

**STUDIO LEGALE INTERNAZIONALE**

**AVV. ALFONSO MARRA**

**GIURISTA LINGUISTA**

ABILITATO AL BILINGUISMO TEDESCO - ITALIANO DALLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

IDONEO ALL' ESAME DI STATO DI COMPETENZA LINGUISTICA CINESE HSK DI PECHINO

IDONEO ALL'ESAME DI STATO DI COMPETENZA LINGUISTICA FRANCESE

DELL'ISTITUTO FRANCESE DI NAPOLI "LE GRENOBLE"

SPECIALISTA IN DIRITTO CIVILE PRESSO L'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI CAMERINO

SPECIALIZZATO IN PROFESSIONI LEGALI PRESSO L'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI SALERNO

PERFEZIONATO IN DIRITTO DELL'UNIONE EUROPEA APPLICATO PRESSO L'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI SALERNO

CORSISTA DI LINGUA OLANDESE PRESSO L'UNIVERSITA' DI UTRECHT

INTERPRETE E TRADUTTORE PRESSO LA CAMERA DI COMMERCIO DI NAPOLI

CONSULENTE TECNICO D'UFFICIO E PERITO IN MATERIA PENALE IN QUALITA' DI

INTERPRETE E TRADUTTORE DI LINGUA **TEDESCA, CINESE, GRECA, INGLESE**

PRESSO IL TRIBUNALE DI NAPOLI

INTERPRETE E TRADUTTORE DI LINGUA **TEDESCA, CINESE, GRECA, INGLESE, FRANCESE**

PRESSO LA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI NAPOLI

**ASSISTENZA LEGALE ANCHE IN LINGUA TEDESCA, CINESE, GRECA, INGLESE, FRANCESE**

TELEFONO: 335 69 48 594

E - MAIL : [avvalfonso.marra@yahoo.it](mailto:avvalfonso.marra@yahoo.it)

SITO INTERNET: [www.studiolegaleinternazionaleavvocatoalfonso.marra.it](http://www.studiolegaleinternazionaleavvocatoalfonso.marra.it)

**Incompetenza del Giudice di Pace, nonostante il recente aumento della competenza in vigore da Luglio 2009, in materia di risarcimento del danno superiore agli Euro 5.000,00, laddove si tratti di danno da cose in custodia ex art. 2051 c.c. e non di danno da circolazione di veicoli e natanti**

Affinchè possa dirsi applicabile la competenza ex art. 7 comma 2 c.p.c. del Giudice di Pace è necessaria l'individuazione specifica della causa efficiente del danno nella circolazione, con particolare riguardo alla causa petendi.

Pertanto il fatto dannoso deve trovare la sua origine nella circolazione di veicoli e di natanti, vale a dire diviene determinante il modo d'essere di un fatto stesso, che è elemento costitutivo della fattispecie del diritto dedotto in giudizio.

**Quindi non rientrano nel danno prodotto dalla circolazione di veicoli e natanti e perciò nella competenza dell'art. 7 comma 2 c.p.c., i casi in cui la circolazione non rappresenta la causa efficiente del danno, ma semplicemente l'occasione per il suo prodursi.**

**Di conseguenza, esula dalla competenza di cui all'art. 7 comma 2 c.p.c. l'azione di risarcimento del danno da insidia e trabocchetto, perchè sono queste ultime la causa del danno e la circolazione si riduce a mera occasione dello stesso.**

Inoltre, elemento probatorio determinante può essere il rapporto redatto dalla Polizia Stradale, da cui risulti in maniera chiara ed inconfutabile che l'evento si è verificato per carenza di manutenzione e vigilanza del tratto stradale da parte della Pubblica Amministrazione a ciò preposta, che ha concretizzato la fattispecie del danno provocato da insidia e trabocchetto.

Ciò posto, si ripete, la circolazione non rappresenta la causa efficiente del danno, ma semplicemente l'occasione per il suo prodursi.

