

IL NOTIZIARIO ASSOSEGNALETICA

www.assosegnaletica.it - www.segnaleticatemporanea.it

PER IL 2017 ASSOSEGNALETICA - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA STRADALE, FEDERATA ANIMA/CONFINDUSTRIA - HA MOLTE ALTRE IDEE DA SVILUPPARE PER VIVERE DA PROTAGONISTA L'EVOLUZIONE DEL SETTORE E SOSTENERE LE ESIGENZE DEL COMPARTO NEI TAVOLI DECISIONALI. SEGUENDO GLI AGGIORNAMENTI SULL'ATTIVITÀ ASSOCIATIVA ATTRAVERSO QUESTE PAGINE E IL SITO ISTITUZIONALE, SCOPRIRETE QUANTO È IMPORTANTE E UTILE IL NOSTRO OPERATO PER IL MERCATO E GLI UTENTI DELLA STRADA

ANCHE L'UTENTE DELLA STRADA È UN "CONSUMATORE"

È quanto emerge dall'indagine "La segnaletica stradale fra sicurezza, obblighi di custodia e diritto all'informazione" condotta per conto di Assosegnaletica e di cui riportiamo un abstract curato dalla FB & Associati, Società di consulenza specializzata in lobbying e advocacy. L'indagine, realizzata dal Dipartimento giuridico dell'Università di Salerno (Proff.sse Zambrano e Fiorentino), focalizza l'attenzione sul tema della sicurezza stradale, offrendo una lettura peculiare del contesto normativo e del quadro giurisprudenziale di riferimento. L'analisi è tessuta intorno ad alcuni fili conduttori:

- la funzione della segnaletica stradale in relazione sia agli obblighi gravanti sulla Pubblica Amministrazione (P.A.), sia al ruolo dell'utente della strada, nella sua particolare condizione di fruitore di un servizio;
- l'evoluzione della giurisprudenza che ha aperto alla dimensione della "responsabilità per le cose in custodia", rilevando il ruolo di "custode" dell'Ente pubblico (Gestore della rete viaria), che è tenuto, ex lege, ad un obbligo di manutenzione della strada, da esplicarsi anche nella necessità di segnalare in modo adeguato ed efficiente l'eventuale pericolo;



1. L'indagine ASSOSEGNALETICA curata dal Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Salerno

- la necessità di intervenire sull'educazione/formazione dell'utente della strada proprio per rendere effettiva la sua sicurezza, valorizzando tutti gli strumenti che il legislatore ha voluto puntualmente individuare a livello normativo.

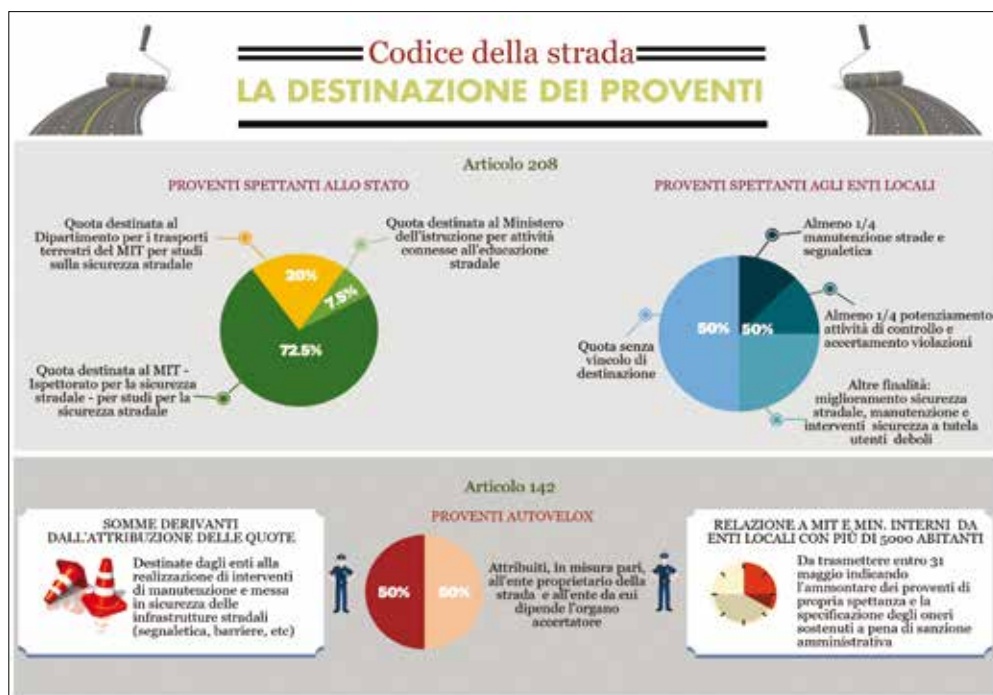
SEGNALETICA STRADALE E RESPONSABILITÀ DELLA P.A.: LA TUTELA DELL'UTENTE DELLA STRADA QUALE SOGGETTO "CONSUMATORE"

La prima riflessione è incentrata sull'individuazione della funzione della segnaletica stradale: la segnaletica rappresenta l'unico strumento informativo (si potrebbe dire lo strumento informativo per eccellenza) in grado di "notificare" all'utente della strada il tipo di decisione assunta dalla P.A. per far fronte ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale.



