



## Responsabilità del custode: inadeguatezza del guardrail

### Descrizione

Nel percorrere la tangenziale di Catania, con direzione Siracusa, il conducente di un veicolo, con una passeggera a bordo, collideva contro il guardrail sormontante l'aiuola spartitraffico; a seguito di tale collisione, perdeva il controllo dell'auto, impattando con il guardrail di destra, che, deformandosi, non impediva all'auto lo scavalco della barriera; l'auto precipitava nella scarpata, atterrando sulla sottostante corsia di marcia dello svincolo. Entrambi gli occupanti del veicolo decedevano.

Dopo un lungo e complesso iter giudiziale, la vicenda approdava alla Corte di Cassazione, che con sentenza n. 25767 del 26 settembre 2024, riformava la decisione della Corte di Appello che aveva mandata esente da responsabilità l'Anas, custode della strada (e del guardrail) in cui era accaduto il sinistro.

La Corte infatti rileva, a fronte dell'**incertezza della causa del decesso** (se a seguito del primo urto o a causa dell'impatto contro il suolo dopo la caduta) che: *“posto che la modalità dell'incidente per cui è processo è incontroversa nei suoi elementi essenziali (perdita del controllo del mezzo per condotta comunque imprudente del conducente, impatto col guard-rail, mancato contenimento del mezzo sulla sede viaria e caduta nella scarpata sottostante), l'accertamento circa la corretta o non corretta collocazione della barriera ha indubbio valore dirimente. Pertanto, una volta (e se) eventualmente **stabilita con accettabile grado di certezza la riconducibilità eziologica dell'evento alla inidoneità del guard-rail rispetto alla sua funzione (che è quella di evitare l'uscita dei veicoli dalla sede stradale, pur a fronte di comportamenti lato sensu imprudenti degli utenti), l'accertamento della specifica causa del decesso del Ba.Gi. (impatto contro il guard-rail o contro il suolo sottostante) diviene a tal punto irrilevante, giacché la causa ignota del danno, ossia quella rimasta in concreto non dimostrata, grava comunque sul custode** (da ultimo, ex multis, Cass. n. 7789/2024). E tanto senza considerare che è mancata, proprio ai fini della formulazione di un giudizio di preponderanza probabilistica, una valutazione comparativa tra l'evenienza dell'esclusiva efficienza causale dell'impatto con il guard-rail e di quello con il suolo a diversi metri di dislivello“.*



Pure infondata è la presenza della segnalazione di pericolo esistente in loco. In realtà **il segnale imponeva una diminuzione di velocità (a 80 km/h) solo in caso di vento**. La Corte d'Appello aveva ritenuto comunque assolto il dovere di segnalazione del concreto pericolo da parte dell'ente proprietario della tangenziale (id est, percorrenza di tratto di strada con scarpata sottostante) mediante segnalazione di altra specifica situazione di pericolo (id est, percorrenza di tratto di strada in caso di vento), tuttavia priva di concreto rilievo nell'accaduto, non risultando che, in occasione del sinistro per cui è processo, sussistessero dette condizioni meteorologiche. La Corte di Cassazione ritiene che: *“è fuor di dubbio che, nella specie, mancava la specifica segnalazione del pericolo di cui si discute. Non a caso, la giurisprudenza di questa Corte è ferma nel ritenere che: “l’infrazione di una norma sulla circolazione stradale, pur potendo importare responsabilità ad altro titolo, non può di per sé dar luogo a responsabilità civile per un evento dannoso che non sia con essa in rapporto di causa ed effetto” (Cass. n. 14885/2019; ma v. anche Cass. n. 5729/2019). In altre parole, la segnalazione di pericolo, cui è tenuto l’ente proprietario della strada ex art. 14 c.d.s., va correlata rispetto alla specifica fonte pericolosa in discussione e non ha copertura omnicomprensiva: non basta, dunque, collocare un segnale di pericolo quale che sia, per andare esente da colpa nella causazione dell’evento (v. in particolare la recentissima Cass. n. 13921/2024, non massimata, anche per richiami)“.*

La Corte evidenzia che: *“non risultando che la notte dell’incidente vi fossero condizioni di vento, la absolutezza della valutazione della Corte d’Appello circa l’abnormità della condotta di guida del Ba.Gi. a cagione dell’eccesso di velocità (ritenuta non inferiore a 140 km/h, rispetto ad un limite esistente di 80 km/h) deve essere senz’altro riveduta, al lume del nuovo accertamento richiesto al giudice del rinvio sia quanto alla velocità stessa (v. supra, par. 6.1), sia al limite di velocità effettivamente esistente in loco, che i ricorrenti indicano in 110 km/h, ma che certamente è stato erroneamente apprezzato dalla Corte etnea: si tratta di profili, entrambi, rimessi alla prudente valutazione del giudice del merito, nel prosieguo del giudizio.*

In ordine infine all’**imprudenza del conducente** (intento a superare anche sulla corsia di destra le autovetture di alcuni amici, in uno sconsiderato gioco poi rivelatosi fatale) la Corte afferma che: *“la valutazione del comportamento del Ba.Gi., ai fini di quanto previsto dall’art. 1227, comma 1, c.c., circa la valutazione sul piano eziologico quale causa esclusiva o concorrente del fatto dannoso, non può prescindere dalle concrete modalità del sinistro. Occorre cioè considerare che il veicolo dallo stesso condotto non è stato contenuto sulla sede stradale dal guard-rail ed è andato ad urtare il sottostante piano viario, sicché risulta decisivo stabilire, anche al fine cui s’è fatto cenno, se la barriera, quale porzione della cosa custodita e fonte pertanto di responsabilità, fosse stata collocata regolarmente o meno (anche in relazione alla causa occulta del decesso, su cui v. supra, par. 5.1.6) e cioè, secondo la complessiva giurisprudenza di questa Corte ormai consolidata, posta e tenuta in condizioni tali da prevenire quanto potesse prevedersi, secondo un criterio di regolarità causale obiettivato, quale conseguenza di una interazione con la cosa stessa di una condotta umana normalmente prudente in relazione alle circostanze del caso”*

Precisando che: *“i titoli di responsabilità invocati a carico dei convenuti originari non si esauriscono in quello disciplinato dall’art. 2051 c.c. e che, quindi, l’incidenza della condotta colposa del terzo sarà suscettibile di diversa valutazione, anche ai sensi dell’art. 1227, comma 1, c.c., per i differenti titoli comunque oggetto di accertamento*



“  
.”

## **Categoria**

1. Focus giuridico

## **Data di creazione**

30 Set 2024