ottenere il risarcimento dei danni riportati a seguito della caduta. Il Tribunale di Salerno riconduce, senza molti dubbi, tale fattispecie al dettato di cui all'art. 2051 c.c. L'incidente si è verificato a causa di una specifica negligenza del Comune nella manutenzione della strada: la buca non era stata segnalata da alcun cartello di pericolo che potesse avvertire il passante della sua presenza.

Viepiù, dalle risultanze dell'istruttoria era emerso, non solo che la signora, pur usando la normale diligenza, non avrebbe potuto rendersi conto del pericolo - tutti i testi escussi dichiaravano che *“a terra mancavano san pietrini, che avevano creato una buca”* e che *“non vi era alcuna segnalazione”* - ma che il Comune, pur sollecitato ad esibire il rapporto di servizio dei Vigili Urbani, non aveva fornito prova alcuna del caso fortuito, necessaria, in base all'art. 2051 c.c., per andare esenti dalla presunzione di responsabilità.

Macchia d'olio: caso fortuito o no?

Cassazione 7361/2019 macchia d'olio accertata responsabilità PA ex 2051 per non aver provato che la macchia era caso fortuito (cioè che era lì da poco tempo e anche con la massima diligenza non sarebbe potuta essere rimossa)

La Suprema Corte di Cassazione, terza sez.civile, con la sentenza n.7361/2019 ha accolto il ricorso di un motociclista per la caduta sull'asfalto reso viscido dalla presenza di una macchia d'olio sul manto stradale così riformando la sentenza della Corte d'Appello territoriale che aveva invece respinto le istanze del centauro.

Gli Ermellini, partendo dall'esame del sinistro al motociclista, sottolineano, ancora una volta, come ai sensi dell'art.2051 c.c., una volta provato ad opera del danneggiato il nesso causale tra la cosa ed il danno subito, si determini, in capo al Comune, una responsabilità “oggettiva” e da cose in custodia che prescinde da qualsiasi connotazione di carattere soggettivo (colpa o dolo) e che fa sì che l'ente comunale ne risponda direttamente salvo che non provi, anche attraverso presunzioni, **il caso**

fortuito, ad esempio, per rimanere nel caso *de quo*, che il liquido viscoso era lì presente da poco tempo ed era pertanto impossibile un pronto intervento di pulizia.

I Giudici di Piazza Cavour evidenziano, ancora una volta, il “....riparto dell'onere probatorio che si ricava dall'art.2051 c.c., ossia quella secondo cui prima occorre che il danneggiato dimostri il nesso di causa con la cosa e, solo dopo che tale dimostrazione sia fornita, il custode è chiamato a liberarsi da responsabilità fornendo prova del fortuito. Con la conseguenza che se difetta la prima dimostrazione (nesso di causa tra la cosa ed il danno) non si dà luogo alla seconda (interruzione di quel nesso di causa ad opera del fortuito)....” e pertanto, una volta provato dal centauro, nel caso di specie, il nesso causale tra la cosa (macchia d'olio) ed il danno subito “....la prova della presenza recente di una macchia d'olio, non prevedibile e dunque non evitabile...a cagione del fatto di essersi formata poco prima dell'incidente, in quanto prova di un fatto esterno al rapporto tra il custode e la cosa, e come tale in grado di costituire da solo causa del danno, grava sul custode medesimo, ossia sull'ente comunale, che deve allegare elementi, anche semplicemente fonti di presunzioni, tali da consentire di affermare l'incidenza del fortuito nella causazione dell'evento...”.