**Di conseguenza, nonostante l'ampliamento della competenza del Giudice di Pace in vigore da Luglio 2009, se nel caso di risarcimento del danno da cose in custodia ex art. 2051 c.c. il valore della domanda supera il valore di Euro 5.000,00 (cioè la competenza "ordinaria" e dunque non rientra nella competenza di Euro 20.000,00 in materia di circolazione di veicoli e natanti), il Giudice di Pace adito dovrà assolutamente dichiararsi incompetente per valore a favore del Tribunale.**

Tale principio ha un notevole risvolto sulla possibilità di eccepire o meno la **prescrizione del diritto** da parte della Pubblica Amministrazione o dall'Ente di gestione delle strade e/o autostrade convenuti in giudizio dall'utente della strada. Infatti, proprio perchè si tratta non di danno da circolazione stradale, bensì di danno derivante da cose in custodia ex art. 2051 c.c., **la prescrizione del diritto** non è certo biennale, bensì **quinquennale**, afferente ad un illecito aquiliano.

**Del resto, in questo caso, competenza del Giudice e prescrizione del diritto sono strettamente concatenate.**

**Infatti, delle due l'una: se il Giudice di Pace fosse incompetente per valore, come potrebbe sostenere la Pubblica Amministrazione o**

**L'Ente di gestione del tratto autostradale, lo sarebbe poichè trattasi di danno da cose in custodia ex art. 2051 c.c. e dunque la prescrizione sarebbe quinquennale, non biennale; se invece il Giudice di Pace fosse competente per valore, allora si tratterebbe di danno da circolazione di veicoli e natanti, con prescrizione biennale e allora sarebbe ingiustificata la richiesta della Pubblica Amministrazione e/o dell'Ente di gestione di dichiarazione di prescrizione del diritto.**

Va dato atto di quanto stabilito dalla **Suprema Corte di Cassazione con la recente sentenza del 20/11/2009 n. 24530**: custode è colui che ha il “governo della cosa”, ossia il potere effettivo, dinamico ed esclusivo sulla stessa, inteso come potestà di fatto di esclusione di ogni altro soggetto. La responsabilità ex art. 2051 c.c. postula dunque una relazione materiale di disponibilità di fatto, oltrechè giuridica, tra il custode e la cosa, relazione che determina a carico di chi ha il potere fisico sulla stessa l'onere di impedire che da essa possa derivare pregiudizio a terzi.

Dunque, secondo la Suprema Corte di Cassazione, il termine “custode” non presuppone nè implica uno specifico obbligo di custodire la cosa come, ad esempio, quello previsto in tema di contratto di deposito.

**L'art. 2051 c.c. fa, invece, riferimento solo ad uno stato di fatto, imputando la responsabilità a chi si trova nella condizione di controllare i rischi inerenti la cosa stessa.**

In tal modo la norma porta ad escludere che custode sia necessariamente il proprietario della cosa in quanto tale, **potendo essere qualificato custode anche il soggetto che di fatto controlli le modalità d'uso e di conservazione della cosa ed abbia, pertanto, il governo della cosa.**

Proprio come si verifica nel caso in cui l'Ente di gestione delle strade e autostrade abbia trascurato di fornire l'imbocco, per esempio, di una Galleria in autostrada di quei dispositivi luminosi di sicurezza che indicano che

all'interno della galleria sia avvenuto un incidente.

Si ricorda inoltre quanto deciso dalla Suprema Corte di Cassazione con la **recentissima sentenza 19/01/2010 n. 713**, secondo la quale <<la responsabilità del custode disciplinata dall'art. 2051 del C.c. costituisce una ipotesi di responsabilità oggettiva e non di colpa presunta. Il danneggiato, pertanto, per ottenere il risarcimento da parte del custode, deve dimostrare la esistenza del danno e la sua derivazione causale dalla cosa. Al custode, per contro, per andare esente da responsabilità non sarà sufficiente provare la propria diligenza nella custodia, ma dovrà provare che il danno è derivato da caso fortuito, o dalla condotta dello stesso danneggiato>> **e con la recente sentenza 29/12/2009 n. 27635**, secondo la quale <<qualora una strada adibita all'uso pubblico presenti alterazioni o anomalie tali da creare una situazione di pericolo per gli utenti, il custode tenuto alla manutenzione incorre in responsabilità oggettiva per i danni provocati dalle suddette anomalie, ai sensi dell'articolo 2051 Cc. In questi casi il nesso causale fra la situazione di pericolo e il danno può essere desunto dalla mera contestualità temporale e spaziale, e dalla logica e normale consequenzialità, fra la situazione della strada e il tipo di evento che si è verificato. **Il danneggiato non è tenuto a dimostrare la colpa del custode, e questi è tenuto a fornire la prova del caso fortuito, per esimersi da responsabilità**>>.

