

ARCHIVIO GIURIDICO DELLA

CIRCOLAZIONE DELL'ASSICURAZIONE E DELLA RESPONSABILITÀ

RIVISTA MENSILE DI DOTTRINA, GIURISPRUDENZA E LEGISLAZIONE

DIRETTORE SCIENTIFICO
GIORGIO GALLONE

IN QUESTO NUMERO

Le ultimissime dalle Corti Superiori
pag. 7

RCA: le novità introdotte dal D.L.vo
22.11.2023, n. 184
pag. 1

Prescrizione: la normativa applicabile
pag. 11

Installazione di pellicole oscuranti sui
vetri anteriori di un autoveicolo
pag. 12

Divieto di circolazione senza sensori per
il c.d. angolo cieco
pag. 68

D.M. 29.12.2023, n. 217: le nuove
regole del processo telematico civile e
penale
pag. 88

1/24

FONDATA NELL'ANNO 1955 - N. 1/2024 - GENNAIO


LaTribuna

WWW.LATRIBUNA.IT

ARCHIVIO GIURIDICO DELLA
CIRCOLAZIONE
DELL'ASSICURAZIONE
E DELLA RESPONSABILITÀ

RIVISTA MENSILE DI DOTTRINA, GIURISPRUDENZA E LEGISLAZIONE

DIRETTORE SCIENTIFICO
GIORGIO GALLONE

DIRETTORE RESPONSABILE
GIORGIO ALBONETTI

ANNO 2024

Indice sommario

DOTTRINA

Fusco Annunziata Candida: RCA: il decreto n. 184/2023 recepisce la Direttiva UE, pag. 1
Garzone Francesco Paolo, Simi Viviana: Il riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 62, n. 6, c.p. anche in ipotesi di risarcimento proveniente da un terzo, pag. 5

LE ULTIMISSIME DALLE CORTI SUPERIORI

La sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida non può essere disposta nei confronti di colui che venga colto alla guida in stato di ebbrezza di un monopattino, pag. 7
La domanda di risarcimento del danno «iure proprio» proposta dai congiunti della vittima di un sinistro stradale mortale e l'idoneità della condotta colposa dell'ucciso alla concausazione del danno, pag. 7

GIURISPRUDENZA

Assicurazione obbligatoria

Risarcimento danni – Limiti del massimale – Nelle ipotesi previste dagli artt. 19 e 21 L. n. 990/1969 – Natura giuridica del limite del massimale – Rilevabilità d'ufficio del limite – Sussistenza – Riferimento alla tabella vigente all'epoca del danno – Necessità. ♦ Cass. civ., sez. III, ord. 11 ottobre 2023, n. 28410, Assicuraz. G. S.p.A. c. A.F. ed altri, pag. 33

Risarcimento danni – Limiti del massimale – Sinistro avvenuto entro l'11 dicembre 2009 – Innalzamento dei massimali ex art. 2, comma 2, della Direttiva 2005/14/CE – Efficacia – Esclusione – Fondamento. ♦ Cass. civ., sez. III, ord. 5 settembre 2023, n. 25949, B.A. ed altri c. A. S.p.A. ed altri, pag. 41

Risarcimento danni – Procedura di risarcimento ex art. 148 cod. ass. – Costituzione dell'assicuratore del danneggiato in posizione antagonista con il medesimo – Ammissibilità – Mandato "card" o di "rappresentanza" – Assicuratore del danneggiato come mandatario di quello del responsabile del sinistro – Ammissibilità – Conseguenze. ♦ Cass. civ., sez. III, 18 agosto 2023, n. 24799, A.s.r.l. c. E., *m.*, pag. 71

Risarcimento danni – Richiesta di risarcimento all'assicuratore – "Mandatario per la liquidazione dei sinistri" ex art. 152 D.L.vo n. 209/2005 – Rappresentante ex lege dell'assicuratore – Legittimazione processuale eventuale – Evocazione cumulativa dell'impresa assicuratrice del responsabile del sinistro e della mandataria – Ammissibilità – Esclusione – Fondamento. ♦ Cass. civ., sez. III, 20 ottobre 2023, n. 29221, T.A. c. U. ed altri, pag. 27

Veicolo senza assicurazione – Proprietario del veicolo – Responsabile in solido con il conducente – Presunzione di responsabilità ex art. 6 L. n. 689/1981 – Prova liberatoria – Contenuto – Fattispecie relativa a veicolo consegnato al titolare di un'autofficina con l'incarico di venderlo.

♦ Cass. civ., sez. II, ord. 20 settembre 2023, n. 26922, G.A. c. Uff. Terr. Governo – Prefettura di Trapani, pag. 38

Comunione dei diritti reali

Condominio negli edifici – Parti comuni dell'edificio – Area esterna adibita a parcheggio – Riserva di proprietà in capo all'originario proprietario dell'immobile – Utilizzo da parte dei condomini acquirenti – Mancato godimento da parte del titolare – Conseguenze. ♦ Cass. civ., sez. II, ord. 29 novembre 2023, n. 33122, S.M.F. ed altri c. L.P.A. ed altri, pag. 14

Depenalizzazione

Accertamento delle violazioni amministrative – Contestazione – Violazioni del Codice della strada – Notifica del verbale di contestazione – Tramite S.I.N. – Servizio integrato di notificazione – Scissione degli effetti della notificazione – Sussistenza. ♦ Cass. civ., sez. II, 4 agosto 2023, n. 23817, Ministero dell'Interno e Ufficio Territoriale del Governo di Perugia c. G.S., *m.*, pag. 71

Giurisdizione civile

Giurisdizione ordinaria o amministrativa – Giurisdizione del giudice amministrativo – Domanda risarcitoria per omessa adozione da parte del Comune dei provvedimenti diretti al ripristino della viabilità verso fondo privato – Sussistenza – Fondamento. ♦ Cass. civ., sez. un., ord. 31 ottobre 2023, n. 30175, S. s.r.l. c. Comune di O., pag. 9

Guida in stato di ebbrezza

Accertamento – Alcoltest – Scontrino – Dicitura "volume insufficiente" – Assenza di segnale di errore – Configurabilità del reato – Sussistenza. ♦ Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J., *m.*, pag. 71

Accertamento – Etimetro – Funzionamento – Taratura obbligatoria annuale – Necessità ai fini della prova – Esclusione. ♦ Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J., *m.*, pag. 71

Accertamento – Su richiesta della polizia giudiziaria – Avviso della facoltà di farsi assistere da un difensore – Necessità di sottoscrizione del verbale ad opera della parte – Esclusione. ♦ Cass. pen., sez. III, 2 ottobre 2023, n. 39881 (ud. 1 marzo 2023), F.M., pag. 37

Particolare tenuità del fatto – Esclusione – Motivazione sulle concrete modalità del fatto – Fattispecie. ♦ Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J., *m.*, pag. 71

Rifiuto di sottoporsi all'accertamento dello stato di ebbrezza mediante prelievo di liquido biologico presso un ospedale – Reato di cui all'art. 186, comma 7, c.d.s. – Esclusione – Ragioni. ♦ Cass. pen., sez. IV, 22 novembre 2023, n. 46861 (ud. 26 ottobre 2023), R.S., pag. 20

Limiti alla circolazione

Centro abitato – Veicoli ingombranti – Di categoria M2, M3, N2 e N3 – Non dotati di sensori per il c.d. angolo cieco – Divieto di circolazione – Competenza del Comune – Esclusione – Esclusiva competenza statale – Sussistenza – Conse-

guenze. ♦ T.A.R. Lombardia, sez. III, 23 novembre 2023, n. 2770, A.T. s.r.l. ed altri c. Comune di Milano, pag. 68

Zona a traffico limitato – Transito da parte di autovettura a noleggio con conducente – Fatto realizzatosi quando il D.L. n. 207/2008, conv. con modif. dalla L. n. 14/2009, era sospeso – Libera transitabilità – Esclusione – Coordinamento del comma 3 dell'art. 11 L. n. 21/1992 con il comma 1 dello stesso articolo – Verifica della esistenza di regolamenti comunali che ponevano limitazioni alla circolazione dei NCC in ZTL – Necessità. ♦ Cass. civ., sez. II, ord. 26 ottobre 2023, n. 29727, K.L. coop c. Roma Capitale, pag. 25

Misure di prevenzione

Guida senza patente – Soggetto sottoposto a misura di prevenzione – Destinatario di mero avviso orale del questore – Reato di cui all'art. 73 D.L.vo n. 159/2011 – Sussistenza – Esclusione. ♦ Cass. pen., sez. I, 6 settembre 2023, n. 36857 (ud. 3 febbraio 2023), C.L., pag. 40

Norme di comportamento in genere

Violazione della regola cautelare di cui all'art. 141 c.d.s. – Velocità non adeguata alle condizioni di tempo e di luogo – Conseguenze – Fattispecie in tema di omicidio colposo ai danni di un pedone in stato di ebbrezza. ♦ Cass. pen., sez. IV, 27 novembre 2023, n. 47403 (ud. 4 ottobre 2023), M.L., pag. 18

Omicidio

Colposo – Aggravanti – Violazione delle norme sulla circolazione stradale – Configurabilità – Strada ad uso pubblico – Nozione – Fattispecie. ♦ Cass. pen., sez. IV, 10 marzo 2023, n. 10105 (ud. 9 febbraio 2023), G.D.B., pag. 43

Patente

Guida senza patente – Recidiva nel biennio – Reiterazione dell'illecito depenalizzato – Mera contestazione – Sufficienza – Esclusione – Accertamento definitivo – Necessità – Onere probatorio del pubblico ministero. ♦ Cass. pen., sez. IV, 8 novembre 2023, n. 44905 (ud. 12 ottobre 2023), F.A., pag. 22

Revoca e sospensione – Revoca – Esecutività – Decorrenza – Adozione del provvedimento da parte dell'Amministrazione – Rilevanza – Notifica all'interessato – Irrilevanza. ♦ Cass. civ., sez. II, 27 luglio 2023, n. 22802, H.R. c. Ministero dell'Interno ed altro, *m.*, pag. 71

Prevenzione infortuni

Destinatari delle norme – Lavoratore dipendente – Nozione – Conseguenze – Fattispecie relativa a infortunio sul luogo di lavoro causato dall'imprudente avviamento del motore di un veicolo da parte di un lavoratore, non assunto, ma addetto in modo stabile e abituale all'espletamento di mansioni tipiche dell'impresa. ♦ Cass. pen., sez. IV, 21 settembre 2023, n. 38464 (ud. 23 giugno 2023), C.R., *m.*, pag. 71

Procedimento civile in genere

Costituzione delle parti – Costituzione di più parti a mezzo dello stesso procuratore – Conflitto di

interessi attuale o virtuale – Valutazione in concreto – Modalità – Carattere dell'attualità del conflitto – Mancanza sopravvenuta – Condizioni – Fattispecie in tema di appello proposto da uno stesso difensore nell'interesse di congiunti di due vittime dello stesso sinistro stradale. ♦ Cass. civ., sez. III, 18 settembre 2023, n. 26769, A. Assic. S.p.A. c. Z.C. ed altri, *m.*, pag. 72

Professioni intellettuali

Professionisti – Periti industriali – Procedimento disciplinare – Sanzione irrogata a perito industriale a seguito di accertamenti in tema di dinamica di un sinistro stradale – Consiglio nazionale periti industriali – Competenza – Sussistenza – Fondamento. ♦ Cass. civ., sez. II, 11 ottobre 2023, n. 28393, G.A. c. Collegio territoriale dell'ordine dei periti industriali laureati delle Province di (Omissis), pag. 34

Reato

Estinzione (Cause di) – Prescrizione – Successione delle leggi penali – Dalla Legge Orlando alla riforma Cartabia – Diversi regimi di prescrizione applicabili in base alla data del commesso reato – Reato di cui all'art. 186, comma 2, lett. c) e 2 bis c.d.s., commesso il 28 febbraio 2018 – Regime di prescrizione applicabile – Individuazione. ♦ Cass. pen., sez. IV, 7 dicembre 2023, n. 48770 (ud. 24 ottobre 2023), D'E.M., pag. 11

Responsabilità civile

Amministrazione pubblica – Opere pubbliche – Strade – Cantiere stradale – Danni cagionati a terzi – Responsabilità ex art. 2051 c.c. – Soggetto responsabile – Individuazione – Delimitazione e divieto di transito sull'area del cantiere – Responsabilità dell'appaltatore – Destinazione dell'area alla circolazione – Responsabilità solidale dell'appaltatore e dell'ente appaltante proprietario della strada – Fattispecie relativa ad area di cantiere non interdotta al pubblico. ♦ Cass. civ., sez. III, 18 settembre 2023, n. 26780, (Omissis) Costruzioni s.r.l. c. M.C. ed altri, *m.*, pag. 72

Risarcimento del danno

Danno alla persona – Perdita di "chance" – Configurabilità. ♦ Cass. civ., sez. III, 15 settembre 2023, n. 26641, A. c. T., *m.*, pag. 72

Danno biologico – danno biologico cd. differenziale – Liquidazione. ♦ Cass. civ., sez. III, 19 settembre 2023, n. 26851, A. c. F., *m.*, pag. 72

Valutazione e liquidazione – Criteri equitativi – Morte del danneggiato sopravvenuta nel corso del giudizio – Danneggiato in conseguenza di sinistro stradale – Danno da premorienza – Liquidazione – Criterio. ♦ Trib. civ. Firenze, sez. II, 24 luglio 2023, n. 2300, F.C. c. M.S. ed altri, pag. 63

Valutazione e liquidazione – Invalidità personale – Danno da c.d. micropermanente – Criteri scientifici di accertamento e di valutazione del danno biologico tipici della medicina legale – Ordine gerarchico – Esclusione – Obiettività dell'accertamento – Necessità. ♦ Cass. civ., sez. III, 21 settembre 2023, n. 26985, C.E. ed altro c. G. Assic. S.p.A., *m.*, pag. 72

Valutazione e liquidazione – Invalidità personale – Danno patrimoniale da ritardato compimento degli studi – Risarcibilità – Prova per presunzioni – Ammissibilità – Fattispecie. ♦ Cass. civ., sez. III, ord. 11 ottobre 2023, n. 28418, L.T.N. c. S. Assicurat. ed altri, pag. 31

Veicoli

Installazione di pellicole oscuranti sui vetri anteriori di un autoveicolo – Modifica costruttiva e funzionale – Sussistenza – Condizioni e limiti – Fondamento. ♦ Cass. civ., sez. II, ord. 29 novembre 2023, n. 33230, S. S.p.A. c. Comune di Trento, pag. 12

Servizio di trasporto sanitario per persone disabili – Inquadramento – Servizio affidato da una A.S.L. ad una società affidataria – Preventivo rilascio di licenze N.C.C. da parte dell'autorità competente – Necessità – Esclusione. ♦ Cons. Stato, sez. III, 24 ottobre 2023, n. 5351, Soc. X c. ASL di L. ed altri, pag. 58

Velocità

Limiti fissi – Accertamento – Apparecchi rilevatori – Verifica di funzionalità – Taratura – Differenze – Conseguenze. ♦ Cass. civ., sez. II, ord. 30 ottobre 2023, n. 30126, P.G. c. Comune di Alghero ed altro, pag. 23

Limiti fissi – Apparecchi rilevatori – Postazione di controllo – Preventiva informazione – Necessità – Segnaletica di cui al D.M. 15 agosto 2007 – Percepibilità e leggibilità dell'avviso – Onere della prova da parte dell'utente della strada. ♦ Cass. civ., sez. II, 8 agosto 2023, n. 24166, C.S. c. Comune di A., *m.*, pag. 72

RASSEGNA DI GIURISPRUDENZA

Comportamento dei pedoni e comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni, pag. 73

LEGISLAZIONE E DOCUMENTAZIONE

D.M. (Min. infr.) 29 settembre 2023. Disciplina transitoria del regime delle approvazioni dei dispositivi di controllo di durata della sosta (parcometri), pag. 79

D.M. (Min. infr.) 11 ottobre 2023. Nuova disciplina dei tipi e delle caratteristiche delle speciali targhe di riconoscimento delle autovetture e degli autoveicoli di agenti diplomatici esteri, pag. 79

D.L. 18 ottobre 2023, n. 145. Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili, convertito, con modificazioni, nella L. 15 dicembre 2023, n. 191, pag. 83

Circ. (Min. int.) 10 novembre 2023, Prot. n. 14753. Guida con Carta Qualificazione Conducente rilasciata in uno stato extra UE, pag. 93

Circ. (Min. infr.) 14 novembre 2023, n. 34061. Serbia. Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione, firmato il 21 marzo 2023, pag. 93

Circ. (Min. infr.) 15 novembre 2023, n. 34187. SERBIA. Comunicazione recante istruzioni operative per l'applicazione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione, firmato il 21 marzo 2023. Circolare prot. 34061 del 14.11.2023, pag. 94

Circ. (Min. infr.) 16 novembre 2023, n. 34373. Richiesta di parere sulle procedure da seguire nel caso di titolari di patenti sospese da più di tre anni (per provvedimenti da parte delle prefetture o per motivi psico-fisici) che fanno richiesta di

duplicato (da intendersi quale "conferma/rinnovo di validità") di patente, pag. 95

Circ. (Min. infr.) 17 novembre 2023, n. 34540. Conversioni patenti di guida rilasciate in Argentina. Segnalazione dell'Ambasciata argentina concernente Certificati di validità e autenticità falsificati, pag. 98

Circ. (Min. infr.) 17 novembre 2023, n. 25355. Veicoli per il trasporto di merci su strada – Locazione senza conducente Articolo 24 del decreto legge n. 69/2023, pag. 96

Circ. (Min. infr.) 18 novembre 2023, n. 300/STRAD/2/000000 38589.E/2023. Veicoli per il trasporto di merci su strada – Locazione senza conducente Articolo 24 del decreto legge n. 69/2023, pag. 98

D.L.vo 22 novembre 2023, n. 184. Recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, pag. 83

Circ. (ACI) 24 novembre 2023, n. 35223. Veicoli di interesse storico e collezionistico – Artt. 60 e 93, comma 4, c.d.s. – Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2023 – Decreto del Direttore Generale per la Motorizzazione 21 novembre 2023 – Rilascio delle targhe storiche, pag. 100

Circ. (Min. infr.) 30 novembre 2023, n. 35836. Regolamento di esecuzione UE 2022/1362 dello agosto 2022 che attua il regolamento 2009/595 per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione UE 2020/683 – modalità di applicazione, pag. 103

Circ. (Min. int.) 6 dicembre 2023, n. 13100. Viabilità Italia. Stagione Invernale 2023-2024. Pubblicazione Piano Neve, edizione 2023-2024, pag. 105

D.L.vo 7 dicembre 2023, n. 207. Recepimento della raccomandazione CERS/2011/3 del Comitato europeo per il rischio sistemico, del 22 dicembre 2011, relativa al mandato macroprudenziale delle autorità nazionali, e per l'attuazione degli articoli 23ter, paragrafo 7, e 28, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1011, come modificato dal regolamento (UE) 2021/168, pag. 88

Circ. (Min. infr.) 14 dicembre 2023, n. 37204. Nuova immatricolazione di veicoli già immatricolati in Italia, radiati per esportazione e mai esportati o reimmatricolati all'estero, pag. 106

D.M. (Min. giust.) 29 dicembre 2023, n. 217. Regolamento recante: «Decreto ai sensi dell'articolo 87, commi 1 e 3 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 e dell'articolo 4, comma 1 del decreto legge 29 dicembre 2009, n. 193, convertito con modificazioni dalla legge 22 febbraio 2010, n. 24, recante modifiche al decreto del Ministro della giustizia di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione 21 febbraio 2011, n. 44», pag. 88

L. 30 dicembre 2023, n. 213. Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026, pag. 91

L. 30 dicembre 2023, n. 214. Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022, pag. 91

RCA: IL DECRETO N. 184/2023 RECEPISCE LA DIRETTIVA UE

di Annunziata Candida Fusco (*)

Il D.L.vo 22 novembre 2023 n. 184 (Recepimento della direttiva UE 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

G.U. Serie Generale n. 290 del 13 dicembre 2023) introduce importanti novità in materia di RCA, intervenendo soprattutto sul Codice delle assicurazioni private (1).

Dei quattro articoli di cui il testo normativo si compone, il primo incide sul C.d.s. (2), mentre il lunghissimo articolo 2 è interamente dedicato ad innovare punti strategici del D.L.vo 209/2005 (3). In questa sede proveremo a fornire qualche iniziale spunto di lettura in vista di futuri approfondimenti.

La prima importante novità, introdotta dall'art. 1 del D.L.vo 184, riguarda l'art. 193 del C.d.s. (obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile), il cui comma 1 ha subito una sostanziale modifica. Si riporta di seguito il testo previgente a confronto con il testo attuale:

1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compreso i fivoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.

1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.

La modifica introduce all'interno del C.d.s. un diretto rinvio al Cod. ass. priv. per la definizione di veicolo ai fini della copertura assicurativa obbligatoria. Al contempo, l'art. 2, comma 1, del Decreto 184 modifica la nozione di veicolo sostituendo la lettera "rrr" dell'art. 1 del Cod. ass.

priv. (4): ciò comporta che C.d.s. e Cod. ass. priv. chiudono il cerchio intorno ad un'unica definizione di veicolo ai fini della copertura assicurativa per la rca. I due testi a confronto ci danno la misura delle criticità che emergono dalla novella (5):

rrr) veicolo: qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche se non agganciati ad una motrice.

«rrr) veicolo:
1) qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con:
1.1) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h;
o
1.2) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h;
2) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al numero 1), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno;
3) i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.»
«1-bis. Fatti salvi i numeri 1) e 2) della lettera rrr) del comma 1, le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi del presente codice.» (6)

Infine, l'art. 122 (veicoli a motore) del Cod. ass. priv., relativo all'obbligo assicurativo per i veicoli a motore: vie-

ne modificato il comma 1 e vengono aggiunti i commi 1 bis, ter, quater.

1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, **non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate** se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada. Il regolamento, adottato dal Ministro dello sviluppo economico, su proposta dell'IVASS, individua la tipologia di **veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione e le aree equiparate a quelle di uso pubblico.**

1. Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i **veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente.**

1-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica a **pre-scindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.**

1-ter. L'obbligo di cui al comma 1 riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni. Resta valida, ai fini dell'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1, la stipula, da parte di soggetti pubblici o privati, di polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli secondo la prassi contrattuale in uso, quando utilizzati per le attività proprie di tali soggetti, sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze.

1-quater. Alla violazione della disposizione di cui al comma 1 si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione della disposizione di cui al comma 1-ter è soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, è soggetta alle sanzioni amministrative di cui al citato articolo 193 del decreto legislativo n. 285 del 1992, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal comma 2 del citato articolo 193. Si applicano le disposizioni del titolo VI del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.