Apporre/non apporre un segnale, assicurare un corretto stato manutentivo, preoccuparsi di garantirne la visibilità è espressione, in questo senso, di una **responsabile scelta gestoria** direttamente collegata a una valutazione del rischio concreto circa il verificarsi di un determinato evento

Il segnale stradale si carica così di un valore particolare, perché mette a disposizione dell'utente una serie di informazioni e conoscenze il cui scopo è quello di restituire alla persona/utente della strada un'esatta percezione e valutazione del rischio. L'art. 37 del Codice della Strada (CdS) non solo impone un obbligo specifico di informazione a carico della P.A., ma ne specifica anche il contenuto essenziale, costituito dalle notizie concernenti le condizioni di sicurezza affinché nessuna conseguenza negativa per la salute e/o l'integrità fisica derivi all'utente della strada.



2. L'indagine ASSOSEGNALETICA è stata presentata in anteprima il 15 Settembre all'evento AIPCR-Road Safety TechnoPark 2017 a Marcanise (CE)

Dicono i giudici in Cass. 2009/3660, affinché l'utente della strada sia obbligato ad una condotta è necessaria la "visibile apposizione del corrispondente segnale specificamente previsto dalla legge". L'obbligo di condotta diligente dell'utente è, in questo senso, parte di una fattispecie complessa che si completa con la legittima assunzione del provvedimento amministrativo e con la pubblicazione - attraverso la segnaletica - dell'obbligo di condotta

In questo senso, l'utente della strada può essere paragonato ad un vero e proprio consumatore di servizi messi a disposizione dal concessionario della strada, in quanto gravano sulla P.A. alcuni determinati obblighi.

Ciò è di particolare evidenza nel caso del transito su strada sottoposta a pedaggio: il pedaggio non rappresenta altro



Attenzione: non si afferma la deresponsabilizzazione dell'utente della strada! Non vi è dubbio, infatti, che la situazione di possibile pericolo debba essere prevista e superata attraverso l'adozione delle normali cautele da parte dello stesso danneggiato

L'Ente custode della strada non può farsi carico di quella parte di danno che non sia ad esso causalmente imputabile. Vale a dire che, quando la P.A. ha mostrato di aver adempiuto agli obblighi di informazione e manutenzione previsti dal Codice, non può essere ritenuta responsabile dei danni conseguenti.

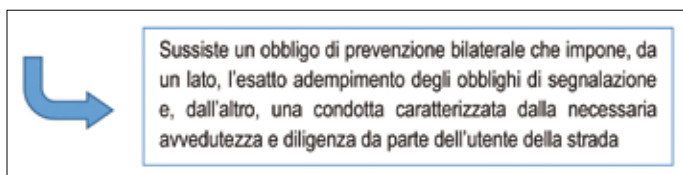
che il corrispettivo versato per l'utilizzazione di un'opera già compiutamente realizzata per fini di interesse generale (Cass. Civ., 13 Gennaio 2003, n° 298, in Danno resp., 2003, p. 609). Ed è in considerazione di tale pagamento, nella prospettiva di assicurare un risarcimento alla vittima del danno, che la giurisprudenza ha operato, nel tempo, un cambiamento di rotta in relazione alla tutela del terzo danneggiato: a fronte di un soggetto come la P.A., che possiede una serie di conoscenze tecniche ed è normativamente gravata da obblighi di vigilanza e di controllo, l'utente della strada-consumatore si trova in una posizione di "debolezza" e non è nella condizione migliore per dimostrare l'inadempimento/colpa dell'Amministrazione.

Sul piano processuale, il mutamento di prospettiva si è verificato

nel passaggio da un regime di responsabilità fondato sulla prova della colpa (come nella responsabilità extracontrattuale, di cui all'art. 2043 c.c.) e che scarica sul danneggiato/utente la difficile individuazione della condotta che ha determinato il danno, a uno che recupera la dinamica della responsabilità strettamente connessa al rapporto di custodia (come nell'art. 2051 c.c.). Per cui non è più l'utente danneggiato a dover offrire la prova della colpa.

La colpa è presuntivamente posta a carico della P.A. che è considerata responsabile in quanto custode della cosa, "salvo che provi il caso fortuito" (art. 2051 c.c.)

Si tratta di un mutamento di prospettiva non banale, ai fini del discorso sulla segnaletica, in quanto rende esplicito che espressione del corretto adempimento dell'obbligo di custodia è anche l'apposizione della segnaletica, ovvero la conservazione della stessa in buono stato manutentivo.

