



ph. Appiani

Manutenzione strade, che fare?

di Ivan Scelsa

Una rete viaria articolata e spesso carente in manutenzione. Gli obblighi, le proposte degli Enti e il diritto del cittadino

“**L**a sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato. (...) Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione”. È quanto sancito nelle disposizioni generali dell'articolo 1 del nuovo Codice della Strada, quello che ne indirizza le finalità ed inquadra le linee guida per l'organizzazione della circolazione.

Il legislatore, infatti, indica le specifiche competenze di ciascun ente ed i divieti di danneggiamento alle strutture e alla segnaletica: un fatto, questo, che impone al proprietario del tratto di strada la sua corretta tenuta. In tal senso, numerose sono state le sentenze riportanti la responsabilità della Pubblica Amministrazione nell'omessa o cattiva tenuta delle strade che, proprio in virtù del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (il Codice della Strada, appunto, riformato dalla Legge n. 120 del 29 luglio 2010), sono vincolanti nei loro obblighi.

Più nello specifico, l'art. 14 comma 1 del Codice della Strada indica: “Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garan-

tire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: 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) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta”.

In giurisprudenza questa norma viene applicata soprattutto nel caso in cui il verificarsi di un sinistro possa essere addebitato proprio all'omessa manutenzione da parte dell'ente a ciò deputato. Se, in sede penale, si pone il problema relativo alla responsabilità del gestore per l'eventuale reato di lesioni, in sede civile la questione riguarda la possibilità di imputare all'ente gli eventuali danni, patrimoniali e non, derivanti dal verificarsi di un incidente stradale.

Affinché si possa parlare di responsabilità da parte dell'ente per l'omessa o cattiva manutenzione delle strade, però, è necessario che sussista in capo al danneggiato un diritto o un interesse giuridicamente rilevante, meritevole di tutela davanti l'Autorità Giudiziaria.

A tal proposito, si deve osservare come il Consiglio di Stato, sez. V, 29 novembre 2004, n.7773 specifici che il cittadino non può esigere che la strada sia mantenuta in un modo piuttosto che in un altro, e non ha quindi azione per i danni che pretende essergli derivati dal modo in cui l'Amministrazione ha mantenuto il bene demaniale medesimo. Un circolo vizioso,

quindi: il riconoscimento di un obbligo senza l'effettiva possibilità sanzionatoria verso chi non vi ottemperi.

Sulla base dell'orientamento giuridico predominante, gli enti territoriali, allo scopo di tutelare l'integrità personale e patrimoniale dei terzi, nell'attività di controllo e vigilanza dei beni demaniali, devono evitare che questi presentino situazioni di pericolo occulto, non prevedibili, né visibili dagli utenti con l'ordinaria diligenza, ovvero *insidia stradale* o *trabocchetto*. Esempi di insidia o trabocchetto sono numerosi, tra questi le ipotesi più frequenti sono il fondo stradale scivoloso o sconnesso, il guardrail interrotto, le banchine laterali danneggiate, i tombini o chiusini sfondati o rialzati dal livello del manto stradale, lavori in corso non segnalati o mal posizionati, semafori non funzionanti o cattiva apposizione di segnaletica per cui l'ente stesso è obbligato a provvedere a posizionamento e manutenzione. Tutto ciò, sia chiaro, ferma restando la correttezza nel comportamento alla guida dell'utente della strada.

Ma come finanziare i lavori di manutenzione? Un recente incontro tra il Presidente della Provincia **Matteo Rossi** ed il Sindaco di Treviglio, **Juri Imeri**, ha palesato la possibilità di un accordo volto a dirottare gli introiti delle contravvenzioni elevate dall'impianto autovelox di via Bergamo (circa 500mila euro). Burocrazia permettendo, ovviamente. Un decreto legato al codice della strada, infatti, prevede che il 50% di quanto incassato con le multe degli autovelox posti sulle strade provinciali spettino alla Provincia – il gestore – che dovrà reinvestire gli introiti in opere di sistemazione ed adeguamento delle strade del territorio. Ma per la mancanza (dal 2012) del regolamento attuativo del decreto, tali somme non sono di fatto disponibili.

La soluzione alternativa ipotizzata da Imeri e Rossi potrebbe però portare liquidità “aggirando” la burocrazia statale inserendo la somma nel Piano Operativo Provinciale, iscrivendolo solo al pareggio di bilancio e permettendone, così, l'utilizzo. Un'alternativa, questa, per indirizzare gli introiti alle opere stradali appartenenti all'ambito trevigliese a cui tecnici comunali e dell'Ufficio di via Tasso dovranno lavorare per valutare la fattibilità.

In primo piano gli interventi da eseguire sulle SP 128 e 129 (più note come via Brignano e via Pagazzano) pesantemente interessate dalla presenza di un manto stradale ammalorato in più punti, così come i collegamenti con Casirate d'Adda e Calvenzano, anch'essi afflitti da analoghe problematiche, seppur minori.