Al di là della delimitazione delle tipologie di veicoli, le implicazioni più significative riguardano l'ambito di operatività dell'obbligo assicurativo per cui, oltre all'introduzione dell'obbligo per i "veicoli elettrici leggeri" da individuarsi con successivo decreto interministeriale, vi è da capire prima di tutto quand'è che un veicolo ex lettera "rrr" cit. sia utilizzato conformemente alla sua funzione in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente.

Alla luce delle predette novità, quindi, ferma restando la conformità dell'uso del veicolo rispetto alla sua funzione, l'obbligo assicurativo vige sia per veicoli fermi che per quelli in movimento, sia per la circolazione su strade pubbliche che per quella su quelle private o aree soggette a restrizioni (cortili, parcheggi condominiali), in conformità alle indicazioni della Direttiva (7) e secondo quanto affermato ormai da tempo dalla giurisprudenza della Cassazione (Cass. SS.UU. 21983 del 30 luglio 2021).

Il nuovo testo dell'art. 122 bis prevede invece le deroghe agli obblighi assicurativi precedentemente imposti, pertanto sono esonerati dall'obbligo di copertura assicurativa: i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione (quali quelli radiati per demolizione o destinati all'esportazione) o sottoposti a vincoli dell'autorità (veicoli sotto sequestro o fermo amministrativo, ad es.); i veicoli non più idonei come mezzo di trasporto o i veicoli per i quali è stata fatta

richiesta di sospensione di polizza all'impresa assicurativa da parte dell'assicurato (8).

Oltre a tutto ciò, le altre novità riguardano i quattro ambiti individuati dalla Direttiva 2021/2118 ed enunciate nel considerando n. 2: "Sono stati tuttavia individuati quattro ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate: indennizzo delle persone lese a seguito di sinistri nel caso in cui l'impresa assicurativa interessata sia insolvente, importi minimi di copertura assicurativa obbligatoria, controlli dell'assicurazione dei veicoli da parte degli Stati membri e uso delle attestazioni di sinistralità pregressa da parte di una nuova impresa di assicurazione (9).

Ne ricordiamo di seguito solo alcune.

L'art. 128 del Cod. ass. priv. (massimali di garanzia) è stato totalmente riscritto al fine di adeguare i premi ai criteri di uniformità richiesti dall'Ue; contemporaneamente è stato introdotto lo strumento del c.d. preventivatore per agevolare i consumatori nella scelta consapevole della polizza più conveniente (10). Nasce l'attestato di rischio europeo, ossia l'attestazione della sinistralità pregressa rilasciata da ciascuno Stato membro e validamente riconosciuta da tutti gli altri Stati dell'Ue. Maggiori semplificazioni nella richiesta e nel rilascio accompagnano la novità introdotta. Così, il comma 1 dell'art. 134 Cod. ass. priv. è stato sostituito dal seguente:

1. L'IVASS, con regolamento, determina le indicazioni relative all'attestazione sullo stato del rischio che, in occasione di ciascuna scadenza annuale dei contratti di assicurazione obbligatoria relativi ai veicoli a motore, l'impresa deve consegnare al contraente o, se persona diversa, al proprietario ovvero all'usufruttuario, all'acquirente con patto di riservato dominio o al locatario in caso di locazione finanziaria. Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere la specificazione della tipologia del danno liquidato.

1. Il contraente o, se persona diversa, il proprietario ovvero l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o il locatario in caso di locazione finanziaria hanno diritto di esigere in qualunque momento, entro quindici giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri. Le imprese di assicurazione non trattano i contraenti in maniera discriminatoria, né maggiorano i premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza.

Le imprese di assicurazione trattano le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'impresa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica, anche in relazione all'applicazione di eventuali sconti. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 o di cui all'articolo 135.

Da ultimo, sono state rafforzate le tutele in favore dei danneggiati in sinistri intervenuti sul territorio di uno Stato membro diverso da quello di residenza nonché degli aventi diritto nei confronti del Fondo di garanzia per le vittime della strada; sono state introdotte maggiori garanzie per le ipotesi di imprese insolventi; sono state inserite specifiche previsioni in caso di sinistri provocati da rimorchi. Anche la Consap cambia vestito, divenendo Organismo di indennizzo italiano competente a risarcire i cittadini in caso di sinistri avvenuti in altri Stati membri quando la compagnia assicurativa è in liquidazione.

È ancora obiettivamente troppo presto per esprimere un giudizio complessivo sulla portata della riforma, considerati la mancanza di alcuni decreti attuativi e l'esigenza pratica di avviare nel concreto le novità apportate; sicuramente il recepimento della direttiva è un atto dovuto, ma l'effettiva ricaduta sul tessuto economico sociale del nostro Paese andrà verificata nel tempo e calata nella realtà dei singoli contesti geografici.

(*) *Avvocato, foro di Bergamo.*

NOTE

(1) Il testo integrale della Direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021 (recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità) è consultabile al seguente link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L2118>. Quanto alla Direttiva 2009/103/CE, essa è consultabile al seguente link <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0103>.

(2) Per le recenti proposte di riforma del C.d.s., si veda il DDL del 28 settembre 2023 "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285", su cui il nostro contributo *Sicurezza stradale e codice della strada: le modifiche in arrivo*, in questa Rivista 2023, 1018.

(3) Il testo completo del D.L.vo 184/2023 è consultabile nella rubrica *Legislazione e documentazione* di questo stesso fascicolo.

(4) L'art. 1 del Cod. ass. priv. enuncia tutte le definizioni utili ai fini della applicazione del codice stesso: alla lettera "rrr" è infatti contenuta

la definizione di veicolo; essa è poi ripresa dall'art. 122 del Cod. ass. priv. (veicoli a motore), collocato sub Capo I (Obbligo di assicurazione), Titolo X (Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti). Vi è da aggiungere che altra definizione di veicolo, ai fini della applicazione delle norme in materia di circolazione stradale, viene data dall'art. 46 del C.d.s. Tale disposizione non è stata interessata da alcun intervento. Per il testo del Cod. ass. priv. integrato dalle modifiche del Decreto 184/2023, con in evidenza le novità introdotte, si veda al link <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005-09-07;209>.

(5) Dopo il comma 1, che termina appunto con la lettera "rrr", il Decreto aggiunge il comma 1 bis, relativo alle sedie a rotelle.

(6) "Dall'entrata in vigore della direttiva 2009/103/CE, sono apparsi sul mercato numerosi nuovi tipi di autoveicoli. Alcuni di essi sono alimentati da un motore puramente elettrico mentre altri da dispositivi ausiliari. Tali veicoli dovrebbero essere presi in considerazione nella definizione del significato di «veicolo». Tale definizione dovrebbe fondarsi sulle caratteristiche generali di tali veicoli, in particolare i valori massimi per la velocità di progetto e il peso netto, e stabilire che siano inclusi soltanto i veicoli azionati esclusivamente da una forza meccanica. La definizione dovrebbe applicarsi indipendentemente dal numero di ruote di tale veicolo. Le sedie a rotelle destinate ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non dovrebbero rientrare nella definizione" (Cosi' il Considerando n. 3 della Direttiva 2021/2118).

(7) "In sentenze recenti della Corte di giustizia dell'Unione europea, precisamente nelle sentenze nelle cause Vnuk (4), Rodrigues de Andrade (5) e Torreiro (6), la Corte di giustizia ha chiarito il significato del concetto di «uso di un veicolo». In particolare, la Corte di giustizia ha precisato che gli autoveicoli sono destinati di norma a fungere da mezzo di trasporto, indipendentemente dalle loro caratteristiche, e che per uso si intende qualsiasi utilizzo conforme alla loro funzione abituale in quanto mezzi di trasporto, indipendentemente dal terreno su cui sono utilizzati e dal fatto che siano fermi o in movimento. La direttiva 2009/103/CE non è applicabile se, al momento dell'incidente, la funzione abituale del veicolo è un «uso diverso da quello in quanto mezzo di trasporto». Tale circostanza potrebbe verificarsi se il veicolo non è utilizzato ai sensi dell'articolo 3, primo comma, di tale direttiva, dal momento che la sua funzione abituale è, ad esempio, un «uso in quanto fonte di energia industriale o agricola». Nell'interesse della certezza del diritto, è opportuno tener conto di tale giurisprudenza nella direttiva 2009/103/CE introducendovi una definizione di «uso del veicolo» (Considerando n. 5 della Dir. 2021/2118).

(8) "Il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro dieci giorni prima della

scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a dieci mesi, rispetto all'annualità" (art. 122 bis, comma 2).

(9) Oltre ai quattro ambiti precedenti, sono stati identificati come ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate anche i seguenti: veicoli spediti, sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo, strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli, e centri d'informazione e informazioni alle persone lese. Inoltre, è opportuno chiarire ulteriormente la direttiva 2009/103/CE, sostituendo il termine «vittima», usato in tale direttiva come sinonimo di «persona lesa», con il termine «persona lesa» o «parte lesa», se del caso, mediante gli opportuni emendamenti. Tali emendamenti mirano esclusivamente ad armonizzare la terminologia utilizzata nella summenzionata direttiva e non costituiscono una modifica sostanziale" (ancora considerando 2).

(10) Art. 132.1 (Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli) 1. I consumatori confrontano gratuitamente i prezzi, le tariffe e le condizioni contrattuali delle imprese di assicurazione che forniscono copertura nel ramo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, attraverso lo strumento indipendente denominato "Preventivass", consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese e del made in Italy.

2. Il preventivatore è dotato delle seguenti caratteristiche:

a) assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;

b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;

c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;

d) utilizza un linguaggio chiaro;

e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;

f) è aperto a qualsiasi prestatore dell'assicurazione obbligatoria di cui al comma 1, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copre un segmento significativo del mercato dell'assicurazione autoveicoli e, se le informazioni presentate non forniscono un quadro completo del mercato, fornisce all'utente una chiara indicazione in tal senso prima di mostrare i risultati;

g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;

h) comprende una dichiarazione indicante che i prezzi si basano sulle informazioni fornite e fa salvi ulteriori sconti applicabili in sede di sottoscrizione del contratto.

Gli Stati membri dovrebbero poter scegliere di certificare strumenti che consentano ai consumatori di confrontare i prezzi, le tariffe e la copertura offerti dai prestatori di servizi di assicurazione autoveicoli che ottemperano alle condizioni stabilite nella direttiva 2009/103/CE. Qualora opportunamente certificati, tali strumenti potrebbero essere denominati «strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli». Gli Stati membri dovrebbero essere altresì in grado di istituire strumenti pubblici di confronto dei prezzi, operati da un'autorità pubblica (Considerando n. 33 Direttiva 2021/2118).

IL RICONOSCIMENTO DELL'ATTENUANTE DI CUI ALL'ART. 62, N. 6, C.P. ANCHE IN IPOTESI DI RISARCIMENTO PROVENIENTE DA UN TERZO

di Francesco Paolo Garzone (*), Viviana Simi (**)

Si vuole focalizzare l'attenzione sul riconoscimento dell'attenuante di cui all'art. 62, n. 6, c.p. (la quale prevede che il reato sia attenuato qualora sia riparato interamente il danno mediante risarcimento o, ove possibile, mediante le restituzioni, prima del giudizio) anche nell'ipotesi in cui il risarcimento del danno, piuttosto che derivare dal diretto responsabile, sia provenuto da un terzo soggetto o ente, quale – sovente – una compagnia assicurativa.

La prima condizione dell'attenuante comune prevista dall'art. 62 n. 6 c.p. – e cioè “l'aver riparato interamente il danno” – esige che il risarcimento sia integrale.

La circostanza che l'imputato si sia adoperato per risarcire il danno cagionato da una sua azione od omissione, tuttavia, è di per sé in grado di esplicitare i suoi effetti anche al di fuori dell'ambito integralmente soddisfacente della persona dell'offeso.

In altri termini, laddove il risarcimento del danno sia avvenuto secondo una modalità non corrispondente al dettato del 62 n. 6 c.p., quindi in ipotesi di riparazione non integrale, quest'ultima può costituire, in ogni caso, un elemento positivo in favore dell'imputato nella misura in cui costituisce presupposto idoneo alla concessione delle attenuanti generiche (come già evidenziato nella pronuncia della Cassazione n. 34522/2013).

Il risarcimento pervenuto dall'imputato, anche ove non integrale, si riflette sulla determinazione della pena da comminare all'esito del giudizio, assumendo un ruolo incisivo e, in talune ipotesi, preponderante, nella valutazione di concessione delle attenuanti di cui all'art. 62 bis c.p.

Affinché la condotta integralmente risarcitoria valga (anche) ad integrare la circostanza specifica di cui all'art. 62, n. 6, c.p. è poi necessaria un'ulteriore condizione, afferente al momento processuale in cui tale attività debba essere eseguita: il risarcimento del danno deve avvenire anteriormente al giudizio, a nulla rilevando che il soggetto obbligato si sia attivato già prima della fase dibattimentale, dovendosi ritenere come unico momento valido quello dell'avvenuto risarcimento.

Quid iuris, tuttavia, se il risarcimento non sia pervenuto direttamente dalla persona dell'imputato, bensì da un terzo soggetto?

Tale peculiare e diffusa (specie nelle sempre più frequenti ipotesi di danno compreso in copertura assicurativa) ipotesi, ovvero, l'aver risarcito il danno, ancorché il risarcimento sia stato effettuato da una società di assicurazione, costituisce circostanza idonea a giustificare una riduzione della pena ai sensi dell'art. 62 n. 6 c.p. Impostazione, questa, già fatta propria dagli Ermellini nella pronuncia n. 22022 del 2018, in cui era stato riconosciuto come pacifico che “il risarcimento, ancorché effettuato da una compagnia assicurativa, deve ritenersi eseguito personalmente dall'imputato se questi ne abbia conoscenza, mostri la volontà di farlo proprio e il risarcimento stesso sia integrale nei confronti di tutte le persone offese”.

L'elemento idoneo a costituire un valido discrimen tra l'idoneità e l'inidoneità del risarcimento effettuato per il tramite di una società assicurativa ad integrare la circostanza attenuante in parola sembra costituito, dunque, dal fatto che l'imputato, nella qualità di soggetto assicurato, abbia tenuto un comportamento attivo nel promuovere l'attività risarcitoria.

Quest'orientamento è stato accreditato, più recentemente, dalla Corte di cassazione con la pronuncia n. 12121 del 14 dicembre 2022 (depositata il 23 marzo 2023), che ha sottolineato la natura oggettiva della circostanza di cui all'art. 62 n. 6 c.p. e ritenuto la stessa configurabile in via assoluta “ove si accerti la sussistenza del richiamato profilo volontaristico dell'imputato”, pertanto anche nell'ipotesi in cui il risarcimento avvenga da parte della compagnia assicurativa: “In tema di omicidio colposo da incidente stradale, ai fini della configurabilità dell'attenuante di cui all'art. 62 n. 6 cod. pen., ancorché il risarcimento sia eseguito dalla società assicuratrice, esso deve ritenersi effettuato personalmente dall'imputato, anche se soggetto diverso dal titolare del contratto assicurativo, tutte le volte in cui questi ne abbia avuto conoscenza e abbia mostrato la volontà di farlo proprio”.

Tale giurisprudenza, benché condivisa anche dagli scriventi, non è pacifica.

In passato l'argomento era stato affrontato, in tema di omicidio colposo per violazione delle norme sulla circolazione stradale, dalle Sezioni Unite (Cass. pen., sez. un., 23 novembre 1988, n. 5909), che avevano escluso l'applicabilità dell'attenuante nel caso in cui il risarcimento fosse stato effettuato da un ente assicuratore, anche se il contratto di assicurazione fosse stato stipulato dall'imputato per la propria responsabilità civile, statuendo che, essendo il contratto di assicurazione anteriore alla commissione del reato e dovendosi individuare la ragione ispiratrice della circostanza nella respiscenza che si esprime con l'atto di riparazione, il comportamento risarcitorio, per integrare la previsione normativa, deve essere posto in essere dall'imputato dopo la consumazione del reato e non può essere sostituito da una condotta di terzi o antecedente al reato stesso e concepita solo in previsione ed a titolo di garanzia per le conseguenze dannose che esso potrebbe produrre,

cioè per sfuggire all'adempimento dell'obbligo di integrale risarcimento (cfr. G. FAILLACI, *Omicidio colposo da incidente stradale: l'applicabilità dell'attenuante del risarcimento del danno in caso di risarcimento eseguito dalla società assicuratrice*, in questa Rivista 2023, 4, 357).

In questo solco giurisprudenziale si collocano diversi arresti della Suprema Corte (cfr., esemplificativamente, Cass. pen., sez. III, 19 febbraio 2019, n. 25326), che, in tema di omicidio colposo, hanno escluso che il risarcimento del danno cagionato a terzi dalla circolazione stradale di veicolo, intervenuto per effetto di contratto assicurativo concluso dal soggetto titolare dell'automobile diverso dal conducente, integri la circostanza attenuante in esame.

Anche recentemente, d'altronde, la sezione IV della Suprema Corte di cassazione ha annullato con rinvio la sentenza dichiarativa di estinzione del reato a fronte del risarcimento del danno operato dalla compagnia assicuratrice dell'autoveicolo di proprietà di un terzo estraneo al processo ("In tema di procedimento innanzi al giudice di pace, ai fini della declaratoria di estinzione del reato per intervenuta riparazione del danno, è necessario che le condotte riparatorie e risarcitorie in favore della persona offesa del reato siano poste in essere direttamente o indirettamente dall'imputato, nel termine perentorio dell'udienza di comparizione, e valutate dal giudice idonee a soddisfare le esigenze di riprovazione del reato e di prevenzione") e la sezione II ha affermato che: "La causa di estinzione del reato di cui all'art. 162 ter c.p., prevista per chi abbia riparato interamente il danno cagionato dal reato e ne abbia eliminato, ove possibile, le conseguenze dannose o pericolose, ha natura soggettiva e, pertanto, l'estinzione del reato ha effetto, ai sensi dell'art. 182 c.p., nei soli confronti di colui al quale la causa estintiva si riferisce, non estendendosi ai correi" (31 marzo 2023, dep. 11 maggio 2023, n. 20210).

Tali principi possono essere oggetto di discussione a seguito dell'intervento della Corte costituzionale, che, decidendo con la sentenza n. 138 del 1998 sulla questione di legittimità costituzionale dell'art. 62, n. 6, prima parte, c.p., in materia di assicurazione obbligatoria contro la

responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, ha ritenuto che l'interpretazione di tale attenuante in chiave meramente soggettiva, "che ravvisasse in essa una finalità rieducativa, contrasterebbe con l'art. 3 Cost. sotto i molteplici profili evidenziati dal giudice 'a quo' e dalla più recente giurisprudenza della Corte di cassazione", con la conseguenza di un'arbitraria svalutazione dell'istituto dell'assicurazione obbligatoria, istituto che svolge nel nostro ordinamento un'insostituibile funzione riequilibratrice, in attuazione degli imperativi contenuti nell'art. 3 Cost.

Nella fattispecie, pertanto, la Corte costituzionale ha ritenuto corretta un'interpretazione della norma impugnata - non contraddetta dalla interpretazione testuale - che estenda l'attenuante del risarcimento del danno anche quando l'intervento risarcitorio, comunque riferibile all'imputato, sia compiuto, prima del giudizio, dall'ente assicuratore.

In seguito all'intervento della Consulta il tema è stato nuovamente affrontato dalle Sezioni Unite, che hanno precisato come la Corte costituzionale, nella richiamata pronuncia, abbia sì sostenuto la natura oggettiva della circostanza ma anche riconosciuto la necessità che l'intervento risarcitorio sia "comunque riferibile all'imputato". Condizione - quest'ultima - che deve ritenersi ricorrente nell'aver stipulato un'assicurazione o nell'aver rispettato gli obblighi assicurativi per salvaguardare la copertura dei danni derivati dall'attività pericolosa (Cass. pen., sez. un., 22 gennaio 2009, n. 5941).

Il risarcimento, pertanto, ancorché eseguito dalla società assicuratrice, deve ritenersi effettuato personalmente dall'imputato tutte le volte in cui questi ne abbia conoscenza e mostri la volontà di farlo proprio (Sez. IV, n. 13870 del 6 febbraio 2009, Cappelletti, Rv. 243202).

Sono state ritenute insufficienti ad integrare un concreto contributo riparatorio, invece, le sollecitazioni all'ente assicuratore operate dal difensore dell'imputato, in quanto provenienti dalla difesa tecnica dello stesso.

(* *Avvocato, foro di Taranto*)

(** *Avvocato, foro di Lucca*).

Le ultimissime dalle Corti Superiori

di Valerio de Gioia (magistrato)

I commenti pubblicati in questa Rubrica sono tratti dalla nuova Rivista digitale “**NJUS**” de La Tribuna

- ➔ 1. La sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida non può essere disposta nei confronti di colui che venga colto alla guida in stato di ebbrezza di un monopattino; 2. La domanda di risarcimento del danno «iure proprio» proposta dai congiunti della vittima di un sinistro stradale mortale e l'idoneità della condotta colposa dell'ucciso alla concausazione del danno.

1. LA SANZIONE AMMINISTRATIVA ACCESSORIA DELLA REVOCA DELLA PATENTE DI GUIDA NON PUÒ ESSERE DISPOSTA NEI CONFRONTI DI COLUI CHE VENGA COLTO ALLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA DI UN MONOPATTINO.

Con sentenza n. 48083 del 16 novembre-4 dicembre 2023, la sesta sezione penale della Corte di cassazione ha annullato senza rinvio la sentenza impugnata, limitatamente alla statuizione concernente la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, inflitta ad un soggetto colto alla guida in stato di ebbrezza di un monopattino.

Costituisce, infatti, principio consolidato nella giurisprudenza di legittimità quello per cui la sanzione amministrativa accessoria della sospensione (o della revoca) della patente di guida, conseguente per legge a illeciti posti in essere con violazione delle norme sulla circolazione stradale, non può essere applicata a colui il quale si sia posto alla guida di veicolo per la cui circolazione non è richiesta alcuna abilitazione (così, tra le altre: Cass. pen., sez. IV, 26 novembre 2020, n. 34772; Cass. pen., sez. IV, 29 marzo 2013, n. 19413; Cass. pen., sez. un., 30 gennaio 2002, n. 12316).

Tale principio, per lo più espresso con riferimento alla guida di un velocipede, può, all'evidenza, essere esteso anche alla conduzione di un monopattino, avendo l'art. 1, comma 75-quinquies, L. 27 dicembre 2019, n. 160, espressamente equiparato i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi – fatto salvo quanto previsto “dai commi da 75 a 75-vicies ter”, tuttavia concernenti aspetti di non significativo rilievo in questa sede.

Nella fattispecie, pertanto, la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida è stata erroneamente applicata con riferimento ad un'ipotesi di guida in stato di ebbrezza concernente la conduzione di un mezzo (monopattino) per la cui guida non è richiesto alcun titolo abilitativo.