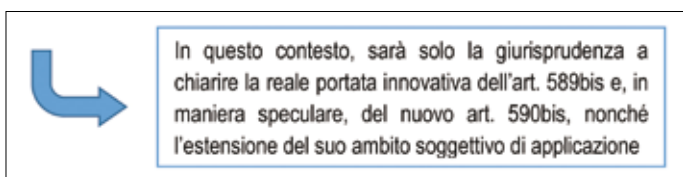


Tutto il discorso appare quindi destinato a svolgersi sul piano di una corretta informazione resa all'utente, laddove informazione e manutenzione devono intendersi manifestazione dell'obbligo gravante sulla P.A.

LA LIMITAZIONE DEL RISCHIO

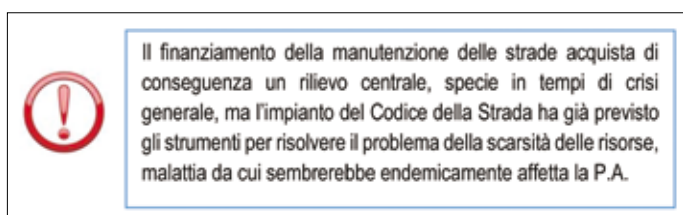
Lo studio analizza poi come l'introduzione del reato di omicidio stradale (Legge n° 41/2016) si collochi all'interno di questo impianto normativo e giurisprudenziale.

La previsione del reato di omicidio stradale e la conseguente circolare ministeriale di coordinamento con il Codice della Strada resa dal Ministro dell'interno, sembrano confermare che responsabilità c.d. strutturali, o per meglio dire oggettive, siano divenute punibili, con la conseguenza che le nuove fattispecie di reato siano in parte imputabili - in concorrenza di determinati presupposti - anche ai Rappresentanti Legali degli Enti proprietari di strade o degli Enti gestori, quali custodi del manto stradale teatro del sinistro.



LE "MULTE" E IL FINANZIAMENTO DELLA MANUTENZIONE STRADALE

Se dunque, come detto prima, informazione e manutenzione devono dunque intendersi manifestazione dell'obbligo gravante sulla P.A., ne consegue che ragioni di carattere economico non debbano prevalere su profili di tutela della persona, pena la messa in discussione di un modello costituzionale che ruota intorno al riconoscimento della centralità della persona e pena la pericolosa contraddizione fra la proclamata esigenza di tutela della sicurezza stradale e i ripetuti inadempimenti ad obblighi di vigilanza e custodia.



L'art. 208 del CdS, come noto, ha istituito un fondo speciale, incrementato dai proventi delle sanzioni amministrative deri-

vanti dalle violazioni del Codice della Strada, in favore degli enti locali per finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, tra cui (in misura percentuale) la possibilità di utilizzare una quota per la segnaletica. Dal canto suo, l'art. 142 (nella sua iniziale formulazione) nell'introdurre un differente, e discutibile, piano di riparto delle somme, sembra entrare in conflitto con la più generale previsione dell'art. 208.

L'evidente carenza di linearità del dettato normativo ha, verosimilmente, indotto lo stesso legislatore (cfr., Legge 29 Luglio 2010, n° 120, che ha novellato il richiamato art. 142 e introdotto i relativi commi 12bis, 12ter e 12quater) a prevedere l'emana-

- venga approvato il modello di relazione previsto dal comma 12quater¹;
- vengano definite le modalità di trasmissione in via informatica della relazione;
- vengano definite le modalità di versamento dei proventi agli Enti titolari, di cui al comma 12bis;
- vengano definite le modalità di collocazione e d'uso di dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui al medesimo art. 142.

Il Decreto attuativo, ad oggi, ancora non è stato emanato, favorendo o legittimando i discorsi su una scarsità delle risorse che - di fronte ad una limitata o pressoché inesistente manutenzione delle strade e della segnaletica - non può assurgere ad esimente, al solo fine di consentire all'ente di beneficiare di una pronuncia di esonero di responsabilità.

Inoltre si segnala, purtroppo, che - in deroga alla Normativa vigente - è stato approvato al Decreto Legge n° 50/2017 Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo che, in sostanza, conferisce la possibilità per le province e le città metropolitane di utilizzare i proventi delle multe derivanti dalle violazioni al Codice della Strada, per finanziare gli oneri relativi alle funzioni di viabilità e polizia locale fino al 2018, sottraendo così preziose risorse alla manutenzione delle strade e alle dotazioni di sicurezza: segnaletica orizzontale e verticale, barriere, asfalto. Naturalmente Assosegnaletica continuerà a difendere l'applicazione dell'art. 208 CdS, come sempre fatto, affinché gli enti continuino ad essere obbligati ad utilizzare i proventi derivanti dalle sanzioni amministrative per scopi e finalità attinenti esclusivamente alla sicurezza stradale, così come voluto dal Legislatore con l'ultima riforma del Codice della Strada (Legge n° 120/2010). Assicurare risorse certe da investire a salvaguardia dell'utente della strada è l'unico modo per prevenire gli incidenti stradali. ■

⁽¹⁾ Association Manager di Assosegnaletica

¹ In particolare, detto comma dispone che ciascun Ente Locale deve trasmettere in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 Maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'art. 208 e al comma 12bis dell'art. 142, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento.