



# NIENTE SPENDING REVIEW SULLA SEGNALETICA STRADALE

**Agente della Polstrada muore in un incidente e la Cassazione condanna l'ANAS: in presenza di un cantiere il segnale di pericolo deve essere collocato ripetitivamente ad ogni accesso**

**S**

Si può risparmiare sulla segnaletica stradale? Secondo la Cassazione Civile (sentenza 29 luglio 2014, n. 17039) non si può: di segnali ce ne vogliono tanti, quanti ne bastano a preavvisare con la massima certezza tutti gli automobilisti in transito dell'esistenza di una criticità sul percorso. Così, se c'è un cantiere sulla strada, la segnalazione deve essere ripetuta ad ogni intersezione. Ed è proprio per questo che il Supremo collegio ha condannato l'ANAS al risarcimento del danno per un incidente accaduto

in un'area di cantiere stradale, dove il segnale di pericolo non era stato correttamente collocato su ogni accesso.

## UN AGENTE MUORE IN SERVIZIO

Il tragico incidente, dal quale è sorta la questione giudiziaria, aveva coinvolto un agente della Polizia Stradale, morto in uno scontro frontale durante un servizio di pattuglia. L'agente, percorrendo con l'auto di servizio la strada di collegamento alla statale 106 Ionica, era entrato in collisione frontale con

un autobus che proveniva dal senso opposto di marcia. Insomma, trattandosi di scontro frontale in fase di sorpasso, il gioco delle responsabilità non si prospettava per nulla semplice, davanti al Tribunale competente, per i familiari che avevano chiesto il risarcimento. L'incidente - che si era verificato qualche decina di metri dopo la confluenza della complanare nel tratto di strada statale a doppia carreggiata, oggetto di allargamento - secondo gli eredi doveva ascrivere all'eccessiva velocità dell'autobus, nonché alla negligenza dell'Anas che avrebbe dovuto collocare segnali idonei sia a richiamare l'attenzione degli utenti sull'esistenza di lavori in corso per il rifacimento della carreggiata, sia a vietare manovre di sorpasso. Al contrario, a sentire l'autista del pullman e la sua assicurazione, la responsabilità era tutta da attribuirsi all'agente per aver compiuto una pericolosa manovra di sorpasso ad alta velocità, invadendo la corsia di marcia dell'autobus.

In accoglimento della seconda tesi, in primo grado, il Tribunale di Matera aveva assolto l'Anas accollando solo



l'auto della polizia stradale era entrata in collisione frontale con un autobus Fiat Iveco.

L'incidente si era verificato qualche decina di metri dopo la confluenza della complanare nel tratto di strada statale a doppia carreggiata oggetto di allargamento. La circolazione nel tratto di strada in parola si svolgeva a doppio senso di marcia esclusivamente nella carreggiata di destra, in direzione Reggio Calabria - essendo quella di sinistra - direzione Taranto - chiusa al traffico. Detto questo, se è vero che l'art. 2051 del codice civile chiama in causa la responsabilità del custode, per quale motivo l'ANAS (custode del cantiere stradale) non risponde di nulla?

### L'ANAS NON PUÒ PRESUMERE ASTRATTAMENTE CHE L'UTENTE INTUISCA IL PERICOLO

Tribunale e Corte d'appello, all'unisono, hanno assolto l'Anas, sostenendo che era stata ampiamente provata la presenza di cartelli relativi al divieto di sorpasso ed al limite di velocità. Secondo giudici, i carabinieri, all'atto del sopralluogo, avevano constatato il buono stato di manutenzione dell'asfalto, la presenza della striscia continua per segnalare il tratto rettilineo a doppio senso di circolazione e la segnaletica verticale indicante sia il divieto di sorpasso, sia il limite di velocità di 40 km/h: limite che era stato superato dall'agente, il quale viaggiava a 115 km/h. La documentazione fotografica agli atti dimostrava che egli, all'atto di immettersi sulla strada statale, proveniva da una strada complanare. E detta complanare era a sua volta a doppio senso di circolazione e presentava una striscia continua di mezzzeria ad indicare che era vietata l'intrusione nell'opposta corsia.

*I giudici di primo grado avevano dunque concluso "che, non potendo escludersi che il segnale di doppio senso di circolazione, ove anch'esso occorresse, fosse stato posto a monte dell'inserzione della strada complanare della strada statale, deve affermarsi che la vittima aveva avuto, mentre percorreva già la complanare, perfetta consapevolezza che si sarebbe immesso su un tratto di strada interessato dai lavori, che detto percorso (anche per questo) era a due corsie, una per ogni senso di marcia, e che non solo occorreva mantenere una velocità particolarmente moderata, ma anche che non era consentito eseguire manovre di sorpasso". In termini più semplici, nessuna colpa dell'ANAS, nella sua qualità di custode.*

Per la Cassazione, invece, l'ANAS non poteva presumere la consapevolezza del pericolo da parte dell'utente: il suo dovere è quello di segnalare adeguatamente la criticità, soprattutto quando la situazione è particolarmente insidiosa, come nel caso in cui da una strada complanare a sole due corsie di marcia ci si immette in una strada più grande, a quattro corsie di marcia, che a causa dei lavori che interessano una parte della carreggiata si è di fatto ridotta a sole due corsie di marcia. Come si poteva presumere, allora, dalle indicazioni stradali presenti sulla complanare, che l'agente fosse tenuto a immaginare che la strada statale in cui si era immesso fosse interessata da lavori in corso e che per

una piccolissima parte della colpa all'autista dell'autobus ed alla sua assicurazione. Del resto si sa: nell'incidente difficilmente c'è una parte che se ne esce senza un minimo di responsabilità. E proprio di minimo si può parlare in questo caso dato che il Tribunale ha attribuito il 98% di colpa dell'agente e il 2% al conducente antagonista, condannato a risarcire in totale la somma di €. 3.635,17, somma lievitata a €. 3.144,68 per ognuno dei familiari, in appello a Potenza.