Valerio de Gioia

2. LA DOMANDA DI RISARCIMENTO DEL DANNO «IURE PROPRIO» PROPOSTA DAI CONGIUNTI DELLA VITTIMA DI UN SINISTRO STRADALE MORTALE E L'IDONEITÀ DELLA CONDOTTA COLPOSA DELL'UCCISO ALLA CONCAUSAZIONE DEL DANNO.

Con sentenza n. 34625 del 12 dicembre 2023, la terza sezione civile della Corte di cassazione ha ricordato l'orientamento secondo cui il risarcimento del danno patito “iure proprio” dai congiunti di persona deceduta per colpa altrui deve essere ridotto in misura corrispondente alla percentuale di colpa ascrivibile alla stessa vittima dell'illecito (si vedano, tra le pronunce all'origine di tale indirizzo Cass. civ. sez. III, 20 marzo 1959, n. 849; Cass. civ., sez. III, 7 agosto 1963, n. 2223; Cass. civ., sez. III, 18 febbraio 1971, n. 430; per più recenti applicazioni del principio si vedano Cass. civ., sez. III, 26 maggio 2014, n. 11698; Cass. civ., sez. III, 23 ottobre 2014, n. 22514; Cass. civ., sez. III, 4 novembre 2014, n. 23426).

Si tratta, peraltro, di un indirizzo che trova fondamento nell'art. 1227 c.c., comma 1, sebbene il richiamo a tale norma debba essere inteso “non in termini sussuntivi, posto che il congiunto del danneggiato che agisce iure proprio non è equiparabile al creditore che ha concorso a cagionare il danno, con il proprio fatto colposo (il fatto colposo è del danneggiato, non del congiunto)”, sicché ciò “che trova applicazione è il principio di causalità, di cui l'art. 1227, rappresenta il corollario, in base al quale al danneggiante non può farsi carico di quella parte di danno che non è a lui causalmente imputabile, secondo il paradigma della causalità del diritto civile, la quale conferisce rilevanza alla concausa umana colposa” (così, in motivazione, Cass. civ., sez. III, 17 febbraio 2017, n. 4208). È, tuttavia, proprio il carattere “colposo” della condotta della vittima del sinistro a porsi come presupposto necessario affinché essa possa essere apprezzata come “concausa” del danno patito, “iure proprio”, dai suoi congiunti. Difatti, mentre in ambito penale vige la regola dell'irrelevanza delle cause concorrenti, nel senso che esse non sono idonee ad escludere la responsabilità dell'autore dell'illecito (art. 41, comma 1, c.p.), giacché “la causalità penale è orientata nella direzione dell'evento”, la causalità civile, per contro, “guarda al danno, da cui l'incidenza della concausa umana colposa” (così, nuovamente, Cass. civ., sez. III, n. 4208

del 2017, cit.). In questo quadro, pertanto, “la colpa, cui fa riferimento l’art. 1227, comma 1, va intesa non nel senso di criterio di imputazione del fatto (perché il soggetto che danneggia sé stesso non compie un atto illecito di cui all’art. 2043 c.c.), bensì come requisito legale della rilevanza causale del fatto del danneggiato” (in tal senso, peraltro, già Cass. civ., sez. III, 3 dicembre 2002, n. 17152), ovvero, secondo quanto affermato da una certa dottrina, “come criterio di selezione delle concause rilevanti ai fini della riduzione del risarcimento”, giacché “la concausa umana rilevante” è soltanto “quella colposa, dovendosi derubricare quella non colposa a concausa naturale” (cfr., ancora una volta, Cass. civ., sez. III, n. 4208 del 2017, cit.), con la conseguenza che quest’ultima “non giustifica una riduzione, ai sensi dell’art. 1227 c.c., comma 1, del risarcimento dovuto dal danneggiante” (in questo senso anche Cass. civ., sez. III, 15 gennaio 2020, n. 515). D’altra parte, espressione “del medesimo principio causalistico è la previsione del regresso fra responsabili solidali in base alla gravità della colpa e all’entità delle conseguenze che ne sono derivate, di cui all’art. 2055 c.c., comma 2”, sicché tale norma e quella di cui all’art. 1227 c.c., comma 1, “compongono così un unitario sistema di rilevanza nella causalità di diritto civile della concausa umana colposa”, in base al quale il “cagionare” un evento dannoso, nella disciplina della responsabilità extracontrattuale, “non può essere inteso in termini puramente naturalistici, ma subisce l’intervento del principio normativo di rilevanza della concausa umana colposa” espresso, appunto, da tale plesso normativo e implicante “il frazionamento della responsabilità secondo l’efficienza dei singoli apporti” (in tal senso, nuovamente, Cass. civ., sez. III, n. 4208 del 2017, cit.). Da quanto precede deriva che la “diminuzione del risarcimento del danno patito iure proprio dai congiunti di persona deceduta per colpa altrui, in presenza di fatto colposo del deceduto, trova pertanto fondamento normativo direttamente nella disciplina del fatto illecito, ed in particolare nell’art. 2054, per l’ipotesi della circolazione stradale, dovendo il “cagionare” o il “produrre il danno” essere intesi in termini parziali laddove concorra la concausa umana colposa, sulla base di una lettura unitaria del complesso normativo derivante dall’art. 1227, comma 1, c.c., art. 2054 c.c., e art. 2055, comma 2, c.c.” (così, conclusivamente, Cass. civ., sez. III, n. 4208 del 2017, cit.). Si è visto, dunque, come sia il carattere “colposo” della condotta della vittima del sinistro a porsi quale presupposto necessario affinché essa possa ritenersi “concausa” – in una misura percentuale che spetta al giudice di merito stabilire, sulla base di un accertamento di fatto che resta sottratto al sindacato legittimità, sempre che sia “caratterizzato da completezza, correttezza e coerenza dal punto di vista logico-giuridico” (da ultimo, Cass. civ., sez. VI-3, 5 giugno 2018, n. 14358) – del danno subito, “iure proprio”, dai suoi congiunti. Tanto premesso, tuttavia, affinché possa dirsi che tale contegno “colposo” abbia effettivamente concorso alla “causazione” di tale tipologia di pregiudizio, occorre, pur sempre, accertare che la colpa ascrivibile alla vittima del sinistro non si sostanzia nella mera trasgressione di una regola cautelare (generica o – come nella specie – specifica) alla cui osservanza il medesimo risultava tenuto, ma che tale violazione abbia effettivamente inciso nell’eziologia del sinistro rivelatosi mortale. Evenienza da ritenersi integrata solo quando l’evento morte costituisca la concretizzazione di quello specifico rischio che l’osservanza di quella regola cautelare tendeva, appunto, a neutralizzare. Orbene, nel valutare tale profilo, il giudice di merito dovrà guardarsi dal rischio – già prospettato dalla Suprema Corte in relazione alla verifica del comportamento, tenuto dal preteso responsabile del danno, a porsi come causa dello stesso, ma del pari ipotizzabile allorché si tratti di vagliare l’idoneità del contegno della vittima di un sinistro stradale mortale ad integrare concausa delle conseguenze dannose scaturite dallo stesso – “di confondere impropriamente (segnatamente sul piano linguistico-concettuale, e dunque sul terreno operativo) le prospettive di valutazione concernenti, da un lato, l’accertamento del nesso di causalità”, e, dall’altro, l’accertamento della colpa dello stesso soggetto (così, in motivazione, Cass. civ., sez. III, 29 settembre 2021, n. 26304). Difatti, se “la prima indagine (quella sul nesso di causalità nell’ambito della responsabilità civile) deve ritenersi necessariamente affidata, nell’individuazione dello standard probatorio della relazione causale investigata, al criterio del “più probabile che non”, l’altra indagine, ovvero quello sulla colpa, “attiene invece alla valutazione dell’attendibilità degli elementi probatori utilizzati ai fini della ricostruzione del comportamento” esaminato, e in particolare “alla correttezza dell’inferenza critica che, sul piano logico, autorizza l’affermazione della concreta sussistenza di un determinato fatto ignorato (il comportamento difforme dalla regola cautelare) quale conseguenza logicamente attribuibile alla preliminare verifica di fatti certi” (così, nuovamente, Cass. civ., sez. III, 26304 del 2021, cit.).

Al termine, la Suprema Corte ha enunciato il seguente principio di diritto: in caso di domanda di risarcimento del danno “iure proprio” proposta dai congiunti della vittima di un sinistro stradale mortale, l’idoneità della condotta colposa dell’ucciso a contribuire alla concausazione del danno deve essere apprezzata verificando, sulla base degli elementi probatori assunti a presupposto del giudizio fatto, l’effettiva incidenza avuta sull’evento morte dalla trasgressione della regola cautelare – generica o specifica – allo stesso ascritta.

Valerio de Gioia


Il testo integrale delle sentenze commentate in questa Rubrica si trova riportato sul sito www.latribuna.it, nella sezione dedicata agli abbonati.

Decisioni delle Sezioni Unite

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. UN., ORD. 31 OTTOBRE 2023, N. 30175

PRES. D'ASCOLA – EST. SCARPA – P.M. VITIELLO (CONF.) – RIC. S. S.R.L. (AVV. ALLENA) C. COMUNE DI O. (AVV. MAZZEO)

Giurisdizione civile | Giurisdizione ordinaria o amministrativa | Giurisdizione del giudice amministrativo | Domanda risarcitoria per omessa adozione da parte del Comune dei provvedimenti diretti al ripristino della viabilità verso fondo privato | Sussistenza | Fondamento.

 La controversia avente ad oggetto la domanda risarcitoria per omessa adozione, da parte dell'amministrazione comunale, dei provvedimenti diretti al ripristino della viabilità verso un fondo privato è devoluta alla giurisdizione del giudice amministrativo, poiché con la predetta domanda il privato fa valere un interesse legittimo rispetto alla attività di gestione del bene demaniale – espressione del potere autoritativo rientrante nelle competenze municipali in materia di polizia e vigilanza a tutela delle strade e della viabilità – correlato alla titolarità di un uso speciale del bene stesso, ancorché incidente sul godimento della proprietà privata del frontista. (*nuovo c.s. art. 14; c.p.c. art. 41; c.p.a. 2 luglio 2010 n. 104, art. 30; c.c. art. 2043; c.p.a. 2 luglio 2010 n. 104, art. 7*) (1)

(1) Nel medesimo senso, v. Cass. civ., sez. un., ord. 12 novembre 2021, n. 33851, in *www.latribunaplus.it*; Cass. civ., sez. un., ord. 8 novembre 2016, n. 22650, in *questa Rivista* 2017, 137; Cass. civ., sez. un., 2 luglio 2015, n. 13568, *ivi* 2015, 821 e Cass. civ. 18 luglio 2003, n. 11242, in *www.latribunaplus.it*, in relazione al proprietario frontista di una strada pubblica.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO E MOTIVI DELLA DECISIONE

1. La S. s.r.l., titolare di concessione edilizia rilasciata nel 2002 per la realizzazione di un edificio residenziale avente accesso nella via D. di O., ha domandato la condanna del Comune di O. al risarcimento dei danni ad essa derivati dall'omissione delle attività necessarie al ripristino della viabilità pubblica del prolungamento di via D.. L'attrice ha riferito che un privato aveva opposto resistenze al suo transito per tale strada, sicché aveva instaurato un giudizio possessorio, definito con la sentenza n. 15103/2014 di questa Corte, che, premessa l'accertata natura di strada pubblica o aperta al pubblico transito della via D., rilevò che non era stata data prova dell'effettivo uso della stessa da parte della S. s.r.l. A fondamento della domanda risarcitoria, la S. s.r.l. ha dedotto che il Comune di O., nonostante la conclamata pubblicità della strada, e

pur avendo rilasciato la concessione edilizia per l'edificazione del palazzo con accesso da tale strada, ed addirittura l'autorizzazione all'utilizzo del suolo pubblico per l'edificazione del palazzo, non ha mai adottato i provvedimenti volti a ristabilire la viabilità della stessa, impedita da un privato con l'apposizione di una catena. Lo stesso privato si era anche opposto ai lavori di messa in sicurezza del cantiere autorizzati dal Comune.

2. In sede di costituzione davanti all'adito Tribunale di Tempio Pausania, il Comune di O. ha eccepito il difetto di giurisdizione, trattandosi di controversia riservata alla cognizione del giudice amministrativo.

3. Il Tribunale di Tempio Pausania, alla luce dell'eccezione di difetto di giurisdizione, ha rinviato la causa per le conclusioni all'udienza del 26 aprile 2023.

4. La S. s.r.l. ha proposto con atto notificato il 13 marzo 2023 regolamento di giurisdizione, deducendo: che la causa concerne "la violazione del dovere di custodia tanto da consentire, in sostanza, la chiusura al pubblico transito di una strada, ed il conseguente danno da privazione del proprio diritto di accesso pubblico al fondo"; che "il caso di specie non attiene ad un provvedimento amministrativo impugnabile, ma ad un semplice comportamento omissivo del Comune, in violazione sia del dovere di custodia che del principio dell'affidamento onde è da escludere la giurisdizione amministrativa"; che "alla violazione del dovere di custodia come sopra inteso si accompagna la violazione dell'affidamento dell'attore sul corretto esercizio del dovere pubblico, pacificamente ricadente nel principio del *neminem laedere*".

5. Il Comune di O. replica che "la giurisdizione del giudice amministrativo sussiste sia nel caso in cui venga in rilievo un provvedimento amministrativo, sia nell'ipotesi in cui non sia stato adottato detto provvedimento, e quindi non esercitato il potere pubblico di cui lo stesso costituisce manifestazione"; che la S. s.r.l. "ha lamentato il mancato esercizio di poteri pubblici e la conseguente mancata adozione di provvedimenti amministrativi discrezionali che, ove posti in essere, a suo avviso lo avrebbero tutelato: proprio la fattispecie prevista dal citato art. 7, commi 1 e 4 del c.p.a."; che "nessun provvedimento amministrativo è stato ritirato in autotutela o annullato giudizialmente, perché mai in precedenza era stato adottato e tale omissione costituisce l'oggetto della doglianza del ricorrente che, da essa, fa discendere gli asseriti danni di cui pretende il risarcimento".

6. Il ricorso per regolamento di giurisdizione è ammissibile, in quanto proposto prima che il giudice di primo grado abbia definito il giudizio dinanzi a sé, ancorché dalla stessa parte che ha instaurato il giudizio di merito, sussistendo,

in ragione dell'eccezione del convenuto, un interesse concreto ed immediato alla risoluzione della questione da parte delle Sezioni Unite, in via definitiva ed immodificabile (arg. da Cass. Sez. Unite n. 15122 del 2022).

7. La statuizione cui sono chiamate queste Sezioni Unite, al fine di individuare il giudice fornito di potere giurisdizionale in relazione alla concreta controversia, comporta l'esame diretto degli atti e delle risultanze processuali, onde acquisire gli elementi di giudizio necessari per la soluzione della questione.

La decisione sulla giurisdizione è peraltro determinata dall'oggetto della domanda espressamente proposta in via principale.

8. La S. s.r.l., titolare di concessione edilizia per la realizzazione di un edificio residenziale avente accesso nella via D. di O., ha agito per conseguire la condanna del Comune di O. al risarcimento dei danni ad essa derivati dall'omissione delle attività necessarie al ripristino della viabilità pubblica del prolungamento di via D., impedita dal comportamento materiale di un privato.

9. L'art. 14 del D.L.vo 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo codice della strada), rubricato "[p]oteri e compiti degli enti proprietari delle strade", prescrive che gli enti proprietari delle strade, "allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione", provvedono, tra l'altro, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, al controllo tecnico dell'efficienza delle strade, al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni, alla segnalazione agli

organi di polizia delle violazioni alle disposizioni di legge, nonché alle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni e nelle concessioni.


10. Va allora affermato che il proprietario di un fondo confinante con la strada pubblica, il quale lamenti la mancata adozione da parte dell'amministrazione comunale dei provvedimenti diretti al ripristino della viabilità, così da consentirgli il transito per l'accesso ad una costruzione sul fondo medesimo, fa valere un interesse legittimo rispetto alla attività di gestione del bene demaniale, correlato alla titolarità di un uso speciale dello stesso, ancorché incidente sul godimento della proprietà privata del frontista. Ne consegue che l'azione risarcitoria fondata sulla asserita lesione di tale posizione di interesse legittimo e dei diritti patrimoniali consequenziali del privato, cagionata dall'omesso esercizio, da parte dell'amministrazione comunale, del potere autoritativo rientrante nelle competenze municipali in materia di polizia e vigilanza a tutela delle strade e della viabilità, è esperibile dinanzi al giudice amministrativo in sede di giurisdizione generale di legittimità, pure se introdotta in via autonoma, ai sensi dell'art. 7 del D.L.vo n. 104 del 2010 (arg. da Cass. Sez. Unite n. 33851 del 2021; n. 13568 del 2015; n. 1202 del 1988; anche Cass. Sez. III, n. 11242 del 2003).

11. Deve quindi dichiararsi la giurisdizione del giudice amministrativo, dinanzi al quale le parti vanno rimesse anche per la liquidazione delle spese del giudizio di regolamento. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. IV, 7 DICEMBRE 2023, N. 48770 (UD. 24 OTTOBRE 2023)

PRES. DOVERE – EST. BRUNO – P.M. COSTANTINI (CONF.) – RIC. D'E.M.

Reato | Estinzione (Cause di) | Prescrizione | Successione delle leggi penali | Dalla Legge Orlando alla riforma Cartabia | Diversi regimi di prescrizione applicabili in base alla data del commesso reato | Reato di cui all'art. 186, comma 2, lett. c) e 2 bis c.d.s., commesso il 28 febbraio 2018 | Regime di prescrizione applicabile | Individuazione.

 In tema di prescrizione, ai fini dell'individuazione della normativa applicabile, con riferimento alla data del commesso reato, deve seguirsi il seguente schema: – per i reati commessi fino al 2 agosto 2017 si applica la disciplina dettata dagli artt. 157 e seguenti cod. pen., come riformulati dalla legge 5 dicembre 2005 n. 251 (c.d. legge Cirielli); – per i reati commessi a far data dal 3 agosto 2017, fino al 31 dicembre 2020, si applica la disciplina prevista dalla legge 23 giugno 2017 n. 103 (c.d. legge Orlando) con i periodi di sospensione previsti dall'art. 159, comma 2, cod. pen. nel testo introdotto da detta legge; – per i reati commessi a far data dal 1 gennaio 2020 si applica: a) in primo grado la disciplina dettata dagli artt. 157 e ss. cod. pen. senza conteggiare la sospensione della prescrizione di cui all'art. 159, comma 2, essendo stata tale norma abrogata dall'art. 2, comma 1, della legge 27 settembre 2021 n. 134 e sostituita con l'art. 161 bis cod. pen.; b) nei gradi successivi la disciplina della improcedibilità, dettata dall'art. 344 bis cod. proc. pen., introdotto dall'art. 2, comma 2, lett. a), di detta ultima legge. (Nella fattispecie, trattandosi del reato di cui all'art. 186, commi 2 lett c) e 2 bis c.d.s. commesso nel vigore della L. 23 giugno 2017, n. 103, c.d. legge Orlando, esso non si era estinto per intervenuta prescrizione prima della pronuncia di appello) (*Mass. Redaz.*) (c.p. art. 157; c.p. art. 159; c.p. art. 161 bis; c.p.p. art. 344 bis) (1)

(1) Non risultano editi precedenti in termini. In dottrina, per approfondire il tema della prescrizione alla luce della riforma Cartabia, v. MANFREDI BONTEMPELLI, *Improcedibilità ex art. 344-bis c.p.p. e processo agli enti*, in *Arch. nuova proc. pen.* 2022, 201; ALBERTO TARLAO, *Prescrizione. Evoluzione dell'istituto. Alcune riflessioni*, in *questa Rivista* 2022, 6 e, per un commento operativo alla Riforma Cartabia: VALERIO DE GIOIA e SONIA GRASSI, *La riforma del processo penale*, Tribuna Dossier.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO E MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Con sentenza del 9 marzo 2023, la Corte d'appello di L'Aquila ha confermato la pronuncia di condanna emessa a carico di D'E.M. per il reato di cui all'art. 186, comma 2, lett. c) e 2-bis cod. strada, fatto commesso il 28 febbraio 2018.

Avverso la sentenza di cui sopra ha proposto ricorso per Cassazione l'imputato, a mezzo del difensore, articolando i seguenti motivi di ricorso.

I) Violazione dell'art. 157 cod. pen. per non avere la Corte di appello dichiarato la estinzione del reato per intervenuta prescrizione maturata prima della pronuncia di secondo grado.

II) Nullità della sentenza per omesso avviso all'indagato della facoltà di farsi assistere dal difensore di fiducia prima dell'accertamento con alcoltest in violazione dell'art. 114 disp. att. cod. proc. pen.

Il Procuratore Generale presso la Corte di Cassazione, con requisitoria scritta, ha concluso per l'annullamento senza rinvio della sentenza impugnata. La difesa ha depositato memoria nella quale si è associato alle conclusioni del P.G.

2. Il ricorso è inammissibile per manifesta infondatezza dei motivi proposti. Il termine massimo di prescrizione della contravvenzione di cui è stato ritenuto responsabile l'imputato è pari ad anni 5.

Il reato per cui si procede è stato commesso il 28 febbraio 2018, dopo l'entrata in vigore della legge 23 giugno 2017 n. 103 (c.d. legge Orlando), applicabile ai fatti commessi a decorrere dal 3 agosto 2017. Tale legge aveva modificato il previgente art. 159, comma 2, cod. proc. pen. e introdotto la sospensione del corso della prescrizione: a) dal termine previsto dall'art. 544 cod. proc. pen. per il deposito della sentenza di condanna di primo grado, sino alla pronuncia del dispositivo della sentenza che definisce il grado successivo per un tempo comunque non superiore a un anno e sei mesi; b) dal termine previsto dall'art. 544 cod. proc. pen. per il deposito della motivazione della sentenza di condanna di secondo grado, sino alla pronuncia del dispositivo della sentenza definitiva, per un tempo comunque non superiore a un anno e sei mesi. L'art. 159, comma 2, cod. proc. pen., così come introdotto dalla legge su indicata, era stato riformulato dall'art. 1, comma 1, lett. e) n. 1 della legge 9 gennaio 2019 n. 3 (c.d. legge Bonafede), che aveva introdotto, a decorrere dal 1° gennaio 2020, la previsione per cui il corso della prescrizione rimane sospeso dalla pronuncia della sentenza di primo grado, o dal decreto di condanna, fino alla data di esecutività della sentenza che definisce il giudizio o della irrevocabilità del decreto di condanna. L'art. 159, comma 2, cod. pen. è stato, infine, definitivamente abrogato dall'art. 2, comma 1,

lett. a) della legge 27 settembre 2021 n. 134, che ha contestualmente introdotto l'art. 161 bis cod. pen., a norma del quale il corso della prescrizione cessa definitivamente con la pronuncia della sentenza di primo grado. La stessa legge ha introdotto, solo per i reati commessi a far data dall'1° gennaio 2020 (ai sensi dell'art. 2 comma 3), all'art. 344 bis cod. proc. pen., l'improcedibilità dell'azione penale in caso di mancata definizione del giudizio di appello e di cassazione entro il termine, rispettivamente, di due anni e di un anno, decorrenti dal novantesimo giorno successivo alla scadenza del termine previsto dall'art. 544 cod. proc. pen. eventualmente prorogato ai sensi dell'art. 154 disp. att. cod. proc. pen., termini prorogabili con ordinanza nei casi previsti dall'art. 344 bis, comma 4, cod. proc. pen.

Con riferimento alla diversa disciplina della prescrizione dettata dalla c.d. legge Orlando e dalla c.d. legge Bonafede il fenomeno della successione delle leggi penali nel tempo non è regolamentato dall'art. 2 cod. pen., posto che le leggi che si sono succedute contengono la previsione della loro applicabilità ai reati commessi a decorrere da una certa data. Con riferimento alla applicabilità dell'istituto della improcedibilità (istituto, peraltro, di carattere processuale), è stata ritenuta manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 344 bis cod. proc. pen., introdotto dall'art. 2, comma 2, della legge 27 settembre 2021, n. 134, per contrasto con gli artt. 3, 25 e 111 Cost., nella parte in cui limita ai procedimenti relativi a reati commessi a far data dal primo gennaio 2020 l'improcedibilità delle impugnazioni per superamento del termine di durata massima del giudizio di legittimità: si è in tal senso ritenuto che la limitazione cronologica dell'applicazione di tale causa di improcedibilità, cui consegue la non punibilità delle condotte, sia frutto di una scelta discrezionale del legislatore, giustificata dalla diversità delle situazioni e risulti coerente con la riforma introdotta dalla legge 9 gennaio 2019 n. 3, in materia di sospensione del termine di prescrizione nei giudizi di impugnazione, egualmente applicabile ai soli reati commessi a decorrere dalla suddetta data, essendo ragionevole la graduale introduzione dell'istituto per consentire un'adeguata organizzazione degli uffici giudiziari (sez. III, n. 1567 del 14 dicembre 2021, dep. 2022, lana, Rv. 282408).

La successione di leggi penali nel tempo, verificatasi con l'abrogazione da parte della Riforma Cartabia [art.2 comma 1 lett. a)] dell'art. 159, comma 2, cod. pen., così come introdotto dalla legge Orlando, e la speculare introduzione dell'art.161-bis cod. pen., che fa cessare il corso della prescrizione definitivamente con la pronuncia della sentenza di primo grado è, invece, disciplinato dall'art. 2 cod. pen., mancando una previsione speciale. Più favorevole deve ritenersi la disciplina della legge Orlando che, comunque, prevedeva, anche dopo la pronuncia della sentenza di primo grado e di grado di appello, il decorrere del termine di prescrizione, sia pure con periodi di sospensione.

Ne consegue l'operatività di diversi regimi di prescrizione, applicabili in ragione della data del commesso reato, secondo lo schema seguente:

– per i reati commessi fino al 2 agosto 2017 si applica la disciplina della prescrizione dettata dagli artt. 157 e seguenti cod. pen., come riformulati dalla legge 5 dicembre 2005 n. 251 (c.d. legge Cirielli);

– per i reati commessi a far data dal 3 agosto 2017, fino al 31 dicembre 2020, si applica la disciplina della prescrizione come prevista dalla legge 23 giugno 2017 n. 103 (c.d. legge Orlando) con i periodi di sospensione previsti dall'art. 159, comma 2, cod. pen. nel testo introdotto da detta legge;

– per i reati commessi a far data dal 1° gennaio 2020 si applica in primo grado la disciplina della prescrizione come dettata dagli artt. 157 e ss. cod. proc. pen, senza conteggiare la sospensione della prescrizione di cui all'art. 159, comma 2, cod. pen., essendo stata tale norma abrogata dall' art. 2, comma 1, lett. a) della legge 27 settembre 2021 n. 134 e sostituita con l'art. 161 bis cod. pen. (c.d. Riforma Cartabia), e nei gradi successivi la disciplina della improcedibilità, introdotta appunto da tale ultima legge.

Poiché il fatto di cui si tratta è stato commesso nel vigore della c.d. legge Orlando, al termine massimo dovranno essere aggiunti anni 1 e mesi 6 di sospensione della prescrizione; pertanto, diversamente da quanto prospettato nel ricorso, la fattispecie in esame non è estinta per intervenuta prescrizione prima della pronuncia di appello.

3. Manifestamente infondato è anche il secondo motivo di ricorso.

La Corte di appello, oltre ad avere posto in rilievo la tardività dell'eccezione, ha osservato nel merito come il verbale di accertamenti urgenti recasse l'attestazione dell'avvenuto avviso rivolto all'imputato di farsi assistere da un difensore di fiducia. Il ricorso non si confronta con tale argomentazione. Pertanto, il motivo è aspecifico risultando carente della necessaria correlazione con le argomentazioni svolte nella decisione impugnata.

4. Consegue alla declaratoria d'inammissibilità del ricorso la condanna del ricorrente al pagamento delle spese processuali, nonché, a norma dell'art. 616 cod. proc. pen., al versamento della somma di euro tremila in favore della Cassa delle ammende, non ravvisandosi assenza di colpa nella determinazione della causa d'inammissibilità (Corte cost. sent. n. 186 del 13 giugno 2000). (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. II, ORD. 29 NOVEMBRE 2023, N. 33230

PRES. CARRATO – EST. CAPONI – RIC. S. S.P.A. (AVV. SPAGGIARI) C. COMUNE DI TRENTO (AVV. COLPI)

Veicoli | Installazione di pellicole oscuranti sui vetri anteriori di un autoveicolo | Modifica costruttiva e funzionale | Sussistenza | Condizioni e limiti | Fondamento.

🔍 L'installazione di pellicole oscuranti sui vetri anteriori di un autoveicolo comporta una modificazione delle caratteristiche costruttive e funzionali di quest'ultimo; pertanto, il proprietario che le applichi è tenuto a sottoporre il veicolo a visita e prova presso la Motorizza-

zione civile, al fine di verificare che esse non riducano, nemmeno parzialmente, il campo visivo a disposizione del conducente e possano, quindi, essere omologate, previo aggiornamento della carta di circolazione. (*nuovo c.s. art. 78*) (1)

(1) Sulla configurabilità dell'illecito di cui all'art. 78 c.d.s., si vedano Cass. civ. 23 aprile 2018, n. 9988, in *questa Rivista* 2018, 624; Cass. civ. 30 maggio 2000, n. 7186, *ivi* 2000, 749 e Giud. pace civ. Santhià 18 novembre 2000, *ivi* 2001, 409.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Nel 2019 l'agenzia per il lavoro S. S.p.A. proponeva appello, dinanzi al Tribunale di Trento, avverso la sentenza del Giudice di pace di Trento di rigetto dell'opposizione a verbale di accertamento della violazione prevista dall'art. 78 del codice della strada (C.d.S.), elevato dalla Polizia municipale del Comune di T.B. per aver circolato con veicolo al quale erano state apportate modifiche – eseguite mediante l'apposizione di pellicole oscuranti – senza aggiornare la carta di circolazione.

Il giudice di primo grado aveva ridotto la sanzione nel minimo edittale, compensando le spese processuali.

La S. S.p.A. denunciava – con il proposto atto di appello – l'errore di ritenere che qualsiasi variazione apportata alle caratteristiche generali costruttive e funzionali del veicolo, compresa la suddetta modificazione, rientri tra quelle che richiedono la verifica presso la Motorizzazione civile e il superamento del controllo al fine dell'aggiornamento della carta di circolazione.

Sosteneva, in particolare, che: (a) il fatto descritto nel verbale (cioè l'apposizione di pellicole oscuranti) non poteva essere riconducibile all'art. 78 C.d.S., non trattandosi di caratteristiche indicate nella carta di circolazione; (b) non sussisteva alcuna norma che imponesse in tal caso una revisione al fine di aggiornamento della carta di circolazione; (c) eventualmente si sarebbe dovuta comminare la sanzione contemplata dall'art. 71 C.d.S. per avere circolato con veicolo a motore non conforme alle prescrizioni stabilite dal regolamento di esecuzione C.d.S..

Il Tribunale di Trento – con la sentenza n. 517/2020 – rigettava l'appello, confermando la pronuncia di primo grado.

Ricorre in cassazione la società appellante soccombente con un motivo, illustrato da memoria. Resiste il Comune di Trento con controricorso, anch'esso illustrato da memoria.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. – L'unico motivo denuncia la violazione e falsa applicazione degli artt. 71, 78 comma 1, 3 e 4, C.d.S., 227 e 236 reg. esec. C.d.S., lamentando l'erroneità della sentenza impugnata con quale si era ritenuto che l'installazione di pellicole oscuranti sui vetri anteriori di un autoveicolo comporti una modifica costruttiva e funzionale sanzionabile, in caso di mancata sottoposizione della vettura a visita e prova presso la Motorizzazione civile, integrava l'illecito di cui all'art. 78 C.d.S., anziché quello sanzionato dall'art. 71, ult. comma, C.d.S., che punisce la circolazione con un veicolo non conforme al regolamento di esecuzione del codice della strada.

La parte censurata della sentenza di appello è essenzialmente la seguente. L'apposizione di pellicole oscuranti sui vetri anteriori dei veicoli è espressamente vietata dalle direttive europee. In particolare, rilevano le direttive 92/22/CEE (vetri di sicurezza), 71/127/CEE (specchi retrovisori) e 77/649/CEE (campo di visibilità anteriore). Tali direttive vietano le pellicole oscuranti sui vetri anteriori dei veicoli.

La ratio è, pertanto, chiara: impedire che venga limitato anche solo parzialmente il campo di visibilità del conducente. Si tratta di direttive self-executing dell'Unione Europea, le quali, quindi, sono immediatamente applicabili anche in Italia. Ciò trova conferma anche nella circolare della Direzione generale della Motorizzazione n. 1680/M360 dell'8/05/2002. L'applicazione di tali pellicole incide sul campo di visibilità del conducente di cui alla voce C – Sicurezza attiva, lett. m) dell'Appendice V del regolamento di esecuzione del codice della strada, che indica espressamente le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli. Pertanto, l'intervento sull'automezzo effettuato dalla S. S.p.A. costituisce una modifica di tali caratteristiche, che – ai sensi dell'art. 78 C.d.S. – comporta la necessità che il proprietario del veicolo sia tenuto a sottoporlo a visita e prova presso la Motorizzazione civile. In caso di inottemperanza (come nel caso di specie), la condotta è sanzionata per la violazione prevista dall'art. 78 C.d.S., poiché è questa la disposizione ad applicarsi nel caso di modifica apportata alle caratteristiche costruttive e funzionali di un veicolo, mentre non si applica l'art. 71 C.d.S..

Con la censura formulata dalla ricorrente si invoca, in particolare, la portata della sentenza di questa Corte n. 9988/2018, con la quale si è statuito che è sanzionabile – in applicazione del citato art. 78 C.d.S. – la condotta di chi circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione e nella carta di circolazione, mentre tale norma non si applica qualora tali modifiche incidano su elementi o parti non contemplate dalla stessa carta di circolazione (nel caso di specie affrontato nella sentenza di legittimità appena richiamata si trattava dell'installazione di un silenziatore non omologato del terminale di scarico e non risultava provato che tale modifica incidesse sulla velocità, rumorosità ed emissioni di gas di scarico del veicolo, ragion per cui avrebbe dovuto avere applicazione l'art. 72 C.d.S. e non l'art. 78 dello stesso C.d.S.).

Oltre a riproporre le argomentazioni fatte valere nelle pregresse fasi di merito, il Comune di Trento deduce che non ha costituito oggetto del ricorso per cassazione il capo autonomo della sentenza impugnata nel quale si afferma la legittimità della sanzione irrogata, per effetto dell'applicazione delle direttive self-executing dell'Unione Europea 92/22/CEE (vetri di sicurezza), 71/127/CEE (specchi retrovisori) e 77/649/CEE (campo di visibilità anteriore), le quali – come già posto in risalto – vietano espressamente l'apposizione di pellicole oscuranti sui vetri anteriori dei veicoli, al fine di impedire che venga limitato anche solo parzialmente il campo di visibilità del conducente.

2. – Il motivo non è fondato.

La motivazione della sentenza resiste alle censure della ricorrente, pur con l'apporto della correzione che segue.

L'applicazione di pellicole oscuranti incide sulle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli. Pertanto, il proprietario che le applichi è tenuto a sottoporre il veicolo a visita e prova presso la Motorizzazione civile al fine di verificare che esse non riducano nemmeno parzialmente il campo visivo a disposizione del conducente, cosicché esse possano essere omologate previo aggiornamento della carta di circolazione.

La contestazione dell'infrazione: «circolava col veicolo [...] cui sono state apportate modifiche a caratteristiche costruttive senza aggiornare la carta di circolazione» è da intendersi formulata in senso brachilogico. Con essa si vuole intendere come sanzionato, in caso di apposizione di pellicole oscuranti, il fatto in sé della mancata sottoposizione del veicolo a visita e prova presso la Motorizzazione civile, in quanto ciò costituisce la violazione di un obbligo di cooperazione del privato con la p.a., indipendentemente dalla circostanza che le pellicole possano essere omologate se del caso con l'aggiornamento della carta di circolazione (circostanza di cui si può verificare l'avveramento solo all'esito della visita e della prova). In caso di inottemperanza (come nel caso di specie), la condotta è sanzionata per violazione dell'art. 78, comma 3, C.d.S.

3. – Il ricorso deve, quindi, essere rigettato.


Le spese seguono la soccombenza e si liquidano come in dispositivo.

Inoltre, ai sensi dell'art. 13 comma 1-quater D.P.R. 115/2002, si dà atto della sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, ad opera della parte ricorrente, di un'ulteriore somma pari a quella prevista per il ricorso a titolo di contributo unificato a norma dell'art. 1-bis dello stesso art. 13, se dovuto. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. II, ORD. 29 NOVEMBRE 2023, N. 33122

PRES. ORILIA – EST. PIRARI – RIC. S.M.F. ED ALTRI (AVV. BRIGUGLIO) C. L.P.A. ED ALTRI (AVV. TERAMO)

Comunione dei diritti reali | Condominio negli edifici | Parti comuni dell'edificio | Area esterna adibita a parcheggio | Riserva di proprietà in capo all'originario proprietario dell'immobile | Utilizzo da parte dei condomini acquirenti | Mancato godimento da parte del titolare | Conseguenze.

 La disciplina legale delle aree destinate a parcheggio, interne o circostanti ai fabbricati di nuova costruzione, impone un vincolo di destinazione, di natura pubblicistica, per il quale gli spazi in questione sono riservati all'uso diretto delle persone che stabilmente occupano le singole unità immobiliari delle quali si compone il fabbricato o che ad esse abitualmente accedono, senza però obbligare l'originario proprietario dell'intero immobile a cederne la proprietà unitamente alla cessione

a tale titolo di ciascuna unità, in quanto le finalità perseguite dal legislatore, d'interesse collettivo e non individuale dei singoli acquirenti di porzioni del fabbricato, o del complesso di essi, sono egualmente conseguite solo che il vincolo di destinazione venga rispettato con il riconoscere e garantire a costoro uno specifico diritto reale d'uso sulle aree stesse. Pertanto, solo in caso di mancato godimento dell'area di parcheggio, il titolare pretermesso avrà diritto al risarcimento del danno, in conseguenza della violazione di norma pubblicistica che incide sul regime della proprietà privata. (*c.c. art. 1117; l. 6 agosto 1965 n. 65, art. 18*) (1)

(1) La sentenza Cass. civ. 10 settembre 2020, n. 18796, in *Arch. loc. cond. e imm.* 2020, 611, aderendo a quanto affermato nella massima in commento, ben chiarisce che "La speciale normativa urbanistica, dettata dall'art. 41 sexies della L. n. 1150 del 1942, introdotto dall'art. 18 della L. n. 765 del 1967, si limita a prescrivere, per i fabbricati di nuova costruzione, la destinazione obbligatoria di appositi spazi a parcheggi in misura proporzionale alla cubatura totale dell'edificio, determinando, mediante tale vincolo di carattere pubblicistico, un diritto reale d'uso sugli spazi predetti a favore di tutti i condomini dell'edificio, senza imporre all'originario costruttore alcun obbligo di cessione in proprietà degli spazi in questione; pertanto, ove manchi un'espressa riserva di proprietà o sia stato omesso qualsiasi riferimento, al riguardo, nei singoli atti di trasferimento delle unità immobiliari, le aree in questione, globalmente considerate, devono essere ritenute parti comuni dell'edificio condominiale, ai sensi dell'art. 1117 c.c., con conseguente legittimazione dell'amministratore di condominio ad esperire, riguardo ad esse, le azioni contro i singoli condomini o contro terzi dirette ad ottenere il ripristino dei luoghi e il risarcimento dei danni, giacché rientranti nel novero degli atti conservativi, al cui compimento l'amministratore è autonomamente legittimato ex art. 1130, n. 4, c.c." In genere sul vincolo di destinazione delle aree destinate a parcheggio, interne o circostanti ai fabbricati di nuova costruzione, v. Cass. civ. 5 aprile 2000, n. 4197, in *www.latribunaplus.it*.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Rilevato che:

1. Con atto di citazione, notificato in data 20 dicembre 2002, L.P.A., L.P.N. e F.G. convennero in giudizio davanti al Tribunale di Messina S.F., S.P., S.F. e S.D., onde ottenere la loro condanna al rilascio, in loro favore, della quota di immobile adibita a parcheggio, ai sensi dell'art. 18, legge 6 agosto 1967, n. 765, ubicata nel piano cantinato dello stabile, sito in Messina, via M. n. 11, nel quale si trovava l'appartamento che essi, il primo in nuda proprietà e gli altri in usufrutto, avevano acquistato dai predetti convenuti e da S.G. con atto del 21 dicembre 1982, unitamente ad un appartamento per civile abitazione, nonché la loro condanna alla consegna di copia della chiave del cancello d'ingresso e del telecomando di apertura a distanza e al risarcimento del danno, assumendo che i predetti avevano loro impedito l'esercizio del diritto di disporre e godere in via esclusiva del parcheggio.

Costituitisi separatamente, i convenuti resistettero alle domande, deducendo che l'area in questione non rientrava tra quelle oggetto di presunzione di comunione ex art. 1117 cod. civ., che l'immobile era stato ultimato nel 1971, vigente la disciplina introdotta dall'art. 18, legge n.

765 del 1967, con la previsione di una zona da adibire a parcheggio nel vano cantinato, che tale area non era mai stata indicata in alcun atto come parte comune dell'edificio, né tale risultava dal regolamento di condominio accettato dagli attori, ma era stata accatastata separatamente dalle abitazioni, munita di autonoma caratura millesimale e, nel 1974, locata a terzi e che gli attori, nel 1982, avevano acquistato il solo appartamento, ma non anche la quota del vano cantinato, senza che potesse richiamarsi il regime pertinenziale introdotto dall'art. 26 della legge n. 47 del 1985, in quanto successivo all'acquisto, oltre ad eccepire la prescrizione del diritto, l'indeterminatezza della domanda e l'inidoneità della superficie del vano ad assicurare il limite prescritto dalla legge n. 765 del 1967 e a proporre domanda riconvenzionale, volta ad ottenere l'annullamento del contratto di compravendita per vizio del consenso in caso di accoglimento la domanda, posto che essi non avrebbero alienato l'appartamento se avessero conosciuto la richiesta del box.

Con sentenza n. 269 del 7 febbraio 2008, pubblicata l'8 febbraio 2008, il Tribunale di Messina rigettò la domanda di revindica, dichiarando inammissibile quella di accertamento del diritto di uso, tardivamente formulata e compensando le spese del giudizio.

Impugnato il predetto provvedimento da L.P.A., L.P.N. e F.G., si costituì nel giudizio S.F., chiedendo il rigetto dell'appello e l'accoglimento dell'appello incidentale sulle spese del giudizio, mentre rimasero contumaci S.F., S.D. e S.P.

Con sentenza n. 1208/2017, pubblicata il 13 dicembre 2017, la Corte d'appello di Messina accolse l'appello proposto dagli attori L.P.-F. limitatamente alla domanda di risarcimento del danno, confermando, per il resto, la decisione del giudice di primo grado che aveva disconosciuto, in capo agli attori, il diritto di proprietà sull'area adibita a parcheggio, siccome non previsto nell'atto di compravendita del 21 dicembre 2007; ritenne inammissibile la richiesta di riconoscimento di diritto d'uso ex lege n. 865 del 1967 in quanto tardiva e condannò S.M.F., S.L., S.A. a corrispondere agli appellanti la somma di euro 19.411,68, con interessi legali fino alla data del soddisfo, compensando tra le parti le spese del procedimento.

2. Contro la predetta sentenza S.M.F., S.L. e S.A. (eredi dell'originario convenuto F.S.), propongono ricorso per cassazione sulla base di due motivi, illustrati anche con memoria. Resistono con controricorso L.P.A., L.P.N. e F.G., proponendo ricorso incidentale, affidato a tre motivi, illustrati anche con memoria, al quale hanno risposto con controricorso i ricorrenti.

Con ordinanza interlocutoria pubblicata il 13 dicembre 2022, questa Corte ha disposto l'integrazione del contraddittorio nei confronti di S.F., S.D. e S.P., che, parti di entrambi i gradi del giudizio di merito, andavano considerati litisconsorti necessari sia per ragioni di ordine sostanziale, essendo stata la domanda di rivendicazione della proprietà dei parcheggi proposta anche avverso essi, sia per ragioni di ordine processuale, atteso che la presenza di più parti nei giudizi di merito deve necessariamente

persistere anche in sede di legittimità, disponendo il rinvio della causa a nuovo ruolo.

Le ricorrenti hanno provveduto alla notifica del ricorso e i controricorrenti del ricorso incidentale anche ai predetti litisconsorti necessari, i quali sono rimasti intimati.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Considerato che:

1. Col primo motivo di ricorso principale, si lamenta la violazione del principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato ex art. 112 cod. proc. civ., e del principio della domanda ex art. 99 cod. proc. civ., in relazione all'articolo 360, primo comma, nn. 3 e 4, cod. proc. civ., nonché motivazione apparente, ex art. 360, primo comma, n. 4, cod. proc. civ., per avere la Corte d'appello condannato i ricorrenti al risarcimento del danno da mancato godimento del parcheggio, per non avere la ditta venditrice, alla luce della normativa del 6 agosto 1967, n. 765, "ottemperato a provvedere il fabbricato degli spazi di parcheggio che in misura dimezzata rispetto a quanto originariamente previsto", senza considerare che la domanda risarcitoria era stata proposta dagli attori solo quale conseguenza della violazione del loro diritto di proprietà pro quota dell'area, sicché, accertata l'insussistenza di tale diritto, anche la domanda risarcitoria per lesione del diritto di proprietà avrebbe dovuto essere rigettata, né poteva essere accolta sulla base di altra e diversa causa petendi, ossia la violazione del diritto di godimento (rectius diritto d'uso), sia in quanto non era mai stata prospettata sotto questo profilo, sia in quanto la domanda sul diritto d'uso era stata anche dichiarata inammissibile.

2. Con secondo motivo di ricorso principale, si lamenta la violazione degli artt. 1026 e 2934 cod. civ., in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., la violazione dell'art. 18, legge 6 agosto 1967, n. 765, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., nonché dell'art. 112 cod. proc. civ., in relazione all'art. 360, primo comma, n. 4, cod. proc. civ., per omesso esame di eccezione e corrispondente motivo d'appello incidentale; la violazione del principio della compensazione lucri cum danno, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ.; la motivazione apparente (all'art. 360, primo comma, n. 4, cod. proc. civ.), perché i giudici d'appello, nel riconoscere il diritto al risarcimento del danno per non avere la ditta venditrice, alla luce della normativa del 6 agosto 1967, n. 765, "ottemperato a provvedere il fabbricato degli spazi di parcheggio che in misura dimezzata rispetto a quanto originariamente previsto", avevano reso una motivazione apodittica, incomprensibile, ingiustificata e oltretutto viziata, sia in quanto contrastante con gli stessi assunti attorei, che di quella porzione avevano chiesto, invece, il riconoscimento in proprietà, così dando per pacifica l'esistenza dei parcheggi e sconfessando l'omessa destinazione di spazi sufficienti a tal fine, affermata, per contro, in sentenza, sia in quanto mancante di qualsiasi cenno all'eccezione di prescrizione per non uso ventennale del diritto d'uso, sollevata dagli attori subordinatamente all'accoglimento della domanda degli appellanti, posto che l'acquisto del bene

risaliva al 1982 e che l'azione era stata esercitata nel 2004, con conseguente omessa pronuncia, sia in quanto sproporzionata nella quantificazione del risarcimento, essendosi basata su una c.t.u. criticata anche per l'indeterminatezza dell'area e per il calcolo dell'importo. I giudici d'appello avevano, infine, omesso di pronunciarsi sul controvalore dell'indennizzo per il riconoscimento del diritto di godimento, ex art. 18, legge 6 agosto 1967, n. 765, che era stato fatto oggetto di eccezione e di richiesta riconvenzionale dei convenuti, sia in primo grado che in appello, e degli stessi attori in sede di note ex art. 183 cod. proc. civ. e in appello, che, se fosse stato valutato, avrebbe consentito di abbattere la pretesa risarcitoria in virtù del principio di compensatio lucri cum danno.

3. Col primo motivo di ricorso incidentale, si lamenta la violazione e falsa applicazione di norme di diritto – art. 112 cod. proc. civ. –, l'omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio, in relazione all'art. 360, primo comma, nn. 3 e 5, cod. proc. civ., perché la Corte d'appello, pur avendo pronunciato sulla domanda di risarcimento del danno conseguente al mancato godimento, da parte degli appellanti, dell'area di parcheggio oggetto di giudizio, aveva omesso di pronunciarsi sul riconoscimento del diritto reale d'uso del parcheggio parimenti invocata dagli appellanti.

4. Col secondo motivo di ricorso incidentale, si lamenta la violazione e falsa applicazione di norme di diritto – art. 112 cod. proc. civ., l'omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio, in relazione all'art. 360, primo comma, nn. 3 e 5, cod. proc. civ., perché la Corte d'appello, pur avendo pronunciato sulla domanda di risarcimento del danno conseguente al mancato godimento, da parte degli appellanti, dell'area di parcheggio oggetto di giudizio, aveva omesso di pronunciarsi sulla richiesta di condanna degli appellati al rilascio, in loro favore, della quota di immobile rivendicata, previa individuazione della sua consistenza e con le modalità richieste in primo grado, in modo tale da garantire ad essi il principio di parità di godimento tra tutti i condomini ex art. 1102 cod. civ..

5. Col terzo motivo di ricorso incidentale, si lamenta, infine, la violazione e falsa applicazione di norme di diritto – artt. 2938 cod. civ. e 112 cod. proc. civ. –, l'omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio, in relazione in relazione all'art. 360, primo comma, nn. 3 e 5, cod. proc. civ., perché la Corte d'appello, pur avendo pronunciato sulla domanda di risarcimento del danno conseguente al mancato godimento, da parte degli appellanti, dell'area di parcheggio oggetto di giudizio, aveva liquidato in loro favore la somma di euro 19.411,68, limitandola nel tempo all'anno 1997 fino alla data di pubblicazione della sentenza di primo grado (8 febbraio 2008), affermando che, per il periodo precedente il 1997, era intervenuta la prescrizione del diritto, senza considerare che tale prescrizione non era stata eccepita e che non poteva essere opposta d'ufficio, sicché il diritto avrebbe dovuto essere riconosciuto a decorrere dal 21 dicembre 1982, data dell'acquisto dell'immobile e

fino alla pubblicazione della sentenza di secondo grado e, con riferimento al periodo successivo, con una frazione dell'intero importo liquidato dal c.t.u., rapportato a una mensilità, per ogni mese successivo alla data di pubblicazione della sentenza di secondo grado, corrispondente al protrarsi del mancato utilizzo di quell'area e fino al soddisfo. Peraltro, quand'anche l'eccezione di prescrizione fosse stata sollevata, comunque i giudici avrebbero dovuto tener conto dei dieci anni precedenti la notifica del primo atto di citazione, avvenuta il 8 marzo 2000, il cui giudizio si era chiuso con la estinzione per mancata riassunzione, e avrebbero perciò dovuto far decorrere la liquidazione dal 8 marzo 2000 fino al soddisfo, trattandosi di un danno immanente ad oggi.

6. Va innanzitutto dichiarata l'inammissibilità del ricorso incidentale, in quanto tardivamente proposto, come eccepito dai S. nel controricorso per resistervi.

Secondo la giurisprudenza di questa Corte, il termine, di complessivi quaranta giorni, di cui agli art. 369 e 370 cod. proc. civ., per il deposito del controricorso per cassazione con contestuale ricorso incidentale decorre, nel caso di notifica reiterata nei confronti della medesima parte, dalla data della prima notifica, a meno che detta notifica non sia viziata da nullità, nel qual caso il termine stesso decorrerà dalla data della seconda notifica, con la conseguenza che la reiterazione della notifica del ricorso per cassazione alla stessa parte, una volta che il procedimento notificatorio si sia già validamente perfezionato, non vale a segnare una nuova decorrenza del termine per la proposizione del controricorso (Cass., Sez. un., 19 marzo 2020, n. 7454).

Va, peraltro, osservato come il principio per cui la notifica del ricorso si intende eseguita alla data di consegna dell'atto all'ufficiale giudiziario e non a quella dell'effettivo recapito trovi applicazione quando si deve accertare il rispetto di un termine di decadenza posto dalla legge a carico del notificante, e non anche quando si tratta di individuare il dies a quo di un termine che il destinatario dell'atto notificato è tenuto a rispettare e che non può che decorrere dal perfezionamento della notificazione, sicché il termine per il deposito del controricorso, che decorre dalla scadenza del termine per il deposito del ricorso di modo che il dies a quo del primo termine opera in effetti anche come dies a quo per il secondo, deve calcolarsi dal giorno della effettiva notificazione del ricorso al controricorrente (vedi Cass., Sez. I, 28 dicembre 2006, n. 27596; Cass., Sez. un., 12 aprile 2012, n. 5769).

In caso poi di notificazione eseguita al difensore, la stessa, in seguito all'introduzione del "domicilio digitale", previsto dall'art. 16 sexies del D.L. n. 179 del 2012, conv. con modif. dalla legge n. 221 del 2012, come modificato dal D.L. n. 90 del 2014, conv. con modif. dalla legge n. 114 del 2014, è valida se eseguita presso l'indirizzo PEC risultante dall'albo professionale di appartenenza, in quanto corrispondente a quello inserito nel pubblico elenco di cui all'art. 6-bis del D.L.vo n. 82 del 2005, atteso che il difensore è obbligato, ai sensi di quest'ultima disposizione, a darne comunicazione al proprio ordine e quest'ultimo

è obbligato ad inserirlo sia nei registri INI PEC, sia nel ReGIndE, di cui al D.M. 21 febbraio 2011 n. 44, gestito dal Ministero della Giustizia (Cass., Sez. un., 28 settembre 2018, n. 23620).

Nella specie, risulta che il ricorso principale sia stato notificato, alla stregua di una delle modalità alternative previste dall'art. 330 cod. proc. civ. (in tal senso, Cass., Sez. V, 21 dicembre 2019, n. 34252), presso il procuratore costituito dei controricorrenti via PEC ai sensi della legge 21 gennaio 1994, n. 53, e sia pervenuto a destinazione il 12 febbraio 2018, sicché il termine per la proposizione del ricorso incidentale andava a scadere il 24 marzo 2018, sebbene prorogato al 26 marzo 2018, siccome ricadente nella giornata di sabato.

È ben vero che il ricorrente ha anche provveduto ad effettuare la notifica del ricorso, via posta, alle parti personalmente e che questa si è perfezionata, per tutti e tre i controricorrenti, con la ricezione dell'atto in data 19 febbraio 2018, sicché il termine per la proposizione del ricorso incidentale avrebbe avuto scadenza al 31 marzo 2018, da posticiparsi al 2 aprile successivo, siccome anch'esso ricadente di sabato.

Tuttavia è al primo dei due termini che occorre far riferimento al fine di individuare il dies a quo del termine per la proposizione del ricorso incidentale, in applicazione del principio, dettato per diversa fattispecie ma valevole anche nel caso in esame, secondo cui qualora la notificazione del ricorso per cassazione ad un difensore agente extra districtum in appello, che abbia eletto domicilio in quel giudizio, venga effettuata sia presso il suo studio, sia presso il domiciliatario, il termine per la notificazione del controricorso decorre dal perfezionamento della prima notificazione, se anteriore (Cass., Sez. III, 21 giugno 2017, n. 15351).

Ne consegue l'inammissibilità del ricorso incidentale in quanto tardivamente proposto, essendo stato il ricorso principale consegnato alla controparte il 12 febbraio 2018 ed essendo stato il ricorso incidentale notificato al procuratore dei ricorrenti il 31 marzo 2018.

7.1 Il primo motivo di ricorso principale è fondato, con logico assorbimento del secondo.

Come è stato chiarito dalla giurisprudenza di questa Corte, la disciplina legale delle aree destinate a parcheggio, interne o circostanti ai fabbricati di nuova costruzione, impone un vincolo di destinazione, di natura pubblicistica, per il quale gli spazi in questione sono riservati all'uso diretto delle persone che stabilmente occupano le singole unità immobiliari delle quali si compone il fabbricato o che ad esse abitualmente accedono (Cass., Sez. un., 17 dicembre 1984, n. 6602; Cass., Sez. II, 7 maggio 1994 n. 4465; Cass., Sez. II, 16 febbraio 1996, n. 1196), senza però obbligare l'originario proprietario dell'intero immobile a cederne la proprietà unitamente alla cessione a tale titolo di ciascuna unità, in quanto le finalità perseguite dal legislatore, d'interesse collettivo e non individuale dei singoli acquirenti di porzioni del fabbricato, o del complesso di essi, sono egualmente conseguite sol che il vincolo di destinazione venga rispettato con il riconoscere e garantire a costoro uno specifico diritto reale d'uso sulle aree stesse

(tra le tante, Cass., Sez. VI-II, 10 settembre 2020, n. 18796, Cass., Sez. II, 30 luglio 1998, n. 7498; Cass., Sez. II, 3 aprile 1998, n. 3422; Cass., Sez. II, 8 maggio 1996, n. 4271 e Cass., Sez. un., 18 luglio 1989, n. 3363, secondo cui l'art. 26, legge 28 febbraio 1985, n. 47 ha portata interpretativa e non innovativa dell'art. 18, legge 6 agosto 1967, n. 765; Cass., Sez. II, 22 aprile 1996, n. 3799, Cass., Sez. III, 10 ottobre 1994, n. 8267).

Pertanto, soltanto ove manchi un'espressa riserva di proprietà o sia stato omissivo qualsiasi riferimento, al riguardo, nei singoli atti di trasferimento delle unità immobiliari, le aree adibite a parcheggio, globalmente considerate, devono essere ritenute parti comuni dell'edificio condominiale, ai sensi dell'art. 1117 cod. civ., con conseguente legittimazione dell'amministratore di condominio ad esperire, riguardo ad esse, le azioni contro i singoli condomini o contro terzi dirette ad ottenere il ripristino dei luoghi e il risarcimento dei danni, giacché rientranti nel novero degli atti conservativi, al cui compimento l'amministratore è autonomamente legittimato ex art. 1130, n. 4, cod. civ. (Cass., Sez. VI-II, 10 settembre 2020, n. 18796), ma non anche quando l'area adibita a parcheggio sia stata oggetto di un'espressa riserva di proprietà, spettando in tal caso al soggetto il diritto d'uso della stessa, atteso che la disciplina in esame non vieta la negoziazione separata delle costruzioni e delle aree di parcheggio ad esse pertinenti, ma esclude che tale negoziazione possa incidere sulla permanenza del vincolo reale di destinazione gravante sulle aree cennate (in tal senso, Cass., Sez. II, 3 aprile 1998, n. 3422).

L'originario proprietario del fabbricato, infatti, così come può legittimamente riservarsi, o cedere a terzi, la proprietà delle aree di parcheggio che eccedano la misura ex lege destinata all'uso degli acquirenti o degli utilizzatori delle singole unità immobiliari (un metro quadrato per ogni venti metri cubi del fabbricato, ex art. 41-sexies, legge 17 agosto 1942, n. 1150, come introdotto dall'art. 18, legge 6 agosto 1967, n. 765, ed il doppio ex art. 2, legge 24 marzo 1989, n. 122), così il medesimo diritto può riservarsi o cedere anche relativamente alle aree soggette al vincolo di destinazione, a condizione che ai detti acquirenti venga riconosciuto e garantito il diritto reale d'uso de quo, stante la ratio della normativa in materia, per la quale la riserva di determinati spazi con tale destinazione è prevista in favore specificamente dei soli occupanti di unità abitative e di quanti stabilmente occupino singole porzioni di proprietà individuale facenti parte dell'edificio (in questi termini, Cass., Sez. II, 5 aprile 2000, n. 4197).

Alla stregua di quanto detto, può allora dirsi che il danno subito dal soggetto che sia titolare del diritto al godimento del bene, avente consistenza di diritto soggettivo, segua de plano al mancato godimento del bene dell'area di parcheggio attribuitogli dalla norma pubblicistica di cui si è detto, avente portata di norma imperativa, che incide sul regime della proprietà privata (in tal senso Cass., Sez. II, 27 dicembre 1994, n. 11188; Cass., Sez. II, 5 aprile 2000, n. 4197, cit.).

7.2 Ciò chiarito in diritto, rileva però il Collegio che i giudici di merito siano incorsi, nella specie, in un contra-

sto irriducibile di affermazioni e in vizio di motivazione apparente allorché hanno, per un verso, escluso che il titolo di proprietà degli appellanti contemplasse la proprietà del vano cantinato, e ritenuto altresì inammissibile, perché tardiva, la domanda volta ad ottenere il riconoscimento, ai proprietari degli appartamenti dell'edificio, del diritto d'uso delle aree adibite a parcheggio, e, per altro verso, ugualmente riconosciuto ai medesimi, in maniera del tutto apodittica, il risarcimento del danno "per mancato godimento del parcheggio", senza minimamente spiegare a che titolo spettasse ad essi l'importo liquidato, stante la decisione negativa (rispettivamente rigetto e inammissibilità) su ciascuno di quelli che avrebbe astrattamente potuto fondarlo.

La riformulazione dell'art. 360, primo comma, n. 5, cod. proc. civ., disposta dall'art. 54 del D.L. 22 giugno 2012, n. 83, conv. in legge 7 agosto 2012, n. 134, deve essere interpretata, alla luce dei canoni ermeneutici dettati dall'art. 12 delle preleggi, come riduzione al "minimo costituzionale" del sindacato di legittimità sulla motivazione. Pertanto, è denunciabile in cassazione solo l'anomalia motivazionale che si tramuta in violazione di legge costituzionalmente rilevante, in quanto attinente all'esistenza della motivazione in sé, purché il vizio risulti dal testo della sentenza impugnata, a prescindere dal confronto con le risultanze processuali. Tale anomalia si esaurisce nella "mancanza assoluta di motivi sotto l'aspetto materiale e grafico", nella "motivazione apparente", nel "contrasto irriducibile tra affermazioni inconciliabili" e nella "motivazione perplessa ed obiettivamente incomprensibile", esclusa qualunque rilevanza del semplice difetto di "sufficienza" della motivazione (tra le varie, Sez. un., Sentenza n. 8053 del 7 aprile 2014 Rv. 629830); più specificamente, sul vizio di motivazione apparente, v. da ultimo, Cass., Sez. un., Ordinanza n. 2767 del 30 gennaio 2023: ricorre il vizio della motivazione apparente quando la motivazione, benché graficamente esistente, non renda, tuttavia, percepibile il fondamento della decisione, perché recante argomentazioni obiettivamente inidonee a far conoscere il ragionamento seguito dal giudice per la formazione del proprio convincimento, non potendosi lasciare all'interprete il compito di integrarla con le più varie, ipotetiche congetture (v. tra le tante, oltre a Cass., Sez. un., Ordinanza n. 2767 del 30 gennaio 2023 cit.; Sez. un., Sentenza n. 22232 del 3 novembre 2016 Rv. 641526; Sez. un., Sentenza n. 16599 del 2016; Sez. VI – I, Ordinanza n. 6758 del 1° marzo 2022 Rv. 664061; Sez. VI – V, Ordinanza n. 13977 del 23 maggio 2019 Rv. 654145).

Alla stregua di tali principi, deve, dunque, ritenersi che l'impossibilità, nella specie, di individuare l'effettiva ratio decidendi che ha portato al riconoscimento del diritto al risarcimento del danno, nonostante il rigetto della domanda di riconoscimento della proprietà delle aree adibite a parcheggio e la declaratoria di inammissibilità di quella di riconoscimento del diritto d'uso, rende meramente apparente la motivazione della sentenza impugnata, con conseguente fondatezza della censura e pedissequo assorbimento del secondo motivo, tutto incentrato sui criteri di liquidazione del danno, postulando evidente-

mente il quantum della pretesa il previo riconoscimento dell'an della stessa.

8. In conclusione, dichiarata l'inammissibilità del ricorso incidentale e la fondatezza del primo motivo di ricorso principale, con assorbimento del secondo, la sentenza deve essere cassata, con rinvio alla Corte d'appello di Messina che, in diversa composizione, dovrà statuire anche sulle spese del giudizio di legittimità.

Sussistono le condizioni per versamento, da parte dei ricorrenti incidentali, dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato, pari a quello previsto per il ricorso a norma dell'art. 1-bis dello stesso art. 13, se dovuto. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. IV, 27 NOVEMBRE 2023, N. 47403 (UD. 4 OTTOBRE 2023)

PRES. DI SALVO – EST. GIORDANO – P.M. COSTANTINI (DIFE) – RIC. M.L.

Norme di comportamento in genere | Violazione della regola cautelare di cui all'art. 141 c.d.s. | Velocità non adeguata alle condizioni di tempo e di luogo | Conseguenze | Fattispecie in tema di omicidio colposo ai danni di un pedone in stato di ebbrezza.

🔪 L'investimento mortale di un pedone in stato di ebbrezza, vestito con abiti poco visibili (scuri), su strada extraurbana non illuminata, comporta la responsabilità del conducente del veicolo qualora non dimostri di aver fatto tutto quanto possibile per evitare l'impatto. La circostanza che la strada sia extraurbana e non illuminata, deve indurre il conducente ad adottare le maggiori cautele possibili, mantenendo sempre il controllo del veicolo ed evitando ogni ostacolo prevedibile. (*Mass. Redaz.*) (*c.p. art. 589; nuovo c.s. art. 141*) (1)

(1) Si richiama opportunamente Cass. pen., sez. IV, 6 settembre 2018, n. 40050, in *questa Rivista* 2019, 180, in tema di velocità adeguata tenuta da conducente, ovvero quella che, alla luce di tutte le circostanze del fatto, risulti – non "ex post" ma "ex ante" – ragionevolmente in grado di evitare un investimento. In genere, sull'obbligo del conducente di moderare adeguatamente la velocità, in relazione alle caratteristiche del veicolo ed alle condizioni ambientali, v. Cass. pen., sez. IV, 21 novembre 2019, n. 47204, *ivi* 2020, 341 e Cass. pen., sez. IV, 23 maggio 2017, n. 25552, in *www.latribunaplus.it*. Per utili riferimenti in tema di violazione dell'art. 141 c.d.s., v. in dottrina, GIULIA FAILLACI, *La responsabilità per omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale*, in *questa Rivista* 2023, 213; MARCO MASSAVELLI, *Velocità non commisurata e sinistro stradale: un caso di omicidio stradale*, *ivi* 2019, 705 e GIAM-PAOLO DE PIAZZI, *La portata dell'art. 141 del codice della strada*, *ivi* 2018, 395.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. La Corte di appello di Torino con sentenza del 14 ottobre 2022, confermava la sentenza di condanna nei confronti di M.L., emessa dal Tribunale di Alessandria in data 31 ottobre 2019, alla pena di mesi due di reclusione per il reato previsto dall'art. 589 cod. pen. perché alla guida del proprio veicolo per colpa generica e specifica a causa della

violazione dell'art. 141, comma 2, cod. strada, cagionava la morte del pedone O.S.

2. Avverso tale decisione ricorre la difesa dell'imputato con un primo motivo di ricorso con cui lamenta l'inosservanza ed erronea applicazione della legge penale circa gli artt. 40, 42, 589 cod. pen. per aver omesso la sentenza impugnata, che sul punto richiama la decisione del giudice di primo grado, di delineare il nesso di causa psichica e di aver accertato tramite un giudizio controfattuale che un diverso comportamento lecito, nei fatti omesso, avrebbe evitato la realizzazione dell'evento con certezza o quantomeno avrebbe avuto significative probabilità di scongiurare l'evento. La sentenza della Corte di appello di Torino, quindi, a parere del ricorrente, ha omesso di valutare il preteso comportamento alternativo lecito che avrebbe potuto evitare l'evento con ragionevole probabilità statistica.

La violazione di legge, pertanto, secondo il ricorrente, emergerebbe dalla considerazione che la motivazione impugnata avrebbe trasformato in certezza probatoria l'affermazione del consulente tecnico del pubblico ministero che nel merito si è espresso in termini di mera presunzione circa l'impatto che avrebbe potuto essere evitato se l'imputato avesse adottato le cautele descritte in imputazione.