Si precisa che la S.C. di Cassazione con la sentenza n. 10689 del 24/04/2008 ha affermato che <<l'onere probatorio nelle cause di risarcimento danni subiti dagli automobilisti per la presena di un ostacolo su carreggiata autostradale, è a carico

del gestore sia quando il titolo della responsabilità dedotta in giudizio dall'utente è contrattuale sia quando è extracontrattuale. Nel primo caso, infatti, la società concessionaria per liberarsi dal risarcimento dovrà provare che l'inadempimento è derivato da causa a lui non imputabile ex art. 1218 c.c. ("responsabilità del debitore"). Nel secondo, invece, dovrà dare la prova

liberatoria del caso fortuito

di cui all'art. 2051 c.c. ("danno cagionato da cose in custodia")>> *(nel caso di specie, la Cassazione ha accolto il ricorso di un automobilista contro il verdetto di appello che, per i danni subiti dall'utente al fine di evitare una barra di rame in autostrada, aveva applicato l'art. 2043 c.c. e non il 2051 c.c., addossando così sul danneggiato la prova della negligenza del gestore).*

Si ricorda che in data 02 Maggio 2007, il quotidiano "La Repubblica" ha pubblicato un servizio sullo stato disastroso delle gallerie autostradali italiane definendole le peggiori d'Europa essendo prive delle telecamere di controllo, di sufficiente illuminazione, di idranti ed estintori, dei telefoni, degli altoparlanti che avvisano gli automobilisti cosa fare in caso di incidente e, tra le italiane, continua l'articolo, le prestazioni peggiori si rilevano **"sull'infernale Salerno- Reggio Calabria"**.

Va pure detto, invece, come risulta dall'articolo pubblicato dall'Ansa su Internet in data 18 Gennaio 2007, un particolare elogio merita la galleria di Castel Firmiano, sulla superstrada Merano-Bolzano dove, tra le altre cose, **vi è un sistema di telecamere che si accendono da sole in caso di incidenti ed automaticamente avvisano gli automobilisti che stanno per giungere in galleria con pannelli situati tra i 2 e i 7 Km prima.**

Quindi basta una telecamera, un semaforo ed un dispositivo luminoso che segnali la presenza di macchine incidentate, per avvertire gli automobilisti che in galleria si sia verificato un incidente ed evitare che altre autovetture siano coinvolte in altri incidenti sopraggiungendo.

Va pure evidenziato che, oltre alla responsabilità ex art. 2051 c.c., la Pubblica Amministrazione o l'Ente di gestione rispondono anche per violazione dell'art. 2043 c.c. poichè sono comunque responsabili in virtù del principio generale del *neminem laedere* di cui all'art. 2043 c.c. in ossequio al quale bisogna far sì che l' "opus publicum" non integri per l'utente gli estremi di una situazione di pericolo che ricorre quando lo stato dei luoghi è caratterizzato

dal doppio e concorrente requisito della non visibilità oggettiva del pericolo e della non prevedibilità subiettiva del pericolo stesso (ex multis Cass. n° 9092 del 05/07/2001).

Tale responsabilità ha carattere oggettivo e, perchè essa possa configurarsi in concreto, è sufficiente che sussista il nesso causale tra la cosa in concreto ed il danno arrecato, sempre che rilevi al riguardo la condotta del custode (Cass. n° 15383 del 06/07/2006).

Inoltre tale responsabilità la si evince anche dal dettato del terzo comma dell'art. 14 del D.Lgs. 30/04/1992 n° 285.

Del resto la S.C. di Cassazione con la sentenza n° 2422 del 09/02/2004 ha affermato che la responsabilità ex art. 2051 c.c. presuppone un **inidoneo controllo ed un improprio governo della cosa, da parte di chi ha l'obbligo di sorveglianza**, chiarendo che il requisito del potere-dovere di intervento non opera come fondamento di una presunzione di colpa (che non è nella struttura della norma), ma, semplicemente, come uno degli elementi per individuare la figura del custode.

Si fa, inoltre, presente che si è sviluppata una costante Giurisprudenza che riconosce la responsabilità del "custode" ex art. 2051 c.c., anche per i danni cagionati da beni assolutamente inerti e comunque non pericolosi, ovvero per danni cagionati dalla cosa non solo a causa della sua intrinseca forza dinamica, ma anche per i danni prodotti dalla cosa per l'insorgenza in essa di agenti dannosi (Cass. n° 2331 del 16/02/2001 - n° 10434 del 21/10/1998 - n° 6616 del 22/05/2000 - n° 4480 del 28/03/2001).