Caso contrario: Cass. 6826/2021 macchia d'olio fresca come risulta dai verbali - si era seccata pochi minuti dopo incidente - esclude responsabilità della PA ex 2051

La P.A. è liberata dalla responsabilità civile ex art. 2051 c.c., con riferimento ai beni demaniali, ove dimostri che l'evento è stato determinato da **cause estrinseche ed estemporanee create da terzi, non conoscibili né eliminabili con immediatezza, neppure con la più diligente attività di manutenzione**, ovvero che l'evento stesso ha esplicitato la sua potenzialità offensiva prima che fosse ragionevolmente esigibile l'intervento riparatore dell'ente custode. (In applicazione del principio di cui in massima, la S.C. ha dichiarato inammissibile il ricorso contro la decisione di appello di rigetto della domanda risarcitoria del conducente di un motociclo che aveva perso il controllo del veicolo **asseritamente a causa di una sostanza oleosa presente sul manto stradale - esclusa la responsabilità ex 2051 perché macchia si era seccata dopo pochi minuti quindi era lì da poco-** Cass 6826/2021) conforme Cass. 4963 /2019 e recente sentenza n.33848 del 04/12/2023)

Responsabilità del Comune per ostacoli sulla carreggiata

La Corte di Cassazione con la sentenza 9674/2020 ha stabilito che il Comune è responsabile per il risarcimento danni a un automobilista che, per evitare un grosso ramo caduto sulla carreggiata, ha effettuato una manovra di emergenza finendo contro il guard rail. La Corte ha ritenuto vi fosse un chiaro nesso di causalità tra la mancata rimozione dell'ostacolo da parte del Comune e l'incidente occorso, sottolineando la responsabilità del Comune nel garantire la sicurezza delle strade che amministra.

Dissuasori di sosta

Con l'ordinanza n. 11140 del 24.4.2024, la Cassazione ha statuito che “In tema di responsabilità da cose in custodia ex art. 2051 c.c., l'ente proprietario di una strada si presume responsabile dei sinistri riconducibili alle condizioni della struttura ed alla conformazione della stessa e delle sue pertinenze, ivi compresi i cosiddetti “**dissuasori di sosta**”, salva la dimostrazione che l'installazione di tali manufatti sia avvenuta ad opera di terzi, in area a questi assegnata e in forza di uno specifico titolo abilitativo e con esclusione di qualunque potere di controllo da parte del custode proprietario, oppure, in difetto delle predette condizioni, con tempi talmente rapidi, rispetto alla verifica del sinistro, da non consentire l'intervento dell'ente custode.” (caso di un

bambino che uscito dal ristorante, appoggiava il piede su una catena di ferro che collegava tra loro due dissuasori di sosta, collocati sulla sede viaria. La pressione esercitata sulla catena dal peso, ancorchè esiguo, del bimbo, determinava il ribaltamento di uno dei due dissuasori finito sull'avampiede destro del minore causandogli gravi lesioni)

Caduta di massi sulla strada

Cass. civ., Sez. III, Sentenza, 11/11/2011, n. 23562

La discrezionalità, e la conseguente insindacabilità da parte del giudice ordinario, dei criteri e dei mezzi con cui la P.A. realizzi e mantenga un'opera pubblica trova un limite nell'obbligo di osservare, a tutela della incolumità dei cittadini e dell'integrità del loro patrimonio, le specifiche disposizioni di legge e regolamenti disciplinanti detta attività, nonché le comuni norme di diligenza e prudenza, con la conseguenza che dall'inosservanza di queste disposizioni e di dette norme deriva la configurabilità della responsabilità della stessa P.A. per i danni arrecati a terzi. (Fattispecie in cui la S.C. ha confermato la decisione dei giudici di merito che avevano affermato la corresponsabilità dell'ANAS in relazione alle lesioni occorse ad un motociclista per effetto di caduta di massi su percorso stradale per non aver detto ente provveduto alla realizzazione di opere protettive di contenimento ed alla segnalazione del pericolo mediante apposizione di idonei cartelli). (Rigetta, App. Genova, 31/10/2008)

Brecciolino

Cass. civ., Sez. III, Sentenza, 19/11/2009, n. 24419

L'ente proprietario di una strada aperta al pubblico transito si presume responsabile, ai sensi dell'[art. 2051](#) cod. civ., dei sinistri causati dalla particolare conformazione della strada o delle sue pertinenze. Tale responsabilità è esclusa solo dal caso fortuito, che può consistere sia in una alterazione dello stato dei luoghi imprevedibile e non tempestivamente eliminabile o segnalabile ai conducenti nemmeno con l'uso dell'ordinaria diligenza, sia nella condotta della stessa vittima, consistita nell'omissione delle normali cautele esigibili in situazioni analoghe e che, attraverso l'impropria utilizzazione del bene pubblico, abbia determinato l'interruzione del nesso eziologico tra lo stesso bene in custodia ed il danno. (Nella specie, un motociclista aveva convenuto in giudizio l'ente proprietario di una strada di montagna, invocandone la responsabilità ex [art. 2051](#) cod. civ. ed allegando di essere caduto a causa del brecciolino che copriva la carreggiata. La S.C., confermando la sentenza di merito, ha ritenuto assorbente - in quanto integrante il suddetto caso fortuito - la responsabilità della vittima, consistita nell'aver ignorato la segnaletica che avvertiva dell'esistenza di lavori in corso e prescriveva un limite di velocità di 30 km/h). (Rigetta, App. Trieste, 13/08/2005)

Attraversamento di un capriolo in autostrada

La Cassazione con la sentenza 11785/2017 esamina il sinistro occorso in un tratto autostradale. Nonostante procedesse ad una velocità moderata, l'utente di un'autostrada si scontrava con un capriolo, che, provenendo dalla carreggiata opposta e saltando il divisorio centrale, attraversava improvvisamente quella sulla quale viaggiava il malcapitato nel momento del suo passaggio. L'utente danneggiato proponeva ricorso in Cassazione contro la pronuncia della Corte d'Appello di Milano, che, ribaltando la sentenza di primo grado, aveva escluso la responsabilità ex art. 2051 c.c. della società autostradale. La Corte d'Appello di Milano aveva, infatti, attribuito rilevanza decisiva alla circostanza che la rete di recinzione esterna della carreggiata autostradale fosse risultata integra, qualificando, quindi, la presenza del capriolo come caso fortuito. La Cassazione, tornando

nuovamente a chiarire i presupposti applicativi della disciplina dettata dall'art. 2051 c.c., cassa con rinvio la sentenza della Corte d'Appello di Milano, ritenendo responsabile l'ente autostradale, salvo prova certa del caso fortuito da parte di quest'ultimo.

Impatto mortale di un motociclista sul palo di illuminazione in mancanza di guard rail

Segnaliamo da ultimo una sentenza del Tribunale di Palermo pubblicata il 15 novembre 2023, unica all'interno del quale è stato trattato il tema della pericolosità dei guard rail per i motociclisti e dei DSM, oltre che del cd "Decreto salvamotociclisti" emesso in data 1.04.2019.

Un motociclista stava percorrendo la strada per recarsi al lavoro, quando, dopo avere impegnato la bretella di collegamento ad andamento sinistrorso, perdeva inspiegabilmente il controllo del mezzo, fuoriuscendo dalla sede stradale e impattando con il capo contro un palo dell'illuminazione, che era posto sul margine destro della carreggiata non a distanza di legge e privo di protezione guard-rail perdendo la vita.

Gli eredi convenivano il Comune di Palermo chiedendo i danni sostenendo che la responsabilità del sinistro era da ascrivere in via esclusiva al Comune, il quale, in qualità di Ente proprietario e custode della strada, **non aveva adottato tutte le cautele volte a garantire l'incolumità dei conducenti dei veicoli che transitavano sul tratto di strada in questione, relative, in particolare, all'osservanza della distanza per la collocazione del palo di illuminazione, nonché all'utilizzo delle barriere di protezione, in violazione delle prescrizioni di sicurezza di cui alla norma UNI 1317.**

Il Comune di Palermo, costituitosi, deduceva l'infondatezza della domanda attorea (negando la violazione delle prescrizioni di sicurezza di cui alla norma UNI 1317, non riguardante la tipologia di strada luogo del sinistro, e addebitando la verifica del sinistro esclusivamente alla condotta colposa del conducente come risultante dal rapporto della P.M.).