Una sentenza insoddisfacente agli occhi dei familiari che hanno fatto ricorso in Cassazione chiedendo di ricalibrare l'entità delle responsabilità, ma soprattutto di richiamare in causa l'ANAS.

Così, di fronte all'Alto Collegio i fatti, sono stati rivisitati in modo più puntuale: il povero agente viaggiava alla guida di una vettura della polizia sulla strada statale ionica 106, in direzione Reggio Calabria; la strada era interessata dai lavori in corso, per l'allargamento della carreggiata, bitumatura e rifacimento della sede stradale. Giunta alla progressiva chilometrica 425 + 900 del Comune di Policoro,





tale motivo era stata ridotta a sole due corsie, una per ogni senso di marcia. Inoltre, nell'ipotesi – ad elevatissimo rischio - di istituzione provvisoria di un doppio senso di circolazione su una sola carreggiata in strada in precedenza a doppia carreggiata, tale situazione deve essere evidenziata da coni o delineatori flessibili, onde rendere percepibile la non percorribilità della corsia preclusa.

D'altra parte, ricorda la Corte, l'ANAS è custode della strada ed *"il rapporto di custodia è stato identificato come una relazione di fatto tra il soggetto e la cosa, che sia tale da consentirne il 'potere di governo', ossia la possibilità di esercitare un controllo tale da eliminare le situazioni di pericolo insorte e da escludere i terzi dal contatto con la cosa, ove essa sia fonte di pericolo"* (Cass. 12 luglio 2006, n. 15779; 5 febbraio 2013, n. 2660). Ma a custodire il cantiere, non deve essere l'impresa appaltatrice dei lavori? In relazione al problema specifico dell'obbligo di custodia connesso all'esistenza di un cantiere stradale, la Corte (sentenza 20 settembre 2011, n. 19129) ha affermato che in caso di perdurante apertura al traffico di un'area interessata da lavori in corso, permane l'obbligo di custodia dell'ente pubblico proprietario del tratto

stradale, con la conseguenza che è tale ente ad essere tenuto, in via esclusiva, ad apporre adeguata segnaletica stradale, trattandosi di adempimento non riconducibile agli obblighi dell'impresa appaltatrice, salva la prova che l'Ente abbia, nell'ambito del contratto di appalto, trasferito all'impresa l'obbligo di una corretta ed efficace installazione della segnaletica in questione. Così si era pronunciata la Corte a proposito di un sinistro stradale mortale nel quale una delle auto aveva imboccato un tratto di strada con divieto d'accesso non idoneamente segnalato, intercettando così l'altro mezzo coinvolto nello scontro. In quel caso la Cassazione aveva attribuito la responsabilità ex art. 2051 cod. civ. al Comune per non aver provveduto alla segnalazione adeguata della non percorribilità del tratto in questione. A concorrere nel danno, per la tragica vicenda dell'agente della Polstrada la Corte ha dunque chiamato anche l'ANAS.

### L'ANAS NON PUÒ ESSERE APRIORISTICAMENTE CONDANNATA

Il principio, per quanto rigoroso, non equivale ad una aprioristica condanna

dell'ente proprietario della strada. Nel 2012, per esempio, la Sesta Sezione civile, ha escluso la responsabilità dell'ANAS per i danni causati dalla presenza di una buca in autostrada, ritenendoli invece riconducibili alla condotta imprudente e all'eccessiva velocità tenuta dal conducente del veicolo coinvolto nell'incidente (Cass. civ. Sez. VI - 3 Ord., 20.6.2012, n. 10220). E non bisogna nemmeno eccedere nella pretesa di presidi di sicurezza anche dove il pericolo è basso, perché secondo la Sezione III, *"Le regole di comune prudenza e le disposizioni regolamentari in tema di manutenzione delle strade pubbliche non impongono al gestore, in base al rapporto di custodia, o comunque al principio del "neminem laedere", l'apposizione di una recinzione dell'intera rete viaria, mediante guard-rail, anche nei tratti oggettivamente non pericolosi, al fine di neutralizzare qualsivoglia anomalia nella condotta di guida degli utenti"*. In quel caso la Corte aveva escluso ogni responsabilità dell'ANAS, in relazione ad un sinistro stradale mortale occorso ad un utente il quale, mentre era alla guida della sua auto, era uscito di strada, rovinando nella sottostante scarpata, sul presupposto che l'incidente fosse stato determinato non dalla mancata apposizione del guard-rail sul tratto di strada rettilineo, ma dalla condotta anomala ed imprevedibile del conducente (Cass. civ. Sez. III, 18.7.2011, n. 15723).

Allo stesso modo la Cassazione - accertato il caso di un conducente che perso il controllo della propria vettura a causa di un malore e dopo aver urtato contro il muro di contenimento, si era poi arrestato contro il "guard-rail", perdendo la vita nell'impatto - aveva escluso ogni responsabilità dell'ANAS, sul rilievo che il "guard-rail" era posizionato correttamente, la presenza di barriere di contenimento era finalizzata proprio ad evitare incidenti e l'urto, perciò, non era addebitabile all'ente proprietario della strada (Cass. civ. Sez. III, 7.4.2010, n. 8229). ■

**\*Dirigente della Polizia di Stato e  
Docente di Politiche  
della Sicurezza  
Presso l'Università di Bologna  
ugo.terracciano@unibo.it**