In particolare la S.C. di Cassazione con la sentenza n° 13762 del 14/06/2006 ha affermato che: "l' Ente concessionario del servizio pubblico autostradale ha l'obbligo di assicurare la sicurezza e l'agibilità del tratto di strada gestito e, in tale ambito, di provvedere alla rimozione di veicoli incidentati che siano stati abbandonati lungo la strada, salva la rivalsa nei confronti del proprietario del veicolo".

Si precisa che per le autostrade, in particolare, la S.C. di Cassazione con sentenza n° 298 del 13/01/2003, che richiama una sentenza della Corte Costituzionale n° 156 del 1999, non ravvisa nella notevole estensione del bene, motivo sufficiente per escludere l'applicabilità dell'art. 2051 c.c.

Anche da un punto di vista letterale, si è rilevato che l'art. 2051 c.c. non fa riferimento a criteri quantitativi e che è arbitrario sostenere che l'obbligo di custodia debba essere escluso a causa dell'ampiezza del bene.

Al contrario, applicando la logica di proporzionalità, sostenuta nell'ambito della teoria del rischio, si deve ritenere che all'estensione della cosa debba corrispondere una idonea capacità organizzativa.

Infatti al gestore autostradale deve essere richiesta una struttura organizzativa adeguata a garantire la sicurezza di un bene le cui notevoli dimensioni, spesso presuppongono congrue capacità gestionali e correlati introiti.

Si è inoltre evidenziato il dubbio di legittimità costituzionale che avrebbe potuto sollevare una scelta volta ad estendere ai concessionari di pubblici servizi, oltre che alle pubbliche amministrazioni, il privilegio dell'inapplicabilità della disciplina della presunzione di responsabilità di cui all'art. 2051 c.c., con riguardo ai danni subiti da utenti di autostrade.

Nella suddetta sentenza (n° 298/2003) viene sottolineato come la ratio dell'esclusione della responsabilità a titolo di custodia non possa essere esclusivamente fondata sui parametri della notevole estensione del bene e dell'uso generale e diretto da parte di terzi, pena la violazione dei principi costituzionali di eguaglianza e difesa stabiliti rispettivamente dagli artt. 3 e 24 della Costituzione.

La S.C. di Cassazione con le sentenze n° 3651/2006 e n° 5445/2006 ha affermato che l'insidia determinante pericolo occulto non è invero, dalla norma di cui all'art. 2043 c.c. contemplata, trattandosi di figura di elaborazione giurisprudenziale che, muovendo da esigenze di limitazione delle ipotesi di responsabilità, finisce, tuttavia, per risolversi, laddove viene a

porsene la relativa prova a carico del danneggiato, in termini di ingiustificato privilegio per la P.A.

In particolare la sentenza n° 5445/2006 completa l'architettura della sentenza n° 3651/2006: precisa il Collegio, infatti, **che l'insidia transita, spostandosi dalla prova positiva del danneggiato, alla prova liberatoria di chi ha la custodia del bene.**

Infatti l'insidia o il trabocchetto determinante pericolo occulto non è elemento costitutivo dell'illecito aquiliano ex art. 2043 c.c., sicchè della prova della relativa sussistenza non può onerarsi il danneggiato.

Inoltre nella suddetta sentenza n° 5445/2006 la S. Corte ha confermato la sentenza del Giudice di merito che aveva fatto discendere dalla mancanza di **adeguata segnalazione** la sussistenza di un'insidia e la responsabilità della provincia per l'incidente accaduto.

Si ricorda che l'ANAS S.p.A., sul suo sito Internet, ha pubblicizzato alcune tra le tecnologie avanzate per consentire alle infrastrutture di interagire con i veicoli che le percorrono e segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente come per esempio, sensori per rilevare nebbia, code ed incidenti, centrali elettroniche per ripristinare in tempo reale le condizioni di visibilità, safety cars dotate di sistemi anticollisioni, dispositivi telematici per la comunicazione tra veicoli e centrali operative, tutte cose già sperimentate sulle autostrade Brescia-Padova e Torino-Caselle dove sono impiegati sensori di rilevamento nebbia, guide di luce a matrice elettronica a led, telecamere, i nuovi sistemi ITS con pannelli a messaggio variabile con notizie sul traffico.