Chiedeva, pertanto, il rigetto della domanda o, in subordine, la riduzione in relazione al concorso di colpa della vittima ex art.1227 c.c..

Espletata la consulenza tecnica d'ufficio, il Tribunale di Palermo rigettava la domanda degli eredi Sulla sede stradale e sul motociclo originariamente condotto dal deceduto I.S., non è stata rinvenuta alcuna traccia che fosse riconducibile ad altri veicoli e pertanto, **nella ricerca delle cause dell'evento, si ritiene che le stesse vadano ricercate esclusivamente nella condotta di guida dello stesso I.,** appare infatti evidente che lo stesso, nell'affrontare il tratto curvilineo sinistrorso disegnato dall'arteria in quel punto, **non adeguava opportunamente la propria condotta di guida alla geografia dei luoghi e, convergendo verso il margine destro della carreggiata, perdeva il controllo del proprio veicolo, finendo per fuoriuscire dalla sede stradale così da collidere contro alcuni ostacoli fissi** (arbusti e palo della pubblica illuminazione) e procurarsi quelle gravi lesioni che ne cagionavano il successivo decesso".

Ora, il c.t.u. nominato nel presente giudizio, ing. M.G., ha smentito tutti i presupposti su cui si fonda la domanda attorea, ossia la violazione delle norme di sicurezza e la mancata adozione delle cautele idonee ad impedire l'evento tragico, da cui discenderebbe la pericolosità della res in custodia del Comune.

Il c.t.u. ha infatti accertato che la strada ove si è verificato il sinistro è classificabile come "strada di tipo E - urbana di quartiere".

Ha quindi individuato nelle norme tecniche CEI UNI 70030 (CEI 11-47), CEI 64-8, UNI 1317, D.M. 18 febbraio 1992, n. 223 e ss.mm.ii. la normativa applicabile all'epoca del sinistro per tale tipologia di strada, avuto specifico riguardo alla posizione dei pali della pubblica illuminazione rispetto alla geometria della piattaforma stradale ed ai casi nei quali occorre una specifica protezione con barriere di sicurezza, specificando che dette norme tecniche stabiliscono, come criterio generale di progetto,

che "I pali di illuminazione devono essere protetti con barriere di sicurezza o distanziati opportunamente dai limiti della carreggiata in modo da garantire accettabili condizioni di sicurezza stradale".

Il c.t.u. ha accertato - in accordo con lo stesso c.t.p. di parte attrice - che, nel caso di strade extraurbane ed urbane prive di marciapiedi con cordatura (come quella in cui si è verificato il sinistro), la distanza minima dai limiti della carreggiata dei sostegni e di ogni altra parte dell'impianto, qualora l'ingombro degli stessi imponga limiti di sagoma compresi tra i 5,00 ml ed i 6,00 ml, deve essere pari a 1,40 m.

Tuttavia, in contrasto con le conclusioni del c.t.p. di parte attrice, **ha evidenziato che tale distanza minima è stata ampiamente rispettata nel caso di specie, perché la distanza dei pali della pubblica illuminazione - riferita dalle norme tecniche ai "limiti della carreggiata", deve essere valutata a partire dalla segnaletica di delimitazione della carreggiata.**

Continua poi il CTU : "Non può poi condividersi la prospettazione difensiva di parte attrice (formulata all'udienza del 3.11.2022 e contenuta nelle note di trattazione scritta del 5 gennaio 2023, nonché negli atti difensivi conclusionali) **secondo cui la installazione delle barriere di protezione, pur non essendo prevista come obbligatoria da norme specifiche, sarebbe stata comunque rispondente ad un generale obbligo di protezione** (da attuare mediante l'adeguamento dello stato dei luoghi per prevenire il pericolo), obbligo la cui violazione integrerebbe una colpa generica.

