

S. 215 / Nr. 31 Obligationenrecht (i)

BGE 76 II 215

31. Sentenza 4 luglio 1950 della I Corte civile nella causa Cantone Ticino contro Matasci e Balemi.

Regeste:

L'art. 58 CO non impone allo Stato, proprietario d'una strada, l'obbligo d'insabbiarla per facilitare la circolazione invernale delle automobili. Resta riservato un siffatto obbligo in virtù della legislazione cantonale.

Werkhaftung. Art. 58 OR verpflichtet den Staat als Eigentümer einer Strasse nicht, diese zur Erleichterung des Autoverkehrs im Winter zu sanden; vorbehalten bleibt das Bestehen einer solchen Pflicht auf Grund der kantonalen Gesetzgebung.

Responsabilité du propriétaire d'ouvrages. L'art. 58 CO n'oblige pas l'Etat, propriétaire d'une route, de répandre du sable sur la chaussée pour faciliter la circulation automobile; demeure réservée la législation cantonale qui imposerait à l'Etat une telle obligation.

Seite: 216

A. - Il 24 gennaio 1947, alle ore 13, Waldo Agliata parti da Tenero con un autocarro della ditta Matasci e Balemi, vini all'ingrosso, per effettuare un trasporto di vino a destinazione di Castelrotto. Verso le 13.30, l'autocarro transitava sulla strada piana tra Contone e Cadenazzo: 11 conducente, vedendo venire in direzione opposta un ciclista, spostò leggermente verso destra l'autocarro che viaggiava nel mezzo del campo stradale. L'autocarro cominciò a slittare e, uscito dal campo stradale alla sua destra, andò giù dalla scarpata della strada per finire nel sottostante prato ove si rovesciò su un fianco. Nessun ferimento di persone, ma tutto il carico dell'autocarro, ossia 21 damigiane e 8 fiaschi di vino, andò distrutto e l'autocarro subì danni importanti.

In data 23 gennaio 1948 la ditta Matasci e Balemi inoltrò alla Pretura di Locarno una petizione, chiedendo che lo Stato del Cantone Ticino fosse condannato a risarcire il danno, perché non aveva provveduto ad insabbiare il tratto della strada in parola ed era quindi responsabile a sensi dell'art. 58 CO.

Con sentenza 26 luglio 1949 il Pretore di Locarno accolse la petizione e condannò lo Stato del Cantone Ticino a versare alla ditta Matasci e Balemi la somma di 4186 fr. a titolo di risarcimento dei danni.

Il convenuto insorse contro questo giudizio che la Camera civile del Tribunale d'appello confermò in data 20 ottobre 1950.

B. - Lo Stato del Cantone Ticino ha interposto un ricorso per riforma al Tribunale federale, chiedendo il rigetto della petizione di causa.

La ditta Matasci e Balemi ha proposto la conferma della sentenza 20 ottobre 1950 della seconda giurisdizione cantonale.

Considerando in diritto:

1.- Secondo la costante giurisprudenza, anche il proprietario della strada pubblica può essere responsabile a norma dell'art. 58 CO.

Seite: 217

Questa giurisprudenza parte dall'idea che nel campo della responsabilità a sensi dell'art. 41 CO la legge non distingue se l'atto illecito concerne il diritto privato oppure il diritto pubblico, ma ravvisa l'atto illecito nella violazione di qualsiasi norma dell'ordinamento giuridico (RU 30 II 571 lett. b), in concordanza con la teoria che vigeva allorché il codice federale delle obbligazioni fu emanato. Solo in seguito all'evoluzione subita dalla dottrina dopo l'entrata in vigore di questo codice, le conseguenze della violazione di norme di diritto pubblico dovrebbero essere disciplinate dal diritto pubblico e giudicate dai tribunali amministrativi.