Del resto, come ha ribadito la S.C. di Cassazione con la sentenza n° 3651 del 20/02/2006, l'attività di vigilanza e custodia riguarda non solo l'autostrada, ma anche i beni (ad esempio: semaforo, muretti, display, telecamere) che dell'autostrada costituiscono pertinenza o accessorio.

Si osserva, che la P.A. incontra nell'esercizio del suo potere discrezionale anche nella vigilanza e controllo dei beni di natura demaniale, limiti derivanti dalle norme di legge o di regolamento, **nonchè dalle norme tecniche e da**



quelle di comune prudenza e diligenza, ed in particolare dalla norma primaria e fondamentale del *neminem laedere* (art. 2043 c.c.), in applicazione della quale essa è tenuta a far sì che il bene demaniale non presenti per l'utente una situazione di pericolo occulto, cioè non visibile e non prevedibile, che dia luogo al cd. trabocchetto o insidia stradale (Cassazione civile, sez. III, sentenza 06/07/2006 n° 15383 – **Cassazione Civile, sez. III, 02 febbraio 2007, n° 2308**). Inoltre la S.C.di Cassazione, anche con la sentenza n° 36451 del 20/02/2006, ha precisato che è obbligo del gestore "di far sì che la strada aperta al pubblico transito non integri per l'utente una situazione di pericolo occulto, continuando a ritenere la responsabilità dell'Ente peraltro configurabile a condizione che venga provata dal danneggiato l'esistenza di una situazione caratterizzata dal doppio e concorrente requisito della non visibilità oggettiva del pericolo e della non prevedibilità subiettiva del medesimo".

Del resto nella recente sentenza n°3130 dell' 08 Gennaio 2008, in un giudizio contro l'ANAS S.p.A., la S.C. di Cassazione ha affermato che l'attività della P.A. deve svolgersi nei limiti posti non solo dalla legge, ma anche dalla norma primaria del 2043 c.c.; con la conseguenza che è consentito al Giudice ordinario accertare se, da parte della stessa, vi sia stato un comportamento colposo tale che abbia determinato la lesione di un diritto soggettivo; dati i principi di legalità, imparzialità e buona amministrazione, infatti, la P.A. è tenuta a subire le conseguenze stabilite dall'art. 2043 c.c., atteso che tali principi si pongono come limiti esterni alla sua attività discrezionale.

Prova ne siano gli ultimi arresti giurisprudenziali che, in tema di responsabilità per l'esercizio di attività pericolose e di **danni da cose in custodia**, hanno dato ampio spazio all'applicazione degli artt. 2050 e **2051 c.c.**, sovvertendo quell'orientamento decennale che intravedeva nella presunzione di legittimità degli atti amministrativi e nella discrezionalità dell'attività pubblica la frapposizione di limiti invalicabili; e, invece, occorre

ribadirlo, non esiste in definitiva un principio generale che giustifichi l'esonero della P.A. dalla responsabilità extracontrattuale esclusivamente in ragione della soggettività pubblicistica.

**Agire per un pubblico interesse significa anche e "soprattutto osservare, a tutela dell'incolumità dei cittadini e dell'integrità del loro patrimonio, le specifiche disposizioni di legge di regolamento disciplinanti quelle attività nonché le comuni norme di diligenza e prudenza, con la conseguenza che l'inosservanza di dette disposizioni e norme comporta la responsabilità dell'amministrazione per i danni arrecati a terzi ".**

**Bisogna dimostrare che l'evento si è prodotto come conseguenza normale della particolare condizione, potenzialmente lesiva, posseduta o assunta dalla cosa (v. Cass., 13 febbraio 2002, n. 2075; Cass., 16 febbraio 2001, n. 2331; Cass., 22 luglio 1987, n. 6407. V. anche Cass., 15 gennaio 2003, n. 488 -in motivazione-), in ragione di un processo in atto o una situazione determinatasi, ancorchè provocati da elementi esterni (v. Cass., 20 luglio 2002, n. 10641; Cass., 28 marzo 2001, n. 4480; Cass., 22 aprile 1998, n. 4070; Cass., 8 aprile 1997, n. 3041; Cass., 1° marzo 1995, n. 2301; Cass., 26 febbraio 1994, n. 1947; Cass., 14 gennaio 1992, n. 347), che conferiscano cioè alla cosa quella che in giurisprudenza si è a volte indicata come «idoneità al nocumento»: v. Cass. 23 ottobre 1990, n. 10277).**