Qui viene l'aspetto più interessante che ci riguarda, perché per la prima volta in una sentenza viene messo per iscritto ciò che nel mondo dei motociclisti è oramai un dato conosciuto, ovverosia della pericolosità intrinseca dei guard rail per i motociclisti :

Invero, il c.t.u. ha opportunamente esposto che **le barriere di sicurezza sono tradizionalmente progettate e testate solo per il contenimento degli autoveicoli e dei mezzi pesanti**, al fine di tutelare entro certi limiti la sicurezza dei conducenti e dei passeggeri delle sole predette categorie di veicoli, tanto che **i crash test prescritti dalla norma UNI EN1317-2 non prevedono in alcun modo lo studio dell'impatto di motocicli o di motociclisti e che, al contrario (come comprovato dai dati statistici europei degli anni passati), I DISPOSITIVI DI RITENUTA TRADIZIONALMENTE UTILIZZATI IN ITALIA NON GARANTISCONO LA SICUREZZA DEI MOTOCICLISTI, POICHÉ L'IMPATTO CONTRO UNA BARRIERA DI SICUREZZA FREQUENTEMENTE CAGIONA LA MORTE O GRAVI MENOMAZIONI NEL CORPO DEL MOTOCICLISTA, PARTICOLARMENTE QUANDO L'URTO AVVIENE CONTRO I PALETTI IN ACCIAIO DELLE BARRIERE, IL CUI PARTICOLARE PROFILO CON SEZIONE A "C", SOPRATTUTTO AD ELEVATE VELOCITÀ D'IMPATTO, SI COMPORTA COME UNA VERA E PROPRIA LAMA.**

Ed ancora il c.t.u. ha aggiunto che "Per attenuare questi aspetti negativi, nel 2019 (circa due anni dopo il sinistro in esame) è stata pubblicata una specifica norma tecnica mirata a conseguire una maggiore tutela della sicurezza dei motociclisti sulle strade italiane. Si tratta del Decreto 1 aprile 2019, "Dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM)" (GU n.114 del 17-05-2019)¹.

¹ **DECRETO SALVA MOTOCICLISTI:** La nuova normativa comunemente chiamata "Decreto Salvamotociclisti" (Decreto 1 aprile 2019) presenta una serie di vuoti normativi e sbarramenti burocratici di non poco conto, rispetto alla realtà ed alle nefaste statistiche sui morti a due ruote delle nostre strade. In primis, per tutto quello che è preesistente al 2011 ed al 1992, il nuovo decreto agli artt. 5 e 6 dispone l'obbligo di crashare ogni singolo guard rail, circostanza che come ben sappiamo non potrà essere attuata da nessuna casa produttrice di DSM in quanto eccessivamente onerosa. Sarebbe bastato ammettere direttamente le sperimentazioni, ovvero di prevedere analisi progettuali basate su simulazioni numeriche – già utilizzate e accettate dalla normativa europea.

A ciò si aggiunga, circostanza ancor più grave, che il decreto ad oggi dispone che i DSM devono essere installati in corrispondenza di punti singolari della strada quali curve circolari aventi un raggio minore di 250 m ed intersezioni in corrispondenza dei quali si siano verificati nel triennio 5 incidenti con morti e/o feriti che abbiano visto il coinvolgimento di motoveicoli e /o ciclomotori.

Con questo decreto si prescrive l'installazione di "Dispositivi Salva Motociclisti - DSM", costituiti da "onde metalliche longitudinali" che danno continuità al profilo della barriera, evitando così che il corpo del motociclista possa impattare contro un paletto della struttura della barriera in acciaio o contro altre pericolose discontinuità strutturali.

L'articolo 2 di questo Decreto chiarisce che lo stesso trova applicazione nei casi previsti dall'articolo 2 del D.M. 18 febbraio 1992², riportati testualmente nel precedente paragrafo; casi che non ricorrono nel tratto stradale in cui si è verificato il sinistro neanche in data odierna."