La giurisprudenza del Tribunale federale ha continuato fin qui (vedi RU 75 II 204 e seg.) ad interpretare l'art. 41 CO conformemente alla teoria che vigeva allorché il Codice federale delle obbligazioni fu emanato. Questo trattamento civilistico delle conseguenze della violazione di norme di diritto pubblico appare opportuno, date le lacune che in generale presentano ancora l'ordinamento della proprietà pubblica e la giurisdizione amministrativa (cfr. FLEINER, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechtes, p. 357). La responsabilità a norma dell'art. 58 CO, quantunque intrinsecamente oggettiva, trova posto, per considerazioni storiche, come responsabilità derivante da un quasi delitto nello stesso capo in cui è disciplinata la responsabilità derivante da un delitto, capo che s'intitola atti illeciti».

Nell'applicazione dell'art. 58 CO non si possono tuttavia trascurare certe differenze esistenti tra una

cosa civile e una cosa pubblica, segnatamente tra un edificio e una strada pubblica. Un edificio è un'opera che a motivo delle sue dimensioni e qualità è facilmente visibile e controllabile senza spese eccessive. Una strada pubblica, quale parte di una vasta rete stradale, lo è in misura molto minore. La distinzione ha particolarmente importanza per la responsabilità a dipendenza di difettosa manutenzione. La manutenzione delle strade pubbliche è un'obbligazione di diritto pubblico, la cui portata

Seite: 218

dovrebbe essere quella stabilita dal competente legislatore in materia stradale. In realtà, applicando l'art. 58 CO, si controlla il modo e la misura della manutenzione a dipendenza d'un'obbligazione di diritto pubblico. Spetta al giudice civile di tener conto di questa situazione, mantenendo entro limiti ragionevoli un siffatto sconfinamento nel diritto pubblico. Se in un singolo caso la manutenzione non corrisponde ai disposti della legislazione stradale, si deve anche ammettere naturalmente la manutenzione difettosa a norma dell'art. 58 CO; se è invece conforme a detta legislazione, si deve ammettere un difetto soltanto quando esigenze elementari sono state neglette.

Partendo da questi concetti, non si può riconoscere che lo Stato sia tenuto a norma dell'art. 58 CO ad insabbiare la sua rete stradale per facilitare la circolazione invernale delle automobili. L'insabbiatura della rete stradale durante la stagione invernale fa parte della manutenzione stradale in senso lato è però una prestazione speciale che per la sua natura e le sue conseguenze finanziarie è riservata alla decisione del legislatore che esercita la sovranità sulla rete stradale. Anzitutto, per essere veramente efficace, l'insabbiatura non si dovrebbe limitarla a singoli luoghi o a singole tratte particolarmente esposti alla formazione di ghiaccio, una praticarla in modo generale: infatti, se non vi batte il sole o se la temperatura non è altrimenti alta, anche lo strato di neve dura è pericoloso, pur prescindendo dal fatto che la superficie scioltasi di giorno diventa ghiaccio alla sera. Inoltre l'efficacia dell'insabbiatura del campo stradale è garantita soltanto se certe altre condizioni sono adempiute: dev'essere fatta sovente a seconda della temperatura che porta seco disgelo e gelo, ad intervalli più o meno lunghi, poiché il disgelo fa precipitare la sabbia e il gelo sopravveniente la copre di uno strato di ghiaccio; e dev'essere rinnovata nelle curve, anche se il tempo rimane freddo, a motivo del vortice d'aria proveniente dalle ruote dell'autoveicolo in corsa che spazza via la sabbia. Un onere di manutenzione

Seite: 219

di siffatta portata non appare in ragionevole proporzione cogli interessi della circolazione invernale degli automobilisti, tanto più che in complesso il pericolo di slittamento sulla strada ghiacciata può essere combattuto circolando molto lentamente, specialmente innestando le piccole velocità. L'esigenza imposta all'automobilista di circolare a velocità minime e di assumersi il pericolo che ciò nonostante rimane, per risparmiare allo Stato un onere eccessivo a dipendenza d'una manutenzione che non potrebbe del resto offrire completa sicurezza, appare imperiosa sotto l'aspetto dell'Interesse generale. Se gli automobilisti avanzano pretese più ampie, debbono ottenerne l'accoglimento per via legislativa nel senso che lo Stato assuma mediante la legge sulla manutenzione stradale l'obbligo dell'insabbiatura delle strade durante l'inverno. Dall'art. 58 CO non può essere dedotto un siffatto obbligo, salvo in casi eccezionalissimi, in cui l'insabbiatura s'imponesse come un'elementare necessità.

In realtà le strade vengono insabbiate durante l'inverno ad opera dei Cantoni e dei Comuni. Come emerge dagli atti di causa, anche il Cantone Ticino procede all'insabbiatura delle strade pubbliche in larga misura. Né la parte attrice ha affermato, né la seconda giurisdizione cantonale ha accertato che in concreto esiste un'obbligazione sancita dalla legislazione stradale che imponga questa insabbiatura. Giusta la deposizione d'un suo ispettore stradale, il Cantone Ticino spende la somma di 500 000 fr. per insabbiare le strade pubbliche durante ogni inverno. Gli enti pubblici hanno un certo Interesse a procedere all'insabbiatura per facilitare la circolazione automobilistica specialmente nelle strade all'interno dell'abitato. Ma nemmeno un siffatto Interesse può far assurgere l'insabbiatura ad obbligo giuridico in virtù dell'art. 58 CO.

2.- Se si ammettesse in linea di massima die i Cantoni e i Comuni sarebbero responsabili degli infortuni dovuti a deficiente insabbiatura delle strade pubbliche, si giungerebbe ad una situazione insostenibile.

Appunto il caso concreto illustra quanto lontano

Seite: 220

condurrebbe l'obbligo di massima dell'ente pubblico d'insabbiare la strada automobilistica. Il tratto di strada in parola era stato insabbiato tre giorni prima, il che non ha però impedito il verificarsi dell'infortunio. Risulta dalle deposizioni testimoniali che la sabbia mista (ossia la sabbia con ghiaietta) era stata spazzata via dalle automobili che avevano percorso questo tratto. Secondo la parte attrice

e le giurisdizioni cantonali, l'insabbiatura avrebbe dovuto esser ripetuta prima, l'intervallo di tre giorni essendo troppo lungo. Un Cantone che, come il Ticino, ha una rete stradale di 1100 km. variamente conformata (numerosi sono i percorsi soggetti al pericolo del gelo) dovrebbe mettere in moto un vastissimo organismo per ripetere dappertutto, entro brevi intervalli, l'insabbiatura. D'altra parte, se in concreto le condizioni fossero state normali, lo strato di ghiaccio non insabbiato sarebbe stato visibile, e il conducente avrebbe quindi potuto passare quel tratto di strada senz'inconvenienti, procedendo a minima velocità. Sfortunatamente poco prima dell'infortunio era sorto un leggero nevischio a motivo del vento freddo, cosicché lo strato di ghiaccio sul tratto di strada in parola si coprì leggermente e diventò invisibile. L'autista conosceva però il pericolo di gelo della tratta Contone-Cadenazzo e doveva quindi ritenere che esistesse del ghiaccio sotto la neve. Anche se poteva ammettere che l'insabbiatura era stata fatta di recente, avrebbe avuto motivo di procedere molto più prudentemente di quanto pretende di aver fatto circolando a 20-23 km. orari. Non è certo che se l'ultima insabbiatura fosse stata fatta più tardi, lo slittamento sarebbe stato evitato; ma si può ritenere come certo che, procedendo in prima ad un'andatura minima, avrebbe attenuato la violenza e ridotto probabilmente il danno.

Il Tribunale federale pronuncia

Il ricorso per riforma è accolto. Di conseguenza è annullata la querelata sentenza e la petizione di causa è respinta