**Dunque è pienamente applicabile l'art. 2051 c.c. nelle fattispecie di sinistri causati da strutture o pertinenze delle strade e, come si sa, i semafori, le telecamere e i displays sono accessori e pertinenze delle strade.**

Inoltre la S.C. di Cassazione con sentenza n° 1948 del 10/02/2003 ha affermato che il termine "custodia" ha diverse accezioni nelle fonti romane. Le opinioni che si sono succedute sulla portata della "custodia", come criterio di

determinazione della responsabilità, possono essere raggruppate in due categorie, quella più antica, che si riallaccia alla configurazione giustiniana, per cui la custodia non è che un tipo particolare di "diligenza", quella "custodia rei", la quale rimane un criterio soggettivo di determinazione della responsabilità; quella più recente, che individua il concetto di custodia nella responsabilità oggettiva.

La custodia si concretizza, cioè, in un criterio di responsabilità, intendendo per tale quello che addossa a colui che ha la custodia della cosa la responsabilità per determinati eventi, indipendentemente dalla ricerca di un nesso causale tra il comportamento del custode e l'evento.

**I limiti della responsabilità della custodia vanno, quindi, cercati nella determinazione degli eventi per cui il custode è chiamato a rispondere.**

Infatti al custode fanno capo obblighi di vigilanza, controllo e diligenza, i quali impongono al medesimo di adottare tutte le misure idonee a prevenire ed impedire la produzione di danni a terzi, con lo sforzo diligente adeguato alla natura della cosa e alle circostanze del caso concreto.

In ragione del potere fisico sulla cosa, che gli impone di vigilare al fine di evitare che la cosa produca danni a terzi (v. Cass., 14 giugno 1999, n. 5885; Cass., 11 marzo 1995, n. 2861; Cass., 14 gennaio 1992, n. 347; Cass., 1° aprile 1987, n. 3129; Cass., 23 luglio 1973, n. 2147; Cass., 12 giugno 1973, n. 1698), fondamento della responsabilità è infatti la violazione del dovere di sorveglianza gravante sul custode. La Corte di Cassazione, poi, ha anche **da tempo affermato il principio per il quale il dovere di vigilanza impone al custode di accertare che il bene, per il dinamismo ad esso connaturato o per l'insorgenza di un elemento dannoso esterno, versi in condizioni tali da non arrecare pregiudizio a terzi. A tal fine deve pertanto egli esplicare un'attività di controllo, sorveglianza, manutenzione adeguati alla natura della cosa stessa ed in particolare all'uso cui essa è destinata, avuto riguardo anche**

ai pericoli normalmente connessi, essendo tenuto ad adottare tutte le cautele idonee ad evitare la degenerazione della cosa in condizioni tali da risultare dannosa ( v. Cass., 14 gennaio 1992, n. 347).

Del resto va pure ricordato che l'art. 14 cod. str., allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, attribuisce specificamente agli Enti proprietari delle strade il compito di provvedere: a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;

c) all' apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta. E si precisa (comma 3) che per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'Ente proprietario della strada previsti dal codice della strada sono esercitati dal concessionario, salvo che sia diversamente stabilito (cfr. Cass., 14 luglio 2004, n. 13087). All'art. 2 dell'atto di legge di relativa trasformazione da azienda in ente pubblico economico ( D.lgs. 26 febbraio 1994, n. 143 recante "Istituzione dell'Ente Nazionale per le Strade, modellato sulla precedente L. 7 febbraio 1961, n. 59, recante "Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade -A.N.A.S.- ), all'ANAS, che mantiene tale denominazione in forza del D.P.C.M. 26 luglio 1995 (cfr. Cass., 9 maggio 2005, n. 9590, in motivazione), si attribuisce il compito, tra l'altro, di gestire le autostrade statali e provvedere alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria

(lett. a); realizzare il progressivo miglioramento della rete delle strade ed autostrade statali e della relativa segnaletica ( lett. b ) ; di curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili

destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali (lett. e);  
attuare le leggi e i regolamenti concernenti la tutela del patrimonio  
delle strade e delle autostrade statali, nonchè la tutela del traffico e  
della segnaletica; adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai  
fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade  
medesime; esercitare, per le strade ed autostrade ad esso affidate,  
i diritti ed i poteri attribuiti all'Ente proprietario (lett. f);  
effettuare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in  
materia di viabilità, traffico e circolazione (lett. g).