Il c.t.u. ha concluso quindi, in merito alle barriere di protezione, che "la presenza di una barriera di sicurezza avrebbe certamente evitato il contatto tra il motociclista e il palo della illuminazione pubblica. Tuttavia, considerata l'elevata velocità di marcia posseduta dal motociclo BMW F800R, la particolare dinamica del sinistro e il pericolo intrinseco per i motociclisti rappresentato dai dispositivi di ritenuta, non si può affermare con sufficiente livello di probabilità che l'urto contro una eventuale barriera di sicurezza a protezione del palo dell'illuminazione avrebbe determinato conseguenze di minore gravità di quelle che purtroppo si sono concretamente realizzate con il decesso del Sig. S.I."

Il c.t.u. ha, infatti, accertato, sulla base di precisi calcoli tecnici, che l'I. alla guida del motociclo BMW F800R, immediatamente prima della perdita di controllo del veicolo, marciava con una velocità stimata di 71,1 km/h, ben maggiore del limite di velocità vigente in viale D. (pari a 50 km/h) e che si è quindi trattato di un incidente autonomo imputabile alla condotta di guida del motociclista non adeguata allo stato dei luoghi (vedi relazione di c.t.u.).

Infine, il c.t.u. ha risposto in modo chiaro ed esaustivo alle osservazioni critiche di parte attrice, di cui meritano di essere riportati i due passaggi più significativi, rinviando, per i restanti punti, alla relazione di valutazione delle osservazioni:

"In definitiva, i dati statistici di incidentalità pregressi non hanno ovviamente alcun nesso diretto con l'incidente in esame ma sono comunque di interesse perché dimostrano che i dispositivi di ritenuta tradizionali (cioè quelli prodotti prima del Decreto 1 aprile 2019) sono di fatto controindicati qualora si voglia garantire unicamente la sicurezza dei motociclisti...."

Tra gli elementi di rischio contemplati dalle normative vigenti all'epoca del sinistro in tema di dispositivi di ritenuta ([D.M. 18 febbraio 1992, n. 223](#) e ss.mm.ii.) non vi sono né le curve, né i tratti stradali che implicano l'impostazione di una "traiettoria curvilinea" e pertanto non si concorda con il parere del CTP secondo cui "questa obiettiva circostanza debba essere certamente inserita fra gli elementi di rischio che il proprietario gestore della strada deve tenere in considerazione" (vedi relazione di valutazione delle osservazioni delle parti allegata alla relazione di c.t.u.).

Alle conclusioni del c.t.u. questo giudice ritiene di doversi uniformare, essendo le stesse supportate, oltre che dai necessari rilievi di competenza specifica, da un iter argomentativo lineare e rigoroso ed avendo pure il c.t.u. replicato in modo esauriente ed esaustivo alle osservazioni critiche mosse da

E ancor di più, Il decreto, stabilisce in capo ai Comuni, delle linee guida per l'installazione dei DSM, ma senza alcuna sanzione in caso di violazione alle disposizioni di legge: ciò comporta che le PA potranno, senza conseguenze, aggirare le norme di legge e il decreto stesso, con ampia discrezionalità e margine lasciati alle PA in merito all'installazione o meno dei DSM.

² **Art. 2.**

1. I progetti esecutivi relativi alle strade pubbliche extraurbane ed a quelle urbane con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h devono comprendere un apposito allegato progettuale, completo di relazione motivata sulle scelte, redatto da un ingegnere, riguardante i tipi delle barriere di sicurezza da adottare, la loro ubicazione e le opere complementari connesse (fondazioni, supporti, dispositivi di smaltimento delle acque, ecc.), nell'ambito della sicurezza stradale.

2. I progetti relativi alla costruzione di nuovi tronchi stradali dovranno prevedere la protezione delle zone precisate nelle istruzioni tecniche di cui al successivo art. 8.

3. Analoga progettazione dovrà essere svolta in occasione dell'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti, oppure nella ricostruzione e riqualificazione di parapetti di ponti e viadotti situati in posizione pericolosa per l'ambiente esterno alla strada o per l'utente stradale; i ripristini di danni localizzati potranno invece essere eseguiti con le tipologie preesistenti.

parte attrice.