3. Con un secondo motivo di ricorso si lamenta l'erronea applicazione della legge penale con riferimento all'art. 589 cod. pen. in quanto emergerebbe l'abnormità del comportamento tenuto dal pedone (visto il tasso alcolemico che aveva al momento dell'impatto) e di conseguenza l'assoluta imprevedibilità della sua presenza, di notte, sul ciglio della strada ove si muoveva scomposta mente. Sostiene il ricorrente che pare illogico pretendere che una persona, dopo aver rispettato la propria sede stradale di competenza e i limiti di velocità, debba altresì farsi carico di prevedere l'ipotetica presenza di un pedone, di notte, vestito di scuro.

4. Il procuratore generale ha concluso per l'inammissibilità del ricorso.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Entrambi i motivi possono ricondursi ad una comune critica. In primo luogo, invero, il Collegio osserva che sostanzialmente è oggetto di impugnativa l'affermazione di responsabilità penale dell'imputato circa l'applicazione delle regole che presidiano la motivazione sulla prova del nesso causale psichico: sia circa l'evitabilità della morte del pedone ancorché si fossero adottati i comportamenti imposti dalle circostanze di tempo e di luogo, sia circa un giudizio di prevedibilità della presenza, in piena notte, sulla stessa carreggiata di marcia priva di illuminazione pubblica, del pedone vestito con abiti scuri. Al riguardo la Corte rileva che il ricorso, sebbene articolato in due motivi, è incentrato sostanzialmente sulla corretta applicazione degli artt. 40, 42, 589 cod. pen. sul punto della causalità psichica dell'omicidio colposo. E, pertanto, entrambi i motivi possono trattarsi contestualmente.

2. Invero, dalla lettura della motivazione della sentenza impugnata – in linea conforme con quella di primo grado – non si colgono i lamentati difetti argomentativi e

i salti logici che impongano la rivisitazione della decisione della Corte di appello sul punto. Specificamente si osservi che la motivazione non solo non appare stridere con i canoni ermeneutici e di utilizzazione della prova sul nesso causale ma, invece, espone coerentemente e con linearità la prova logica della causalità della colpa cui si riferisce il ricorrente.

3. In particolare, in questa sede di legittimità, esclusa una rivisitazione del materiale probatorio circa il nesso di causa psichica, si deve evidenziare che il giudice di appello, circa l'impatto che ha portato alla morte del pedone, fonda e argomenta la sussistenza della prova dell'imputabilità psichica dell'evento morte sulla ordinaria prevedibilità della presenza del pedone e sulla prova certa (non presuntiva o congetturale) che una serie di circostanze avrebbero evitato l'urto dell'auto con il pedone. Quest'ultimo – spiega la motivazione impugnata – avrebbe potuto essere avvistato (ed evitato) dal conducente dell'auto, che quindi avrebbe potuto frenare la corsa del veicolo, se avesse attivato i fari abbaglianti, avesse viaggiato a velocità ridotta, avesse compiuto in extremis una manovra di emergenza, una volta accortosi del pedone in tempo utile per arrestare il veicolo. La considerazione che la vittima avesse un tasso alcolemico molto alto non significa automaticamente che la sua presenza e la sua condotta di pedone siano state incontrollabili e imprevedibili nonché imponderabili da parte dell'imputato alla guida della propria autovettura.

4. Le censure della difesa sul punto sono state compiutamente esaminate dalla sentenza impugnata che quindi non pare esporsi alle critiche reclamate in sede di legittimità. In particolare, con un apprezzamento di merito adeguatamente motivato, riprendendo l'istruttoria dibattimentale operata in primo grado, la motivazione evidenzia il dato, diversamente letto dalla difesa, che il sinistro si è verificato in orario notturno, in una strada provinciale a doppio senso di marcia, priva di illuminazione pubblica, e che il pedone investito camminava in senso opposto a quello di marcia del veicolo condotto dall'imputato ma sulla stessa corsia. Si tratta, quindi, di un comportamento, per quanto verosimilmente influente l'accertato tasso alcolemico della vittima, che, tenuto conto delle circostanze concrete presenti al momento del fatto (oscurità notturna, mancato uso dei fari abbaglianti, strada priva di illuminazione pubblica) rendeva ragionevolmente prevedibile (e non solo per la presenza di veicoli nel senso opposto) la concretizzazione di un rischio di impatto e, quindi, imponeva all'imputato di certo una più alta soglia di attenzione e la riduzione della velocità del veicolo, che invece nel caso concreto era nell'ordine di 78/86 km/h in considerazione della velocità eccessiva nelle condizioni di oscurità, del mancato uso degli abbaglianti, dell'orario notturno, è condivisibile e ragionevole la motivazione circa la sufficiente prova della causalità materiale e psichica per la quale, rispettando le cautele indicate in imputazione, l'evento si sarebbe evitato. Coerentemente, infatti, si desume con ragionevole certezza che, se tali circostanze del fatto fossero state governate diversamente dal con-

ducente dell'autovettura, illuminando la carreggiata con i fari abbaglianti ed effettuando un tentativo di frenata, sarebbe evitato l'impatto con il pedone.

5. Tale passaggio è considerato e valutato esaurientemente nella sentenza della Corte di appello di Torino che, seppur considerando il concorso di colpa della vittima, ritiene l'evento fatale evitabile con un comportamento rispettoso della normale precauzione richiesta all'utente ai sensi del dovere specifico di cautela previsto dall'art. 141, comma 2, cod. strada. Si tratta di una motivazione che resiste alle critiche difensive sul piano della dimostrazione logico-probatoria idonea a spiegare la sussistenza della causalità della colpa e dell'omesso comportamento alternativo lecito. In motivazione si espone con coerenza logica che le circostanze acclarate (ben oltre le dichiarazioni del consulente tecnico del P.M.) non sono superate dagli argomenti difensivi che avrebbero dovuto tendere a dimostrare sul piano logico la prova dell'interruzione del nesso di causalità materiale (invero non emersa nei due gradi di giudizio, secondo gli atti messi a disposizione di questo Collegio) e di causalità psichica, come indicato ripetutamente dalla giurisprudenza di legittimità in tema di omicidio colposo. Pacificamente per la prova dell'elemento soggettivo del reato si richiede non soltanto che l'evento dannoso sia prevedibile, ma altresì che lo stesso sia evitabile dall'agente con l'adozione delle regole cautelari idonee, non potendo essere soggettivamente ascritto per colpa un evento che, con valutazione ex ante, non avrebbe potuto comunque essere evitato. (Sez. IV, n. 9705 del 15 dicembre 2021 (dep. 22 marzo 2022), Pazzoni, Rv. 282855; Sez. IV, n. 34375 del 30 maggio 2017, Fumarulo, Rv. 270823).

6. Non basta la mera asserzione o prospettazione su una ipotetica alternativa causale ma si può escludere la responsabilità soltanto per il caso in cui detto evento si sarebbe comunque verificato, in relazione al medesimo processo causale, nei medesimi tempi e con la stessa gravità od intensità, poiché in tal caso dovrebbe ritenersi che l'evento imputato all'agente non era evitabile (Sez. IV, n. 28782 del 9 giugno 2011, Cezza, Rv. 250713). In tema di causalità nei reati colposi, quindi, l'agente risponde dell'evento provocato con la sua condotta colposa e non di un altro evento ipotizzato, anche se destinato a prodursi ugualmente, ma con evidenze chiare della non evitabilità dell'evento che, invero, nel caso sono mancate.

7. Il ricorso, infatti, insistendo sull'asserita assenza di motivazione circa il comportamento alternativo lecito che avrebbe potuto assumere il conducente dell'auto e sul comportamento abnorme astrattamente ascrivibile alla vittima, non si concentra sull'onere difensivo di dimostrare (nel merito sul piano probatorio, in sede di impugnazione davanti al giudice di legittimità sul piano argomentativo) l'interruzione del nesso causale psichico. Tale onere non può essere confuso con la congettura che il conducente non aveva davanti a sé una condotta alternativa in relazione ad un indimostrato e irrilevante movimento anomalo della vittima.

8. Si impone pertanto il rigetto del ricorso e la condanna del ricorrente al pagamento delle spese processuali. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. IV, 22 NOVEMBRE 2023, N. 46861 (UD. 26 OTTOBRE 2023)

PRES. PICCIALLI – EST. PEZZELLA – P.M. MIGNOLO (CONF.) – RIC. R.S.

Guida in stato di ebbrezza | Rifiuto di sottoporsi all'accertamento dello stato di ebbrezza mediante prelievo di liquido biologico presso un ospedale | Reato di cui all'art. 186, comma 7, c.d.s. | Esclusione | Ragioni.

✎ Non integra il reato di cui all'art. 186 C.d.S., comma 7, il rifiuto del conducente di un veicolo di sottoporsi, su richiesta delle forze dell'ordine operanti, ad accertamenti del tasso alcolemico mediante prelievo di liquido biologico presso un ospedale, qualora il conducente, pur essendo coinvolto in un incidente stradale, non sia abbisognevole di cure mediche. (*Mass. Redaz.*) (*nuovo c.s. art. 186*) (1)

(1) Principio costantemente ribadito dalla S.C. Ex multis, v. Cass. pen., sez. IV, 17 dicembre 2021, n. 46148, in *questa Rivista* 2022, 216 e Cass. pen., sez. IV, 16 marzo 2021, n. 10146, *ivi* 2021, 500.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. La Corte di appello di Caltanissetta, pronunciando sul gravame nel merito proposto odierno ricorrente R.S., con sentenza del 23 febbraio 2023, esclusa la circostanza aggravante di cui all'art. 186 C.d.S., comma 2 *sexies* e, pertanto, rideterminata la pena in anni uno di arresto ed Euro 2000 di ammenda, ne ha confermato l'affermazione di responsabilità operata dal Tribunale di Enna, in composizione monocratica, il 19 maggio 2022, per il reato di cui all'art. 186 C.d.S., comma 7 (in relazione all'art. 186 C.d.S., comma 2, lett. c) perché, in qualità di conducente dell'autoveicolo Volkswagen Golf tg. (*omissis*), sottoposto a controllo su strada, rifiutava di sottoporsi agli accertamenti di cui al medesimo art. 186, commi 3, 4 e 5; con l'aggravante ex art. 186, comma 2 bis di avere provocato un incidente stradale, segnatamente tamponando più auto parche in strada e segnatamente le auto di A.G. e Z.C., in (*omissis*).

2. Avverso tale provvedimento ha proposto ricorso per Cassazione, a mezzo del proprio difensore di fiducia, il R. deducendo i motivi di seguito enunciati nei limiti strettamente necessari per la motivazione, come disposto dall'art. 173 disp. att. c.p.p., comma 1.

Con primo motivo il ricorrente lamenta inosservanza o erronea applicazione dell'art. 186 C.d.S., comma 7 per l'insussistenza delle ipotesi di cui all'art. 186 C.d.S., commi 3, 4 e 5.

Il ricorrente contesta la risposta che la Corte territoriale ha fornito al motivo relativo all'insussistenza dell'elemento oggettivo del reato in quanto l'imputato non ha rifiutato né di sottoporsi agli accertamenti preliminari e nemmeno all'alcoltest su strada o presso il più vicino ufficio o comando di polizia (come previsto dall'art. 186 C.d.S., comma 4), bensì solo a quello di sottoporsi a prelievo di liquido biologico presso una struttura sanitaria, peraltro motivando anche di avere paura degli aghi, in quanto non

ricorreva uno dei due presupposti di legge di cui l'art. 186 C.d.S., comma 5 riserva tale possibilità. Si era di fronte, infatti, ad un soggetto che aveva provocato un incidente stradale, ma lo stesso al contempo non necessitava di cure mediche.

Sul punto viene ricordato che il teste P. ha confermato in dibattimento che venne chiesto a R. se volesse sottoporsi al prelievo ematico in ospedale, che rifiutò, perché in quel momento mancava agli operanti l'alcoltest perché in revisione a Palermo.

La circostanza che egli non si oppose a fare un test mediante etilometro, ma solo al prelievo ematico, che rifiutò per la paura degli aghi – si rileva ancora in ricorso – è stata anche confermata in sede di esame dal R.

Per il ricorrente la conferma della condanna in appello non risulta in alcun modo corretta neanche facendo applicazione del principio di diritto richiamato nella pronuncia impugnata, sancito con la sentenza n. 12142/2021 di questa Corte.

Il ricorrente ricorda che si era contestato, invero, con i motivi di appello l'inapplicabilità del principio di diritto richiamato in prime cure e confermato dai giudici di seconde cure. Ciò perché con la sentenza n. 12142/2021, è stato ritenuto integrato il reato di cui all'art. 186 C.d.S., comma 7, poiché, come si evince dalla sua motivazione, l'imputato non si era opposto all'accompagnamento in caserma e, solo una volta accompagnato in tale luogo, si era rifiutato di sottoporsi ad alcoltest.

L'errore interpretativo già lamentato con i motivi di appello – prosegue il ricorso – è evidenziato dalle stesse argomentazioni della sentenza richiamata, con la quale, il giudice della nomofilachia, nel premettere che il reato di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti alcolimetrici, previsto dall'art. 186 C.d.S., comma 7 è configurabile anche nel caso di manifestazione sintomatica della condizione di ebbrezza alcolica da parte del soggetto sottoposto ad accertamento, stante l'autonomia di detto reato rispetto alla distinta fattispecie di guida in stato di ebbrezza, disciplinata dal medesimo art. 186, comma 2 (Sez. IV, n. 13851 del 12 novembre 2014, dep. 2015, Fattizzo, Rv. 262870), ha ricordato che, ai sensi del comma 7, è punibile il rifiuto di uno tra gli accertamenti previsti dai commi 3, 4 o 5 del medesimo articolo: cioè sia del c.d. pretest che del vero e proprio test alcolimetrico.

Nel caso di specie, si ripete, l'imputato non è stato sottoposto ad alcun pretest, nè rispetto a ciò ha opposto un qualche rifiuto, tale da ritenerlo responsabile del reato di cui all'art. 186 C.d.S., comma 7. E anche ritenendo che lo stesso si trovasse nell'ipotesi di cui all'art. 186 C.d.S., comma 4, dato che in sentenza si è desunto lo stato di ebbrezza alcolica dell'imputato dall'accertamento sintomatologico effettuato dagli agenti di P.G., la Corte nissena avrebbe potuto affermarne la penale responsabilità solo se lo stesso si fosse rifiutato di sottoporsi ad accertamento mediante alcoltest presso il comando più vicino e non, invece, in relazione all'invito fattogli di sottoporsi a prelievo di liquido biologico presso la struttura sanitaria, non ricorrendo le condizioni di legge di cui all'art. 186 C.d.S., comma 5.

Ciò perché il solo verificarsi dell'incidente, così come ricavabile dal capo di imputazione, avrebbe potuto legittimare gli agenti di P.G. a seguire la procedura di cui all'art. 186 C.d.S., comma 5, ovvero di richiedere l'accertamento del tasso alcolemico in ambito sanitario, poiché, ciò è rigorosamente circoscritto al caso di soggetti coinvolti in incidenti stradali e abissognevoli di cure mediche (come chiaramente affermato da Sez. IV, n. 21885 del 6 aprile 2017, Daneffi, Rv. 270004).

Nel caso di specie, pur ritenendo verificata la prima condizione, sicuramente, la seconda non ricorreva e, conseguentemente, il rifiuto opposto dall'imputato era legittimo e non sanzionabile ai sensi dell'art. 186 C.d.S., comma 7.

Con il secondo motivo di ricorso si lamentano mancanza, contraddittorietà o manifesta illogicità della motivazione in relazione alla richiesta di applicazione della causa di non punibilità ex art. 131 bis c.p., negata dalla Corte nissena con una motivazione che si assume essere assertiva, laddove si sarebbe espresso un giudizio di riprovevolezza nei confronti dell'imputato eccessivo e generalizzato.

Con il terzo motivo di ricorso si lamentano mancanza, contraddittorietà o manifesta illogicità della motivazione in relazione all'eccessività del trattamento sanzionatorio e all'omesso riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche.

Con il quarto motivo si denuncia mancanza, contraddittorietà o manifesta illogicità della motivazione in relazione all'eccessività del trattamento sanzionatorio accessorio, con particolare riferimento alla durata della sospensione della patente di guida.

Chiede, pertanto, annullarsi la sentenza impugnata.

3. Il P.G. presso questa Corte ha reso le conclusioni scritte riportate in epigrafe.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. La doglianza formulata con il primo motivo di ricorso appare fondata e, pertanto, la sentenza impugnata va annullata senza rinvio perché il fatto non sussiste.

2. Ed invero l'art. 186 C.d.S., comma 5, prevede testualmente la possibilità di procedere all'accertamento del tasso alcolemico da parte delle strutture sanitarie ivi indicate esclusivamente "per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche".

Questa Corte di legittimità ha costantemente ribadito, nel giudicare fattispecie sovrapponibili a quella che ci occupa, che non integra il reato di cui all'art. 186 C.d.S., comma 7, il rifiuto del conducente di un veicolo di sottoporsi ad accertamenti del tasso alcolemico mediante prelievo di liquido biologico presso un ospedale, non trattandosi di condotta tipizzata dal combinato disposto dei commi 3, 4, 5 e 7 di detto articolo che punisce il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti mediante etilometro, a quelli preliminari tramite "screening," e a quelli svolti su richiesta della polizia giudiziaria dalle strutture sanitarie alle cui cure mediche siano sottoposti i conducenti coinvolti in sinistri stradali (Sez. IV, n. 10146 del 15 dicembre 2020 dep. 2021, Mingarelli, Rv. 280953; conf. Sez. IV, n. 46148 del 15 ottobre 2021, Novelli, Rv. 282302).

Pacifica è che la possibilità di procedere, su richiesta delle forze dell'ordine operanti, all'accertamento del tasso alcolemico in ambito sanitario, è subordinata dalla legge all'esistenza di due presupposti ben precisi, essendo rigorosamente circoscritta al caso di soggetti coinvolti in incidenti stradali e abbinabili a cure mediche. Ne consegue che tali due condizioni sono tassative e devono ricorrere congiuntamente, come risulta inequivocabilmente dal tenore testuale della norma.

Nel caso in esame ricorreva sicuramente la prima delle condizioni appena indicate (in quanto dalla motivazione della sentenza impugnata si evince che si era verificato un incidente stradale, ascrivibile alla condotta di guida dell'imputato). Ma la seconda condizione non ricorreva, perché dalla pronuncia in esame, così come da quella di primo grado, non risulta che l'imputato avesse necessità di sottoporsi a cure mediche.


La Corte territoriale, peraltro, come già il giudice di primo grado, ha dato atto che gli organi di P.G. non disponevano dell'etilometro, da qui la richiesta, rivolta all'imputato dagli operanti, di recarsi presso la vicina struttura sanitaria, per sottoporsi al test alcolemico.

3. Ne deriva che la richiesta rivolta dagli operanti al conducente era illegittima e dunque il rifiuto, da parte di quest'ultimo, di ottemperarvi è penalmente irrilevante. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. IV, 8 NOVEMBRE 2023, N. 44905 (UD. 12 OTTOBRE 2023)

PRES. CIAMPI – EST. CENCI – P.M. PASSAFIUME (DIFF.) – RIC. F.A.

Patente | Guida senza patente | Recidiva nel biennio | Reiterazione dell'illecito depenalizzato | Mera contestazione | Sufficienza | Esclusione | Accertamento definitivo | Necessità | Onere probatorio del pubblico ministero.

 In tema di guida senza patente, per l'integrazione della recidiva nel biennio, idonea, ex art. 5 D.L.vo 5 gennaio 2016, n. 8, ad escludere il reato dal novero di quelli depenalizzati, non è sufficiente che sia intervenuta la mera contestazione dell'illecito depenalizzato, ma è necessario che questo sia stato oggetto di accertamento definitivo, alla cui dimostrazione è onerato il pubblico ministero. (*d.l.vo 15 gennaio 2016 n. 8, art. 5; d.l.vo 15 gennaio 2016 n. 8, art. 1; d.l.vo 15 gennaio 2016 n. 8, art. 6; l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 8 bis; nuovo c.s. art. 116*) (1)

(1) In senso sostanzialmente conforme, v. Cass. pen., sez. IV, 14 giugno 2018, n. 27398, in *questa Rivista* 2019, 179 e Cass. pen., sez. IV, 8 febbraio 2018, n. 6163, *ivi* 2018, 524.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. La Corte di appello di Napoli il 12 ottobre 2022 in parziale riforma della sentenza, appellata dall'imputato, con cui il Tribunale di Avellino il 27 novembre 2000, all'e-

sito del dibattimento, ha riconosciuto A.F. responsabile del reato di guida senza patente perché mai conseguita, con la recidiva nel biennio, fatto commesso il 24 marzo 2018, in conseguenza condannandolo alla pena di giustizia, ha rideterminato la sanzione, riducendola; con conferma nel resto.

2. Ricorre per la cassazione della sentenza l'imputato, tramite difensore di fiducia, affidandosi a tre motivi con i quali denuncia violazione di legge (tutti i motivi), anche sotto il profilo della mancanza dell'apparato giustificativo (il secondo motivo), e vizio di motivazione (il secondo motivo).

2.1. Con il primo motivo lamenta la violazione delle norme sull'acquisizione della prova, avendo entrambi i Giudici di merito dato per scontata la avvenuta definitività dell'accertamento amministrativo sulla analoga contestazione che era stata operata nei confronti del predetto dalla polizia giudiziaria il 28 aprile 2017, «non avendo l'imputato dedotto o provato alcunché per contestare la definitività dell'accertamento»

(così alla p. 3 della sentenza del Tribunale) ovvero perché «non risulta neanche dedotta alcuna impugnazione e/o annullamento della contravvenzione elevata, per fatto analogo, in data 28 aprile 2017 di guida che non è revocabile in dubbio la definitività del provvedimento amministrativo» (così alla p. 2 della decisione impugnata). Sottolinea mancare agli atti la prova della definitività del pregresso precedente amministrativo per analoga violazione.

2.2. Tramite il secondo motivo A.F. propone la stessa doglianza in tema di accertamento della recidiva sotto il profilo del difetto di motivazione, che sarebbe contraddittoria, manifestamente illogica e addirittura mancante.

2.3. Con il terzo motivo censura l'omesso riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche con motivazione che si ritiene inadeguata, essendo incentrata sulla personalità dell'imputato, senza tuttavia considerare la non gravità del fatto, la risalenza nel tempo della vicenda e la natura non allarmante dei precedenti penali.

Chiede, pertanto, l'annullamento della sentenza impugnata.

3. Il processo, originariamente fissato innanzi alla Sez. VII della S.C., con ordinanza del 7 giugno 2023 è stato restituito a Sez. IV con la seguente motivazione: «considerato [...] che la questione inerente all'onere della prova in tema di recidiva nel biennio non è manifestamente infondata».