In questa direzione si è orientata anche negli ultimi anni la giurisprudenza della S. Corte, i cui più recenti arresti hanno segnalato, con particolare riguardo al demanio stradale, la necessità che la configurabilità della possibilità in concreto della custodia debba essere indagata non soltanto con riguardo all'estensione della strada, ma anche alle sue caratteristiche, alla posizione, alle dotazioni, ai sistemi di assistenza che lo connotano, agli strumenti che il progresso tecnologico appresta, in quanto tali caratteristiche acquistano rilievo condizionante anche delle aspettative degli utenti (v. Cass. n. 3651/2006; n. 15384/2006). Occorre inoltre rilevare che la più recente giurisprudenza della Suprema Corte (Cass. n. 3651/2006) ha chiarito che la disciplina di cui all'art. 2051 c.c. si applica anche in tema di danni sofferti dagli utenti per la cattiva od omessa manutenzione dell'autostrada da parte del concessionario, in ragione del particolare rapporto con la cosa che ad esso deriva dai poteri effettivi di disponibilità e controllo sulla medesima, salvo che dalla responsabilità presunta a suo carico il concessionario si liberi dando la prova del fortuito, consistente non già nella dimostrazione dell'interruzione del nesso di causalità determinato da elementi esterni o dall'atto estraneo alla sfera di custodia (ivi compreso il fatto del danneggiato o del

terzo), bensì anche nella dimostrazione – in applicazione del principio di cd. vicinanza alla prova - di avere espletato, con la diligenza adeguata alla natura e alla funzione della cosa, in considerazione delle circostanze del caso concreto, tutte le attività di controllo, vigilanza e manutenzione su di esso gravanti in base a specifiche disposizioni normative e già del principio generale del *neminem laedere*, di modo che, pertanto, il sinistro appaia verificato per un fatto non ascrivibile a sua colpa.

E' stato anche rilevato, poi, che la responsabilità presunta per danni da cose in custodia è configurabile anche con riferimento **ad elementi accessori e pertinenze inerti di una strada**, a prescindere dalla relativa intrinseca dannosità o pericolosità per persone o cose – in virtù di connaturale forza dinamica o per l'effetto di concause umane o naturali (c.d. idoneità al nocumento) – viceversa rilevante nella diversa ipotesi di responsabilità per danni da esercizio di attività pericolosa ex art. 2050 c.c., in quanto pure le cose normalmente innocue sono suscettibili di assumere ed esprimere potenzialità dannosa in ragione di particolari circostanze o in conseguenza di un processo provocato da elementi esterni.

Del resto, la prova, che il danneggiato deve dare per ottenere il risarcimento del danno sofferto per l'omessa o insufficiente manutenzione della strada, consiste nella dimostrazione del verificarsi dell'evento dannoso e del suo rapporto di causalità con la cosa in custodia ed essa può derivare anche per presunzioni, giacchè la prova del danno è, di per sè, indice della sussistenza di un risultato anomalo, e cioè dell'oggettiva deviazione dal modello di condotta improntato all'adeguata diligenza che normalmente evita il danno, non essendo il danneggiato, viceversa, tenuto a dare la prova anche dell'insussistenza di impulsi causali autonomi ed estranei alla sfera di controllo propria del custode o della condotta omissiva o commissiva di costui.

Va, poi, altresì segnalata, la suddetta sentenza n° 3651 del 20/02/2006, nei confronti dell'ANAS S.p.A., in cui i Giudici della S.Corte scrivono:

"Nell'affermare conseguentemente necessaria la predisposizione di accorgimenti tecnici volti ad evitare danni a terzi, nonché la valutazione del comportamento colposo generatore del danno per violazione di specifici doveri di comportamento stabiliti da norme di legge o di regolamento (che per quanto attiene alle strade si traduce nell'obbligo di controllo, vigilanza manutenzione in modo tale da evitare che possa scaturirne danno per gli utenti che sullo stato di praticabilità delle stesse ripongono ragionevole affidamento), la giurisprudenza è andata d'altro canto elaborando il concetto di insidia o trabocchetto determinante un pericolo occulto, per il carattere oggettivo della non visibilità e soggettivo della non prevenibilità (v. Cass., 28 gennaio 2004, n. 1571; Cass., 8 novembre 2002, n. 15710; Cass., 21 dicembre 2001, n. 16179, Cass., 17 marzo 1998, n. 2850; Cass., 12 gennaio 1996, n. 191. V. anche Cass., 20 giugno 1997, n. 5539. e già Cass., 24 novembre 1969, n. 3816 e Cass., 21 giugno 1969, n. 2244).