Sulla base degli accertamenti espletati dal c.t.u., conclusivamente può quindi affermarsi, che, nella fattispecie, le barriere di protezione, oltre a non essere normativamente previste, non costituivano affatto un'idonea misura di precauzione aggiuntiva che il Comune avrebbe dovuto adottare in osservanza di un generale obbligo di protezione in base alla conformazione dei luoghi.

Ma tutto questo cosa comporta? Che ad oggi, seppur finalmente anche la Giurisprudenza abbia riconosciuto la pericolosità insita nei guard rail e la colpa delle PA nella violazione dell'obbligo di manutenzione ex art. 14 del CdS e nel più generico dovere di mettere in sicurezza le strade, potremmo solo avere i nostri morti risarciti, ma nessuno più ce li ridarà indietro.

Quello che invece noi abbiamo sempre perseguito, come obiettivo sociale dell'associazione, è prevenire quegli incidenti ed evitare questi morti.

OMICIDIO COLPOSO: DIRIGENTE COMUNALE RESPONSABILE DELLA MANUTENZIONE DEL GUARD RAIL DIFETTOSO

Corte di Cassazione, sezione penale, Sentenza n. 3290/2017, Per il guardrail difettoso che concausa un incidente mortale il dirigente comunale responsabile della manutenzione risponde di omicidio colposo La Corte di Cassazione, sezione penale, con la sentenza n. 3290/2017, ha (ri)affermato un principio fondamentale sul prioritario tema della sicurezza sulle strade e, in particolare, sulla responsabilità, integrale o concorsuale, in capo al dirigente comunale nel caso si sospetti una sua condotta omissiva nella manutenzione di barriere o guardrail. Come è noto, il guardrail è un dispositivo di ritenuta (barriera di contenimento) che tutela il conducente e i passeggeri di un veicolo in caso di sbandamento o di incidente, facendo in modo che essi resti con il mezzo sul sedime stradale e non precipitino all'esterno, magari cadendo in un dirupo o finendo dentro un corso d'acqua. Dunque, una barriera che può salvare molte vite umane purché funzionante: una precisazione d'obbligo perché, purtroppo, non è infrequente che i guardrail difettosi se non mancanti si trasformino in strumenti di morte. E' il caso che si è trovata ad affrontare la Suprema Corte. Il Tribunale aveva già condannato il dirigente comunale responsabile della manutenzione stradale per colpa generica e violazione dell'art. 14 C.d.S. (che impone all'Ente proprietario la manutenzione e il controllo dell'efficienza della strada e delle pertinenze): non avendo ripristinato un guardrail divelto aveva concorso a provocare la morte del conducente di un veicolo. La Corte di Appello aveva invece assolto il dirigente per non aver commesso il fatto, ritenendo che la collocazione del guardrail non fosse obbligatoria ai sensi del D. M. n. 223/92 (il quale impone non il ripristino ma solo la verifica della necessità di intervenire). La Corte di Cassazione, tuttavia, ha ritenuto erronea l'interpretazione dell'art. 14 data dalla Corte di secondo grado (che quindi ha eluso l'obbligo di motivazione per giustificare la conclusione della mancanza di obbligatorietà nel ripristino della barriera a lato strada) annullando la sentenza, con rinvio per nuovo esame al Giudice civile competente per valore in grado di appello. In buona sostanza, il senso del ragionamento della Cassazione è questo: la semplice esistenza di una fonte di pericolo stradale impone di per se l'immediato intervento per eliminare o ridurre il pericolo stesso, e non importa che esso sia occulto o palese. Contestualmente, la Suprema Corte indica anche i criteri che vanno seguiti per valutare questi casi, ossia appurare l'obbligatorietà o meno del ripristino del guardrail, verificare se il tratto stradale sia pericoloso e se tali condizioni di pericolo potevano essere arginate in tutto o in parte con la barriera di protezione.