4. Il P.G. nella requisitoria scritta del 9 settembre 2023 ha chiesto dichiararsi inammissibile il ricorso.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Premesso che il reato contestato si prescrive il 24 settembre 2024, il ricorso è fondato, ponendo in maniera appropriata la questione dell'onere della prova in tema di recidiva nel biennio nel reato di guida senza patente.

2. Appare opportuno premettere che «In tema di guida senza patente, per l'integrazione della recidiva nel biennio idonea, ai sensi dell'art. 5 D.L.vo 5 gennaio 2016, n. 8, ad escludere il reato dall'area della depenalizzazione, non

è sufficiente che sia intervenuta la mera contestazione dell'illecito depenalizzato ma è necessario che questo sia stato definitivamente accertato», così, *ex plurimis*, Sez. IV, n. 27398 del 6 aprile 2018, P.M. in proc. Dedominici, Rv. 273405).

Ciò posto, essendo la recidiva nella struttura dell'illecito di cui all'art. 116 del D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285, un elemento costitutivo del reato, l'onere della prova circa la definitività del precedente accertamento amministrativo è, come da regola generale, in capo al Pubblico Ministero, come peraltro già ritenuto, sempre in tema di guida senza patente, nella parte motiva di Sez. IV, n. 6163 del 24 ottobre 2017, dep. 2018, P.M. in proc. Okere Onyewuchi, Rv. 272209 («In tema di guida senza patente, per l'integrazione della recidiva nel biennio idonea, ai sensi dell'art. 5 D.L.vo 5 gennaio 2016, n. 8, ad escludere il reato dall'area della depenalizzazione, non è sufficiente che sia intervenuta la mera contestazione dell'illecito depenalizzato ma è necessario che questo sia stato definitivamente accertato. (Fattispecie in cui la S. C. ha dichiarato l'inammissibilità, per carenza di interesse, del ricorso proposto dal procuratore generale avverso la sentenza di assoluzione per intervenuta depenalizzazione, non avendo il ricorrente dato dimostrazione che la violazione amministrativa, della cui sola contestazione si dava atto nell'imputazione, fosse stata definitivamente accertata)»: in tale pronunzia, infatti, si è fatta applicazione proprio del principio compendiato nel brocardo *onus probandi incumbit ei qui dicit*, respingendo il ricorso della Parte pubblica avverso sentenza liberatoria, poiché (come si legge alla p. 5, punto n. 2.2, del «considerato in diritto») la «contestazione non fa menzione del definitivo accertamento della violazione amministrativa; sicché il ricorrente [P.M.] avrebbe dovuto dare dimostrazione che questa era stata accertata in via definitiva».

Non può seriamente dubitarsi che spetta all'Accusa dimostrare gli elementi costitutivi del reato (tra i numerosi esempi che si potrebbero fare di applicazione del richiamato principio, cfr., in tema di destinazione della droga allo spaccio, Sez. VI, n. 26738 del 18 settembre 2020, Canduci, Rv. 279614; Sez. VI, n. 19047 del 10 gennaio 2013, P.G. in proc. Grillo, Rv. 255165; Sez. IV, n. 39262 del 25 settembre 2008, P.G. in proc. Brambati, Rv. 241468; Sez. IV, n. 36755 del 4 giugno 2004, Vidonis, Rv. 229685; Sez. IV, n. 1355 del 20 dicembre 1995, dep. 1996, P.G. in proc. Valacchi, Rv. 204053; in tema di percepibilità dell'osceno per effetto della esposizione al pubblico delle pubblicazioni nel reato già previsto dall'art. 528 cod. peno e ora depenalizzato *ex art. 2*, comma 2, lett. a, del D.L.vo 15 gennaio 2016, n. 8, V. Sez. III, n. 34417 del 6 luglio 2005, Furnari, Rv. 232486).


In conseguenza di quanto precede, nell'accertamento del reato di guida senza patente il Giudice non potrà «ribaltare» sull'imputato la dimostrazione della non avvenuta definitività dell'accertamento amministrativo.

3. Essendo le ulteriori questioni assorbite, la sentenza impugnata va annullata con rinvio a diversa Sezione della Corte di appello di Napoli. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. II, ORD. 30 OTTOBRE 2023, N. 30126

PRES. MANNA – EST. VARRONE – RIC. P.G. (AVV. MAEDDU) C. COMUNE DI ALGHERO ED ALTRO (AVV. MORETTE)

Velocità | Limiti fissi | Accertamento | Apparecchi rilevatori | Verifica di funzionalità | Taratura | Differenze | Conseguenze.

 In tema di sanzioni amministrative, il superamento del collaudo da parte delle apparecchiature di misurazione della velocità, nonché l'esito positivo delle verifiche di funzionalità effettuate sullo stesso, non hanno la stessa finalità della taratura, di talché ove quest'ultima risulti comunque omessa o non periodicamente effettuata la sanzione *ex art. 142 del D.L.vo n. 285 del 1992* deve ritenersi illegittima. (*nuovo c.s. art. 142; l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 22; d.m. 13 giugno 2017 n. 282*) (1)

(1) Sull'obbligo, a seguito della declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, c.d.s. (Corte cost. n. 113 del 2015), di sottoporre tutte le apparecchiature di misurazione della velocità a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, si veda, per tutte, Cass. civ. 6 marzo 2023, n. 6579, pubblicata per esteso in *questa Rivista* 2023, 312, con nota di LUCIANO MATTARELLI, *Anche il sistema SICVE-Tutor deve essere soggetto a verifiche periodiche di taratura e controllo di perfetta funzionalità*. La citata sentenza Corte cost. 18 giugno 2015, n. 113, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale, in riferimento all'art. 3 Cost., dell'art. 45, comma 6, c.d.s., nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura, trovasi pubblicata *ivi* 2015, 587.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. G.P. proponeva appello avverso la sentenza n. 462/19 emessa dal Giudice di pace di Sassari il 12 settembre 2019. Esponeva che con verbale di accertamento e contestazione n. 4992 del Corpo di Polizia Locale di Alghero era stata contestata al P. la violazione dell'art. 142, commi 9 e 11, C.d.S., era stata disposta la sospensione della patente ed il pagamento della sanzione pecuniaria di euro 829,00 oltre alla decurtazione di 10 punti dalla patente.

Avverso il predetto verbale aveva presentato ricorso ed era stata iscritta la causa al n. 1174/2018. Con decreto prot. n. 74709/18/Pat del 24 agosto 2018, notificato il 25 ottobre 2018, il Prefetto della Provincia di Sassari, a seguito dello stesso verbale di accertamento e contestazione di violazione alle norme della circolazione stradale, aveva contestato la violazione dell'art. 142 comma 9 bis C.d.s. asserendo che il ricorrente percorreva un tratto di tratto dove vigeva il limite di 50 km/h.

Per l'effetto, stante il superamento del limite per 60 km/h aveva disposto la sospensione della patente per mesi sei. Anche contro il predetto provvedimento veniva proposta impugnazione che veniva iscritta al n. 1613/18. I due procedimenti venivano riuniti.

2. Il giudice di pace rigettava l'opposizione.

3. G.P. proponeva appello avverso la suddetta sentenza.

4. Il Tribunale di Sassari rigettava l'appello confermando la sentenza impugnata. In particolare, sulla violazione del D.M. n. 282/2017 evidenziava che l'apparecchio era regolarmente omologato e sottoposto a taratura oltre che alle verifiche in data 26 gennaio 2018 e 17 agosto 2018 (l'ultima effettuata lo stesso giorno in cui era stata rilevata l'infrazione).

L'apparecchio aveva superato il collaudo e le verifiche successive e la contestazione sul corretto funzionamento dell'apparecchio proposta dall'appellante era del tutto generica e sprovvista di prova.

Sulla violazione del termine di giorni trenta di cui all'art. 2 legge n. 241/90 il Tribunale rilevava che il provvedimento era stato emesso sette giorni dopo il ritiro della patente, e dunque nel termine, anche se era stato notificato il 25 ottobre 2018 non esiste alcuna previsione che ne determinava la caducazione per tardività (Cassazione civile sez. I, 9 maggio 2006, n. 10666).

Sul posizionamento dei cartelli stradali, nessuna disposizione imponeva che la postazione mobile di rilevazione della velocità dovesse obbligatoriamente essere preannunciata dall'apposizione di cartelli mobili. Al contrario "La funzione di avviso dell'utenza circa la possibilità di subire un accertamento della velocità di marcia mediante apparecchiature elettroniche su un determinato tratto di strada era infatti adeguatamente assicurata da qualsiasi cartello di avviso, indipendentemente dalla sua natura fissa o mobile, e senza che rilevasse in alcun modo il tipo di postazione di controllo, permanente o temporanea." (Cassazione civile sez. VI, 20 novembre 2019, n. 30207, Cassazione civile sez. II, 30 gennaio 2020).

5. G.P. ha proposto ricorso per cassazione avverso la suddetta sentenza.

6. il Comune di Alghero ha resistito con controricorso.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Il primo motivo di ricorso è così rubricato: violazione e falsa applicazione degli artt. 112 e 320 c.p.c. e L. n. 689 del 1981, art. 22, nonché – in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 5 – il vizio di difetto di motivazione in ordine alla corretta applicazione del principio dell'onere della prova di cui all'art. 320 c.p.c. e 2967 c.c.

Secondo il ricorrente l'opponente a sanzione amministrativa può limitarsi, come ha fatto, ad eccepire l'insussistenza della taratura periodica onerando, pertanto, l'amministrazione del relativo onere probatorio. Spetterebbe alla P.A. fornire la prova della sussistenza degli elementi che attengono alle modalità di accertamento e dunque alla taratura dell'apparecchio rilevatore.

Il Giudice, conseguentemente, ha il potere-dovere di verificare la legittimità formale e sostanziale della pretesa sanzionatoria, controllandone l'intrinseco fondamento, sia sul piano dell'esistenza storica dei fatti, sia sul piano della qualificazione giuridica.

2. Il secondo motivo di ricorso è così rubricato: il vizio di violazione e falsa applicazione di legge (art. 345 Reg.to C.d.s. e L. n. 168 del 2002, art. 45 comma 6 C.d.s., art. 142 C.d.s. e art. 7 e subalterni D.M. 13 giugno 2017 n. 282),

nonché – in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 5 – il difetto di motivazione in ordine all'omessa pronuncia su una eccezione di nullità rilevabile di ufficio in materia di prova afferente la taratura dell'apparecchiatura utilizzata per il rilevamento della velocità.

Il ricorrente afferma che a seguito della pronuncia della Corte costituzionale è stato emanato il D.M. 282/2017 che è entrato in vigore il 1° agosto 2017. Nella specie, l'ultima taratura era stata effettuata in data 10 aprile 2017 quindi ben un anno prima rispetto alla data contestata. Al momento della supposta infrazione, pertanto, come emergerebbe dagli stessi documenti depositati in atti da controparte, lo strumento di rilevazione della velocità non risultava sottoposto a taratura periodica, in quanto il certificato riportato nel verbale risultava scaduto, ragion per cui il verbale tutti gli atti conseguenti andavano annullati.

3. I due motivi di ricorso, che stante la loro evidente connessione possono essere esaminati congiuntamente, sono fondati.

Risulta dagli atti che l'ultima taratura dell'apparecchio utilizzato per il rilevamento della velocità da parte degli agenti accertatori era stata effettuata in data 10 aprile 2017. Di conseguenza al momento della violazione in data 17 agosto 2018 era trascorso un anno dall'ultima taratura sicché lo strumento non poteva essere utilmente utilizzato fino al suo rinnovo. La sentenza impugnata, invece, confonde la verifica di funzionalità con la taratura, mentre le due attività sono distinte e svolgono funzioni diverse.

D'altra parte lo stesso Comune di Alghero cita la norma transitoria del D.M. n. 282 del 2017 secondo cui: L'impiego dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, per i quali non sia stata imposta, in sede di approvazione del prototipo ai sensi dell'articolo 192, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, ovvero non sia stata eseguita volontariamente la procedura di taratura, è subordinato alla esecuzione con esito positivo della medesima, a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto. I dispositivi, le apparecchiature ed i mezzi tecnici per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità che, alla data di pubblicazione del presente decreto, sono in regola con la verifica di taratura effettuata secondo le previgenti procedure e disposizioni, sono soggetti alle disposizioni del presente decreto dalla prima taratura successiva e comunque entro un anno dalla sua pubblicazione.

Nel caso di specie, pertanto, risulta incontestato che al momento dell'accertamento dell'infrazione era decorso un anno dalla pubblicazione del decreto senza che l'apparecchio fosse sottoposto a nuova taratura dopo quella dell'aprile del 2017.

4. In conclusione la Corte accoglie il ricorso, cassa la sentenza impugnata e non essendo necessari ulteriori accertamenti di merito annulla il verbale n. 4992 del Corpo di Polizia locale del Comune di Alghero di accertamento di violazione dell'art. 142, comma 9, del codice della strada datato 17 agosto 2018.


5. Le spese del giudizio seguono la soccombenza e si liquidano nel seguente modo:

- giudizio di primo grado dinanzi al giudice di pace, euro 346, oltre al rimborso forfettario al 15% IVA e CPA;
- giudizio di appello dinanzi al Tribunale di Sassari euro 662 oltre al rimborso forfettario al 15% IVA e CPA.
- giudizio di legittimità euro 800 più 200 per esborsi oltre IVA e CPA. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. II, ORD. 26 OTTOBRE 2023, N. 29727

PRES. MANNA – EST. GUIDA – RIC. K.L. COOP (AVV. RUGGIERO) C. ROMA CAPITALE (AVV. RIZZO)

Limiti alla circolazione | Zona a traffico limitato | Transito da parte di autovettura a noleggio con conducente | Fatto realizzatosi quando il D.L. n. 207/2008, conv. con modif. dalla L. n. 14/2009, era sospeso | Libera transitabilità | Esclusione | Coordinamento del comma 3 dell'art. 11 L. n. 21/1992 con il comma 1 dello stesso articolo | Verifica della esistenza di regolamenti comunali che ponevano limitazioni alla circolazione dei NCC in ZTL | Necessità.

 In tema di noleggio con conducente, la circolazione nelle zone a traffico illimitato nel periodo in cui l'applicazione del D.L. n. 5 del 2009, conv. con modif. dalla L. 9 aprile 2009, n. 33, era sospesa, non era libera, giacché i commi 1 e 3 dell'art. 11 della L. n. 21 del 1992 dovevano ritenersi vigenti al tempo della indicata sospensione, sicché non era riconosciuto agli esercenti il servizio di autonoleggio con conducente il transito nelle zone a traffico limitato senza condizioni o limiti, rinviando la legge per la disciplina concreta di tale esercizio alla potestà regolamentare del comune. (*d.l. 30 dicembre 2016 n. 244, art. 9; l. 15 gennaio 1992 n. 21, art. 5 bis; l. 15 gennaio 1992 n. 21, art. 11; d.l. 30 dicembre 2008 n. 207, art. 29; d.l. 10 febbraio 2009 n. 5*) (1)

(1) In continuità con i precedenti di Cass. civ. 8 ottobre 2008, n. 24827, in *questa Rivista* 2009, 310 e Cass. civ. 10 ottobre 2008, n. 24942, *ivi* 2003, 42.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Rilevato che:

1. con sentenza n. 16653/2016, il Giudice di pace di Roma rigettava l'opposizione, proposta L. n. 689 del 1981, ex art. 22, dalla K.L. coop. avverso dieci verbali di accertamento emessi da Roma Capitale, tutti elevati nei confronti dell'opponente nel mese di (*Omissis*), per aver la stessa, con il veicolo targato (*Omissis*), di sua proprietà, violato l'art. 7 C.d.S., commi 1 e 14 circolando nella corsia riservata ai mezzi pubblici di Roma Capitale, ovvero l'art. 7 C.d.S., commi 9 e 14, accedendo nella zona a traffico limitato della stessa Roma Capitale senza la prescritta autorizzazione;
2. con sentenza n. 22335/2019, nella costituzione dell'appellata Roma Capitale, il Tribunale di Roma rigettava l'appello proposto dalla K.L., condannata la cooperativa

alle spese del grado. Più esattamente, per quanto ancora di rilievo in questa sede, il giudice dell'appello fondava la propria decisione sulla circostanza che la società appellante non aveva depositato alcuna licenza NCC di cui pretendeva essere titolare, attestante l'esercizio autorizzato dell'attività di noleggio con conducente (per come disciplinato dalla L. n. 21 del 1992, art. 11), nonché sulla tardività ed inutilizzabilità della comunicazione rilasciata dall'Agenzia della Mobilità il 13 aprile 2016 che attestava il rilascio, in favore della società, del permesso di circolazione nella ztl di Roma Capitale. Nel merito, il Tribunale di Roma ribadiva che la sentenza del Tar Lazio n. 11636/2015 del 13 ottobre 2015, invocata dall'appellante, con cui erano state annullate le delibere comunali 30 dicembre 2014, n. 379 e del 16 marzo 2015, che avevano previsto maggiori oneri rispetto al passato per l'ottenimento dell'accesso alla ztl, e a seguito delle quali Roma Capitale aveva provveduto a revocare la licenza alla cooperativa K.L., con comunicazione del 2 marzo 2015, non aveva assunto nessuna statuizione sull'obbligo della preventiva comunicazione di accesso, previsto invece come indefettibile da diversa delibera Comune di Roma n. 553 del 2001. Di qui l'irrelevanza (rispetto alla materia del contendere) della sentenza del giudice amministrativo;

3. avverso la citata sentenza di appello proponeva ricorso per cassazione, basato su sette motivi, la società cooperativa K.L., cui resisteva con controricorso Roma Capitale;

4 in prossimità dell'adunanza camerale, la K.L. ha depositato una memoria ex art. 380-bis.1 c.p.c.; all'esito dell'udienza camerale del 24 novembre 2022, il precedente Collegio, con ordinanza interlocutoria n. 10098/2023, atteso che il quinto motivo di ricorso poneva una questione di massima di particolare rilevanza che, in altro giudizio, era già stata rimessa alle Sezioni unite di questa Corte con l'ordinanza interlocutoria 1 marzo 2022, n. 6781, ha rinviato la causa a nuovo ruolo (ed è per questa ragione che essa viene discussa in questa camera di consiglio) in attesa della decisione delle Sezioni unite. Infine, la ricorrente ha depositato una memoria in prossimità di questa camera di consiglio.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Considerato che:

1. con il primo motivo di ricorso la società deduce – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 4, c.p.c., – la nullità della sentenza per violazione dell'art. 112, c.p.c., ritenendo che il Giudice di appello si sia arrogato il potere di ampliare il thema decidendum già fissato in primo grado, per avere deciso sulla questione della titolarità della licenza NCC per l'esercizio dell'attività di noleggio con conducente, insuscettibile d'esame perchè preclusa dall'intervento del giudicato di primo grado sul punto in difetto di specifica impugnazione;
2. con il secondo motivo la ricorrente denuncia – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 4, c.p.c. – la nullità della sentenza per violazione dell'art. 112 c.p.c., in relazione all'omessa pronuncia sulla violazione del D.L. n. 244

del 2016, dell'art. 9, comma 3, convertito dalla L. n. 19 del 2017, ritenendo che il Tribunale di Roma abbia omesso di decidere in merito all'eccezione di avvenuta introduzione dell'art. 9, comma 3, D.L. cit., per come convertito dalla L. n. 19 del 2017, sollevata per la prima volta in appello perchè sopravvenuta ad un mutamento legislativo in seguito al maturare di tutte le preclusioni istruttorie;

3. nel terzo motivo la ricorrente censura – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – la violazione dell'art. 115 c.p.c., nella parte in cui il Tribunale avrebbe rigettato con motivazione “del tutto contraddittoria” il primo motivo di appello sul presupposto che la K.L. non fosse titolare di alcuna licenza NCC richiesta dalla Legge Quadro n. 21 del 1992, violando il disposto dell'art. 115 c.p.c., per cui sono da ritenersi non contestati, e, quindi, provati, i fatti esplicitamente o implicitamente ammessi e quelli su cui il convenuto ha mantenuto il silenzio;

4. con il quarto motivo la ricorrente lamenta – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – la violazione e la falsa applicazione dell'art. 345 c.p.c., comma 3, nella parte in cui il giudice dell'appello ha definito inutilizzabile, in quanto tardivamente prodotto, il documento relativo alla lettera Mobilità Roma avente ad oggetto la verifica di autorizzazione per la ztl, trascurando che esso si era formato il 13 aprile 2016 e quindi successivamente all'inizio del giudizio di primo grado e alle preclusioni documentali maturate per il procedimento davanti al Giudice di pace regolate dal rito del lavoro, in quanto il giudizio di primo grado era stato iscritto a ruolo il 4 dicembre 2015;

5. con il quinto motivo la ricorrente si duole – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – della violazione del D.L. n. 244 del 2016, art. 9, comma 3, convertito dalla L. n. 19 del 2017, in relazione all'art. 113, c.p.c., ritenendo che il giudice d'appello avrebbe errato nel non applicare la disciplina dell'art. 9, comma 3, che aveva sospeso fino al 31 dicembre 2017 la Legge Quadro n. 21 del 1992, art. 5-bis, e tutte le modifiche apportate dal D.L. n. 207 del 2008, art. 29, comma 1-quater;

6. con il sesto motivo la ricorrente denuncia – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – la violazione e la falsa applicazione della L. n. 21 del 1992, art. 5-bis, in relazione alla sentenza del Tar Lazio n. 11636 del 13 ottobre 2015, ritenendo che il Tribunale avrebbe dovuto rilevare che, dopo l'annullamento della delibera comunale cui era poi susseguita la revoca da parte di Roma Capitale dell'autorizzazione rilasciata alla cooperativa ricorrente a svolgere l'attività di cui si discute, riviveva la precedente comunicazione che la società aveva fatto prima della revoca del permesso datata 2 marzo 2015. In ogni caso, secondo la prospettazione della ricorrente, l'obbligo di preventiva comunicazione di accesso a Roma Capitale, prescritto dalla Legge Quadro n. 21 del 1992, art. 5-bis, era stato comunque assolto dalla società in data 6 giugno 2015, come documentato dai messaggi pec ritualmente depositati;

7. con il settimo motivo la ricorrente allega – ai sensi dell'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – la violazione del D.M. n. 55 del 2014, art. 4 e ss. nella parte in cui il giudice dell'appello avrebbe liquidato illegittimamente le spese di lite;

8. il primo motivo è fondato, con assorbimento del terzo motivo;

8.1. il Tribunale (pag. 3 della sentenza) ha affermato che la cooperativa non aveva dimostrato di essere titolare di licenza di esercizio del servizio di noleggio nel periodo in cui sono state rilevate le infrazioni in esame, benchè tale aspetto fosse estraneo al thema decidendum. Ed infatti il profilo controverso (al quale, del resto, si riferiscono alcuni dei motivi di ricorso per cassazione), delineato dai motivi di appello, riguardava la diversa e più circoscritta questione relativa al se la società avesse o meno il permesso di accesso alle corsie preferenziali e alla ztl di Roma Capitale;