La soluzione alternativa paventata è ora al vaglio dell'Unione delle Province Lombarde e rappresenta la possibile soluzione alla forzosa austerità imposta dal governo centrale. Una soluzione che parte dal basso, dall'accordo degli Enti locali contro la lenta burocrazia statale.

Dalla parte delle vittime

di Ivan Scelsa

Il punto di Ivanni Carminati, Presidente dell'Associazione Vittime della Strada di Bergamo

Lo stato manutentivo delle arterie stradali grava su più aspetti, dal decoro urbano all'usura delle vetture ma, soprattutto incide sulla variabile di sinistri da esso provocati. Il parere di **Ivanni Carminati**, Presidente dell'Associazione Vittime della Strada di Bergamo.

Come ritiene possa essere valutato lo stato del manto stradale, della manutenzione della segnaletica e dell'arredo urbano nella nostra provincia?

«Non è senz'altro in ottimo stato, come del resto in tutte le provincie lombarde. Più della metà delle nostre strade presentano buche che variano per profondità e larghezza. Spesso, dopo l'inverno, il manto stradale si sbriciola creando buche la cui formazione è aiutata dal sale precedentemente sparso. Il paragone è d'obbligo con le arterie di altre regioni; cito il Trentino come esempio: hanno veramente strade in ottimo stato, non so se sia dato dalla miscelazione diversa dell'asfalto o dal metodo di asfaltatura, ma sicuramente sono migliori delle nostre. Da noi, invece, tantissimi sono i rattoppi che, non essendo duraturi nel tempo, dopo qualche mese lasciano spazio al riformarsi delle buche. Riguardo alla segnaletica e all'arredo urbano non noto particolari carenze. L'unico appunto che posso fare è sulla differenza di sistemazione al bordo della carreggiata dei guardrail, in particolare per l'altezza dal terreno».

E, più nello specifico, nella Bassa Bergamasca?

«Non penso che ci sia molta differenza tra le strade della bassa rispetto ad altre. Piuttosto si nota che le strade con maggior densità di traffico sono più soggette a deterioramento rispetto a quelle meno frequentate. Poi, ripeto, dipende dall'asfalto utilizzato. Su quali strade si concentrano le criticità maggiori? Nelle aree di competenza provinciale o in quelle comunali?

«Si possono trovare strade “colabrodo” o in ottimo stato sia sulle provinciali che nelle comunali.

Di solito in un anno si asfaltano solo alcune strade poiché è impossibile asfaltarle tutte, sia per il tempo necessario, che per i fondi a disposizione dell'ente». **Quali sono le cause di maggior preoccupazione per l'utente della strada? E qual è la categoria più colpita?**

«La carenza e l'inadeguatezza della segnaletica possono essere una preoccupazione per tutti gli utenti della strada. Riguardo, invece, alle buche è ovvio che siano più a rischio i motociclisti ed i ciclisti: una buca può far perdere il controllo ai conducenti delle due ruote e in alcuni casi anche la vita. Non sono un tecnico, tanto meno un avvocato, pertanto non voglio entrare nel merito di una responsabilità civile o penale per un incidente mortale causato da una buca nell'asfalto,



ph. Casati

sia se la colpa vada attribuita all'ente o, come è purtroppo successo, al motociclista che non ha rispettato il limite di velocità».

L'Associazione che rappresenta come sostiene queste vittime?

«Per prima cosa, noi inviamo una lettera di condoglianze ai familiari di vittime della strada offrendo un'assistenza psicologica e legale. Ma in primis, il nostro conforto è umano: parlare con altre persone che hanno subito lo stesso dramma in precedenza può essere veramente d'aiuto, per riuscire ad elaborare il lutto e cercare di riprendere una vita all'apparenza normale. Inoltre abbiamo incontri con studenti in provincia di Bergamo, promuoviamo convegni con la cittadinanza, alcune volte da soli, altre con le Polizie Locali, la Polizia Stradale o i Carabinieri, per sensibilizzare tutti ad una guida prudente e rispettosa delle regole. Non vogliamo che altre famiglie vengano colpite da questo immenso dramma, e auspichiamo che in futuro ci siano sempre meno fiori sull'asfalto».

Ci sono episodi specifici di persone coinvolte in incidenti per queste cause? Se sì, che tipo di incidente?

«Riguardo alle buche ci sono stati due incidenti mortali di motociclisti negli ultimi anni in provincia di Bergamo. Inoltre, a memoria, altre quattro persone in moto o ciclo hanno riportato lievi o gravi fratture dopo essere incappati in buche dell'asfalto. Riguardo al guardrail, tre anni fa un motociclista ha perso la vita passando con il corpo sotto, per poi finire in un burrone; un altro è deceduto per aver reciso l'arteria femorale dopo aver impattato contro il guardrail stesso. Un altro ancora, dopo essere scivolato con il proprio scooter in curva, è rimasto incastrato con il casco tra il terreno ed il guardrail, subendo la frattura delle vertebre cervicali e l'immediata morte. Invito a dare un'occhiata al nostro sito www.vittimestradabergamo.it: lì troverete tutte le nostre iniziative, le statistiche di mortalità in provincia di Bergamo ed altre informazioni molto interessanti».