Si perviene quindi a considerare il comportamento di mancata vigilanza da parte della P.A. quale «elemento sintomatico della attività colposa dell'amministrazione, ricorrente allorchè la strada nasconde un'insidia non evitabile dall'utente con l'ordinaria diligenza», fino ad indicarlo in termini di «indice tassativo ed ineludibile della responsabilità della P.A.» (in questo senso, v. la citata Cass., 1° dicembre 2004, n. 22592 ).

E sempre la suddetta sentenza continua:

" L'applicabilità dell'art. 2051 c.c. è stata pertanto affermata con riferimento a beni che consentono in concreto un controllo ed una vigilanza idonea ad impedire l'insorgenza di cause di pericolo".

E' opportuno considerare la relazione del Gruppo Telematica applicata a traffico e trasporti dell' ANIE-ASSOAUTOMAZIONE del Giugno 2002.

**Tutta la relazione (di ben 37 pagine rinvenibile sul sito Internet [www.lavoriinsicilia.it](http://www.lavoriinsicilia.it)), intitolata “Sistema di controllo della sicurezza in gallerie stradali”, è incentrata sulle linee guida per l'installazione di sistemi di controllo della sicurezza in gallerie stradali.**

**Della relazione di cui sopra, evidenziamo i seguenti punti:**

**A- a pagina 5, punto 1.2 “Quadro legislativo nazionale” si legge:**

"Recenti e numerose sono state le indicazioni in materia di sicurezza stradale. Il Ministero dei Lavori Pubblici ha emesso nel 2000 un **Piano nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) che, unitamente ad una circolare dell'ANAS di poco precedente, prescrive una serie di interventi e misure di miglioramento delle infrastrutture e delle condizioni di viabilità ed esercizio delle stesse"**

**B- a pagina 6, punto 1.5 dal titolo SCOPO DEL SISTEMA DI CONTROLLO, al rigo 19 ° si legge: "Sicurezza e riduzione del rischio: da incidente, dagli effetti degli incidenti, dall'estensione degli effetti ad altri veicoli, riduzione del rischio con strategie di prevenzione e comunicazione in emergenza".**

**C- sempre proseguendo nella lettura di pagina 6, al punto 1.6, parlando del compito di garantire la massima sicurezza della circolazione nelle gallerie, si fa l'elenco degli obiettivi da raggiungere e, proseguendo a PAGINA 7, secondo rigo, si legge nell'elenco:**

**"IMPIANTO RILEVAMENTO AUTOMATICO VEICOLI FERMI, CODE, INCIDENTI IN GALLERIA".**

**D- a pagina 10 si indicano, tra i sistemi di controllo, le necessità di fornire, in tempo reale, le immagini in galleria del traffico e di monitorare con telecamere le gallerie stesse a scopo di VIGILANZA E DI GESTIONE DELLE EMERGENZE.**



E- a pagina 15, poi, il capitolo 2.1.4 è addirittura dedicato alla **RILEVAZIONE AUTOMATICA DI INCIDENTI E CODE IN GALLERIA (SISTEMI A.I.D.)** mentre a pagina 27, capitolo 3.1.3. (SISTEMI PER LA DIFFUSIONE COLLETTIVA ALL'UTENZA DELL'INFORMAZIONE E DELLA REGOLAZIONE DEL TRAFFICO) si rappresenta concretamente e realisticamente che si può attuare la seguente strategia:

**AVVISO AUTOMATICO DI CODA O INCIDENTE TRAMITE PMV**  
**ALTERNANZA DEI FLUSSI DI TRAFFICO REGOLAMENTATA DA IMPIANTI SEMAFORICI VELOCITA' MASSIME CONSENTITE RIDOTTE (TRAMITE PMV) IN CASO DI PERICOLI VARI BLOCCO AUTOMATICO DELLA GALLERIA IN CASO DI INCENDIO O ALLARME CON SEGNALAMENTO DINAMICO DI CORSIE PERCORRIBILI.**