



Ancora sulla responsabilità per guardrail

Descrizione

Il Tribunale di Alessandria (dott. Martina Cacioppo), con una sentenza del maggio scorso, esamina in maniera esaustiva il caso di un incidente mortale, determinato dall'impatto di autoveicolo contro il guardrail.

Nonostante l'accertata conformità del manufatto agli obblighi di legge e alle prescrizioni tecniche, il Tribunale ha ritenuto comunque non sufficiente tale elemento al fine di escluderne la **pericolosità**, rilevando che: *«il terminale della barriera era **oggettivamente pericoloso, inidoneo ad assolvere la sua funzione propria di ritenuta** di un veicolo in svio ed in esso va rinvenuta la causa primaria del sinistro che si è verificato e quindi della morte dell'automobilista»*. Nel far ciò ha richiamato le linee guida ANAS nelle quali si legge: *«i terminali interrati offrono un pericolo ridotto per basse velocità (fino a 50 km/h) in quanto il veicolo non possiede velocità sufficiente per arrampicarsi al di sopra di esso. Per velocità superiori, invece, si configurano come una vera e propria rampa di lancio per un eventuale veicolo in svio»*. Il rilievo che tali direttive non fossero norme vincolanti e fossero state pubblicate solo dopo il sinistro oggetto di causa, è circostanza del tutto irrilevante. Può escludere infatti il profilo di colpa specifica in capo alla convenuta, comunque non richiesto dalla responsabilità oggettiva dell'art. 2051 c.c., ma non incide sulla oggettiva pericolosità della cosa custodita. Nel caso di specie -si specifica in sentenza- tale manufatto era stato installato su un tratto viario ad elevata percorrenza e con velocità consentita superiore a 50 km/h, appalesandosi del tutto inidoneo e pericoloso perché esso non solo non assorbiva neanche minimamente la forza cinetica con la quale il veicolo giunge all'urto ma anzi, interagendo con tale forza, devia la traiettoria del mezzo verso l'alto, provocandone l'impennata e il volo in aria.

L'oggettiva pericolosità del terminale viene ritenuto provato -a parere del Tribunale- anche dalla stessa dinamica del sinistro per come concretamente verificatasi: la macchina, pur percorrendo il tratto ad una velocità consentita di 120 Km/h e pur deviando modestamente la propria traiettoria rispetto all'asse stradale, per effetto del guardrail in questione era proiettata verso l'alto e compiva un volo di oltre 20 mt., ricadeva sulla sommità del guardrail e proseguiva la propria corsa sul ciglio erboso adiacente per altri 8 mt. Una dinamica così



abnorme non può² che far concludere -conclude il Tribunale- per una oggettiva ed intrinseca pericolosità dello stesso.

Importante anche le considerazioni del Tribunale in ordine all'inesistenza, nel caso di specie, del **caso fortuito (perdita di controllo del conducente)** invocato dall'ente proprietario della strada. Ed invero l'imputabilità al conducente della perdita di controllo dell'auto, non toglie rilevanza causale alla connotazione di pericolosità e inadeguatezza del guardrail. Il Tribunale afferma infatti: *«la funzione di contenimento della barriera, infatti, costituisce misura di sicurezza per tutte le auto che, in modo anomalo, si trovino a deviare dalla carreggiata, con o senza colpa propria. La responsabilità del custode potrebbe essere esclusa solo là dove la condotta del conducente potesse configurarsi come abnorme e per tale ragione del tutto oggettivamente imprevedibile, tale da potersi ascrivere, rispetto alla particolare connotazione di pericolosità della cosa qui in esame, al caso fortuito. Nella specie, invece, se pure lo sbandamento va imputato alla perdita di controllo del mezzo da parte della vittima, essa non può² considerarsi certamente una circostanza imprevedibile dal momento che, a maggior ragione se si considera la percorrenza a velocità consentita e l'indosso delle cinture di sicurezza, il fatto che un'auto esca dalla carreggiata perché il conducente ha avuto un colpo di sonno ed essa venga a collidere frontalmente contro un terminale di guardrail, oltre ad essere ampiamente prevedibile ex ante, rappresenta esattamente la realizzazione del rischio tipico sulla quale la barriera deve intervenire, che ne motiva la sua installazione sulla carreggiata»*.

Categoria

1. Focus giuridico

Data di creazione

19 Ott 2023