9. il quinto motivo è fondato nei limiti di seguito esposti, e ciò comporta l'assorbimento del secondo, del quarto, del sesto e del settimo motivo;

9.1. va data continuità al recente indirizzo sezionale (Cass. 14 luglio 2023, n. 20278), per il quale “il D.L. 30 dicembre 2016, n. 244, (l)'art. 9, comma 3 conv. con mod. dalla L. 27 febbraio 2017, n. 19 ha previsto: “...la sospensione dell'efficacia disposta dal D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, art. 7-bis, comma 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 aprile 2009, n. 33, si intende prorogata fino al 31 dicembre 2017”. Il D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, art. 7-bis, comma 1 conv. con mod. dalla L. 9 aprile 2009, n. 33 aveva disposto, “nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla L. 15 gennaio 1992, n. 21 in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni e agli enti locali”, la sospensione dell'efficacia del D.L. 20 dicembre 2008, n. 207, art. 29, comma 1-quater convertito con modificazioni dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14. L'art. 29, comma 1-quater ha sostituito della L. 15 gennaio 1992, n. 21, art. 3 e ha introdotto nella medesima legge l'art. 5-bis, disposizione per la cui violazione sono state irrogate le sanzioni amministrative nella fattispecie, che prevede: “(Accesso nel territorio di altri comuni) 1. Per il servizio di noleggio con conducente i comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso al loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso”. Le Sezioni Unite di questa Corte con la sentenza n. 17541 depositata il 20 giugno 2023 hanno risolto le questioni relative alla sospensione dell'efficacia delle modifiche alla L. 15 gennaio 1992, n. 21 introdotte dal D.L. 20 dicembre 2008, n. 207, art. 29, comma 1-quater convertito con modificazioni dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14, ponendo i seguenti principi di diritto: “Il legislatore, con la disposizione di interpretazione autentica di cui al D.L. n. 244 del 2016, art. 3, comma 9 ha sospeso l'efficacia delle fattispecie introdotte con il D.L. n. 207 del 2008, art. 29, comma 1-quater inserito dalla Legge di conversione n. 14 del 2009, posticipandola al 31 dicembre 2016 (divenuto

successivamente 31 dicembre 2017). Le fattispecie introdotte con il predetto art. 29, comma 1-quater cit. non abrogano le previgenti ipotesi di cui alla Legge Quadro n. 21 del 1992, artt. 3 e 11 (art. 3. Servizio di noleggio con conducente 1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco. Art. 11. Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. 1. I veicoli o natanti adibiti al servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali. 2. Il prelievo dell'utente ovvero l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del comune che ha rilasciato la licenza per qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni oltre il limite comunale o comprensoriale, fatto salvo quanto disposto dall'art. 4, comma 5. 3. Nel servizio di noleggio con conducente, esercito a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercito il servizio di taxi. È tuttavia consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e altri servizi pubblici. 4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso le rispettive autorimesse. 5. I comuni in cui non è esercito il servizio di taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi. 6. I comuni, ferme restando le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali e ferroviari, ed in accordo con le organizzazioni sindacali di categoria dei comparti del trasporto di persone, possono, nei suddetti ambiti, derogare a quanto previsto dal comma 3, purchè la sosta avvenga in aree diverse da quelle destinate al servizio taxi e comunque da esse chiaramente distinte, delimitate e individuate come rimessa. 7. Il servizio taxi, ove esercito, ha comunque la precedenza nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri.), che vengono pertanto solo integrate dalla successiva previsione e comunque sono da ritenere vigenti al momento della commissione della violazione contestata". Rinviando alla motivazione della sentenza della Sezione Unite per l'esposizione delle ragioni sulle quali si fondano i principi esposti, si deve fare applicazione di tali principi in questa sede, statuendo che il Tribunale di Roma ha erroneamente ritenuto la legittimità delle sanzioni irrogate ai sensi della L. n. 21 del 1992, art. 5-bis introdotto dal D.L. n. 207 del 2008, art. 29, comma 1-quater conv. con mod. in L. n. 14 del 2009, in quanto al momento della commissione degli illeciti nel (Omissis) la disposizione non era in vigore, per il fatto che l'efficacia della fattispecie, così come delle altre previste dall'art. 29 comma 1-quater, era sospesa. Nel contempo si impone di verificare, con accertamento di fatto spettante al giudice di merito, se le condotte contestate integrino altro illecito amministrativo ai sensi e per gli effetti della

L. 15 gennaio 1992, n. 21, artt. 3 e 11 nella formulazione precedente alla riforma di cui al D.L. n. 207 del 2008, che erano vigenti nel periodo di sospensione dell'efficacia della riforma medesima. Infatti, la tesi del ricorrente, in ordine al diritto ad accedere alla zona ZTL e alle corsie preferenziali senza limitazioni non può essere accolta, dovendosi dare continuità ai precedenti di Cass. Sez. II 8 ottobre 2008 n. 24827 (Rv. 605857-01) e Cass. Sez. II 10 ottobre 2008 n. 24942 (Rv. 605036-01): con tali sentenze si è statuito – con riferimento alla disposizione della L. n. 21 del 1992, art. 11 nella formulazione vigente al momento della commissione anche dei fatti oggetto del presente giudizio secondo i principi posti dalle Sezioni Unite – che l'art. 11, comma 3 laddove consente alle vetture di noleggio con conducente l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi, va coordinato con il comma 1 dello stesso articolo, che rinvia per la disciplina concreta dell'esercizio del transito alla potestà regolamentare dei Comuni, con la conseguenza che sono legittimi i regolamenti comunali che condizionano l'esercizio della facoltà di transito ad autorizzazione preventiva, e anche a ulteriori adempimenti (quali il possesso di apparecchio telepass);


10. in conclusione, accolti il primo e il quinto motivo, assorbiti i rimanenti motivi, la sentenza è cassata con rinvio al Tribunale di Roma, in persona di diverso magistrato, il quale, nell'accertare se le condotte contestate integrino o meno la violazione delle disposizioni della L. n. 21 del 1992, art. 11 e dei regolamenti comunali nella versione vigente all'epoca dei fatti di causa, dovrà verificare: da un lato, se le previsioni siano conformi alla normativa Eurounitaria; dall'altro, l'incidenza, sulle condotte illecite eventualmente integrate, della sentenza n. 11636/2015 del Tar Lazio e delle ordinanze di sospensiva emesse nel corso dello stesso giudizio, anche con riguardo al ripristino della precedente autorizzazione e dei precedenti regolamenti;

11. il giudice del rinvio provvederà inoltre sulle spese del giudizio di cassazione. (Omissis)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. III, 20 OTTOBRE 2023, N. 29221

PRES. SCARANO – EST. SESTINI – P.M. FRESA (DIFF.) – RIC. T.A. (AVV.TI SPAZIANI TESTA E DE CRISTOFARO)) C. U. ED ALTRI (AVV.TI PAFUNDI E WENTER)

Assicurazione obbligatoria | Risarcimento danni
Richiesta di risarcimento all'assicuratore | "Mandatario per la liquidazione dei sinistri" ex art. 152 D.L.vo n. 209/2005 | Rappresentante ex lege dell'assicuratore | Legittimazione processuale eventuale
Evocazione cumulativa dell'impresa assicuratrice del responsabile del sinistro e della mandataria | Ammissibilità | Esclusione | Fondamento.

 In tema di risarcimento del danno subito da un soggetto, residente in Italia, in conseguenza di un sinistro avvenuto all'estero, la legittimazione passiva del "mandatario per la liquidazione dei sinistri" ex art. 152 del

D.L.vo n. 209 del 2005 è eventuale, ossia condizionata alla mancata evocazione in giudizio dell'assicuratore straniero, trattandosi di un rappresentante ex lege di quest'ultimo, con la conseguenza che non è ammissibile evocare in giudizio cumulativamente l'impresa assicuratrice del responsabile del sinistro e il mandatario, perché la finalità agevolatrice della normativa, seppure giustifica l'azione diretta nei confronti di quest'ultimo, non può comportare la possibilità di convenire in giudizio tanto il rappresentante quanto il rappresentato. (d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 152; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 153) (1)

(1) Nel medesimo senso, v. Cass. civ. 13 novembre 2019, n. 29352, in questa Rivista 2020, 137 e Cass. civ. 18 maggio 2015, n. 10124, *ivi* 2015, 699, con nota di CARLO BRETZEL e CATERINA DAVELLI, *La figura del mandatario per la liquidazione in Italia dei sinistri avvenuti all'estero*.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

In relazione al decesso di B.N., avvenuto in territorio austriaco a seguito di incidente stradale, agì in giudizio la vedova T.A., anche in nome e per conto della figlia minore B.B. (concepita ma non ancora nata al momento della morte del padre), per chiedere il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali nei confronti del responsabile del sinistro, P.P., della sua compagnia assicuratrice U. AG e della mandataria I. Assicurazioni S.p.A..

Il Tribunale di Pordenone pronunciò sentenza n. 664/2015 con cui accolse la domanda e condannò le due società assicuratrici, in solido, al risarcimento dei danni; più precisamente, affermò la giurisdizione del giudice italiano e la legittimazione processuale passiva dell'assicuratrice mandataria, escludendo invece la giurisdizione nei confronti del P.; quanto all'individuazione della legge applicabile, ritenne che i danni (patrimoniali e non) subiti dalle attrici in conseguenza del sinistro si fossero verificati nel luogo in cui le stesse vivevano, ossia in Italia, risultando pertanto applicabile la normativa italiana ai fini della relativa quantificazione; liquidò, quindi, alla T. 323.295,00 Euro a titolo di danno parentale e di danno biologico e 219.450,00 Euro a titolo di danno patrimoniale; riconobbe, invece, alla B. la somma di 230.000,00 Euro per danno non patrimoniale conseguente alla perdita del padre e quella di 184.970,00 Euro per danno patrimoniale; liquidò, dunque, il complessivo importo di 964.712,00 Euro (di cui 549.742,00 Euro per la T. e 414.970,00 Euro per la figlia).

Pronunciando sul gravame principale della U. AG e su quello incidentale della I. Assicurazioni, la Corte di appello di Trieste ha parzialmente riformato la sentenza, riducendo il risarcimento complessivo a 196.087,72 Euro (di cui 50.653,00 Euro in favore della T. e 145.434,72 Euro in favore della B.) e condannando la T. (in proprio e nella qualità di legale rappresentante della figlia) alla restituzione dei maggiori importi riscossi e risultati non dovuti.

Più precisamente, confermata l'affermazione della legittimazione passiva della I. Assicurazioni e della sua responsabilità solidale, la Corte ha ritenuto che debba applicarsi la legge austriaca (in quanto il luogo in cui il

danno "diretto" si è verificato va individuato nel territorio austriaco) e ha escluso che sia contraria all'ordine pubblico interno l'applicazione di una normativa straniera comportante una liquidazione del danno non patrimoniale in misura anche sensibilmente inferiore a quella che risulterebbe dall'applicazione del diritto nazionale; tanto premesso, ha riconosciuto alla T. un danno non patrimoniale di 40.000,00 Euro (di cui 20.000,00 per danno da lutto e 20.000,00 per danno alla sfera psichica) oltre ad un danno patrimoniale di complessivi 10.653,00 Euro, con esclusione di qualunque importo per la perdita del mantenimento, atteso che la rendita mensile liquidabile risulta inferiore alla pensione di reversibilità ad essa erogata dall'Istituto d'Assicurazione Pensioni di Vienna; quanto alla B., ha determinato il danno da lutto in 20.000,00 Euro e il danno patrimoniale per la perdita del mantenimento in 125.434,72 Euro (pari alla differenza fra l'importo di 196.492,00 Euro spettante per mantenimento fino al 28 anno di età e la complessiva somma di 71.057,28 Euro riconosciuta a titolo di rendita dall'Istituto d'Assicurazione Pensioni di Vienna).

Ha proposto ricorso per cassazione T.A., in proprio e in rappresentanza della figlia B.B., affidandosi a tre motivi.

Hanno resistito la U. AG e la I. Assicurazioni S.p.A., quest'ultima proponendo anche ricorso incidentale in punto di legittimazione passiva sostanziale e processuale della mandataria italiana di società assicuratrice straniera (con richiesta alternativa di rimessione alle Sezioni Unite o di rinvio pregiudiziale alla CGUE); a quest'ultimo ha resistito, con controricorso, la T., anche in rappresentanza della figlia.

Fissata l'odierna udienza pubblica, tutte le parti hanno depositato memoria; con le memorie è stata trattata anche la questione della nullità radicale della sentenza di appello (per essere stato il gravame proposto da società estinta per incorporazione) introdotta dalla T. a mezzo di deposito di documenti ex art. 372 c.p.c. effettuato in data 25 luglio 2022.

A seguito di tempestiva istanza del difensore della T., si è proceduto alla trattazione con discussione orale.

Il P.M. ha concluso per l'accoglimento del ricorso principale e il rigetto di quello incidentale.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. In relazione alla posizione della compagnia assicuratrice straniera, il giudizio deve essere definito sulla base delle questioni pregiudiziali di rito sollevate dalle ricorrenti principali.

2. Va premesso che risulta ammissibile la produzione ex art. 372 c.p.c. effettuata dalla T. con nota di deposito del 25 luglio 2022, in quanto concernente documenti volti a supportare il rilievo di una nullità radicale della sentenza impugnata per essere stata pronunciata a seguito di gravame interposto da soggetto non più esistente (per incorporazione e cancellazione dal registro delle imprese) al momento della proposizione dell'appello (avvenuta nell'anno 2016).

Deve escludersi che tale nullità potesse (e dovesse) essere denunciata mediante specifico motivo di ricorso

per cassazione, atteso che la stessa non era desumibile dal contenuto della sentenza impugnata nè era evincibile da altri elementi emersi nel giudizio di appello, ma si è palesata soltanto a seguito della costituzione nel giudizio di cassazione, in luogo dell'intimata U. (già appellante principale), della U. AG, quale società incorporante della prima (per atto risalente all'anno 2012).

Al riguardo, deve infatti darsi continuità al principio espresso da Cass. n. 9334/2016, secondo cui "la parte che, avendo omesso di proporre, in sede di gravame, l'eccezione relativa alla legittimazione ad appellare di una società già estinta per pregressa cancellazione dal registro delle imprese, formuli tale eccezione, per la prima volta, davanti al giudice di legittimità, è ammessa a produrre ivi, ai sensi dell'art. 372 c.p.c., la documentazione volta a comprovare l'estinzione della società appellante, potendo essa astrattamente costituire una causa determinativa diretta della potenziale nullità della sentenza impugnata"; principio richiamato, da ultimo, da Cass. n. 6397/2023, che ha anche correttamente rilevato che "quando l'appello è proposto da una società cancellata con un nuovo difensore, la parte appellata (...) non è tenuta a verificare se tale società esista o meno, per cui non si può imputare alla parte appellata (successivamente parte ricorrente) di non aver effettuato tale verifica e di addurre poi un novum basato su emergenze fattuali introdotte nel giudizio di cassazione con la relativa documentazione".

In proposito, appare utile richiamare anche Cass. n. 7739/2014 (non massimata), a mente della quale "le nullità della sentenza, prese in considerazione dall'art. 372 c.p.c., al fine di consentire la produzione di nuovi documenti in cassazione, non sono solo quelle derivanti da vizi propri della sentenza, cioè dalla mancanza dei requisiti essenziali di forma e di sostanza della sentenza, ma anche quelle originate, in via riflessa, da vizi radicali del procedimento che, attenendo alla identificazione dei soggetti del rapporto processuale e dunque alla legittimità del contraddittorio, determin(an)o la nullità degli atti processuali compiuti, che può essere dedotta e provata per la prima volta in sede di legittimità con idonea produzione documentale (Cass. n. 653/1989; n. 9733/1998; n. 9374/2006)".

3. Tanto premesso, si rileva che:

la sentenza impugnata è stata emessa a seguito di appello proposto dalla U., con atto notificato in data 23 febbraio 2016, avverso la sentenza di primo grado pubblicata il 7 agosto 2015;

l'atto di appello è stato proposto dalla U. sulla base di un nuovo mandato ad hoc conferito da D.A. e A.E., qualificatisi come legali rappresentanti, agli avvocati Markus Wenter e Francesco Valentin;

è documentato e risulta incontestato che la predetta U. è stata incorporata, con delib. 17 settembre 2012, dalla U.O. e che di lì a poco, in data (Omissis), è stata cancellata dal registro delle imprese.

4. Tanto rilevato, deve ritenersi che l'incorporazione (con successiva cancellazione della U. dal registro delle imprese) abbia comportato l'estinzione della società incorporata e che l'impugnazione proposta, sulla base di

nuovo mandato difensivo, da soggetto non più esistente risultasse inammissibile, con conseguente passaggio in giudicato della sentenza di primo grado in relazione alla posizione T. – B./U..

4.1. Deve infatti considerarsi che:

dirimendo il contrasto esistente sulla natura meramente evolutivo-modificativa ovvero estintiva del fenomeno della fusione societaria, le Sezioni Unite di questa Corte hanno affermato, che "la fusione per incorporazione estingue la società incorporata, che non può dunque iniziare un giudizio in persona del suo ex amministratore, ferma restando la facoltà per la società incorporante di spiegare intervento volontario in corso di causa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 105 c.p.c.; nondimeno, ove la fusione intervenga in corso di causa, non si determina l'interruzione del processo, esclusa "ex lege" dall'art. 2504 bis c.c." (Cass., S.U. n. 21970/2021);

le Sezioni Unite hanno chiarito che "non si prospetta una mera vicenda modificativa, ricorrendo invece una vera e propria dissoluzione o estinzione giuridica, contestuale ad un fenomeno successorio. La fusione realizza una successione a titolo universale corrispondente alla successione mortis causa e produce gli effetti, tra loro interdipendenti, dell'estinzione della società incorporata e della contestuale sostituzione a questa, nella titolarità dei rapporti giuridici attivi e passivi, anche processuali, della società incorporante, che rappresenta il nuovo centro di imputazione e di legittimazione dei rapporti giuridici già riguardanti soggetti incorporati"; di talchè la società incorporata, "non mantenendo (...) la propria soggettività dopo l'avvenuta fusione e la cancellazione dal registro delle imprese, neppure vanta una propria autonoma legittimazione processuale attiva o passiva";

da ciò consegue che "l'appello proposto da una società estinta è inammissibile e tale vizio è rilevabile d'ufficio in sede di giudizio di legittimità, qualora sul punto non si sia formato il giudicato" (Cass. n. 6397/2023; nel senso dell'inammissibilità dell'impugnazione proposta da soggetto estinto, cfr., tra le altre, Cass. n. 25275/2014, Cass. n. 2444/2017, Cass. n. 12603/2018, Cass. n. 1392/2020, Cass. n. 5605/2021 e Cass. n. 14859/2022);

peraltro, non appare configurabile, al fine di elidere l'effetto di inammissibilità e ritenere l'appello utilmente proposto, un'ipotesi di prospective overruling, ossia di un radicale ed imprevedibile mutamento, ad opera di Cass., S.U. n. 21970/2021, di precedenti "stabili approdi interpretativi della S.C." (come richiesto da Cass., S.U. n. 4135/2019); invero, sulla questione dell'effetto (estintivo oppure modificativo-evolutivo) della incorporazione non sussisteva – all'epoca in cui venne proposto l'appello di cui di cui si tratta – un orientamento consolidato della Corte di legittimità nel senso della legittimazione attiva della società incorporata all'impugnazione e, comunque, era largamente maggioritario l'orientamento che faceva discendere dalla cancellazione della società dal registro delle imprese l'estinzione immediata dell'ente, che "non può più mantenere la propria individualità, nè può far valere la persistenza di una propria autonoma legittimazione attiva" (Cass. n.

3820/2013, in linea con Cass., S.U. n. 4060/2010 e Cass., S.U. n. 6070/2013; cfr., ex multis, anche Cass. n. 22863/2011 e Cass. n. 25275/2014); circostanza, quella della cancellazione, che rileva anche nel caso di specie, perchè intervenuta – come detto – nello stesso anno (*Omissis*) in cui si verificò la fusione per incorporazione;

nè risulterebbe utilmente invocabile il principio dell'ultrattività del mandato conferito in primo grado, per la dirimente ragione che la procura alle liti per la proposizione dell'atto di appello risulta conferita ex novo e da parte di soggetti che, benchè qualificatisi come legali rappresentanti della U., non potevano effettivamente esserlo in considerazione dell'avvenuta estinzione di detta società e della sua cancellazione dal registro delle imprese;

va esclusa, inoltre, la rilevanza di una ratifica, ora per allora e da parte degli attuali legali rappresentanti della incorporante U.O., dell'operato del procuratore che ebbe a proporre l'appello; una siffatta ratifica potrebbe, invero, valere a sanare un difetto di legittimazione processuale della persona fisica che abbia agito in giudizio in rappresentanza del medesimo ente da cui proviene la ratifica, ma è evidentemente del tutto inidonea ad elidere il dato che l'appello non fu proposto dalla U.O., bensì da un soggetto diverso (la U.) ormai estinto e quindi non più esistente; in altri termini: non si tratta di sanare la mancanza dello ius postulandi o un difetto di procura, anche a prescindere da formatesi preclusioni, ma – più radicalmente – di porre nel nulla il fatto che l'appello non sia stato proposto dalla società incorporante, ma dalla (ormai estinta) società incorporata; e un siffatto risultato non è evidentemente conseguibile tramite la ratifica, da parte della U.O., dell'operato del difensore che aveva all'epoca agito quale procuratore del diverso soggetto U.; appare, in ogni caso, assorbente il rilievo che la ratifica non risulterebbe comunque idonea ad elidere il fatto che, a seguito dell'inammissibilità dell'appello proposto per una società estinta, si è determinato l'effetto del passaggio in giudicato della sentenza di primo grado nei confronti della U.

5. In relazione al rapporto T. – B./U.O., va dunque dichiarata l'inammissibilità dell'appello, con cassazione della sentenza impugnata; ai sensi dell'art. 382 c.p.c., comma 3, non deve disporsi alcun rinvio in quanto il processo non poteva essere proseguito (cfr. Cass. n. 1505/2007 e Cass. n. 17026/2004).

6. In relazione alla posizione della I. Assicurazioni – che aveva tempestivamente impugnato, in via incidentale, la sentenza di primo grado (con atto depositato il 27 febbraio 2016, entro il termine semestrale dalla pubblicazione) –, ritiene il Collegio che l'odierno ricorso incidentale meriti accoglimento.

7. Con l'unico motivo, la ricorrente incidentale pone la questione della carenza di capacità di I. Assicurazioni S.p.A., quale mandataria di società assicuratrice estera, a stare in giudizio e denuncia la violazione del D.L.vo n. 209 del 2005, art. 152 richiedendo, in alternativa, la rimessione alle Sezioni Unite o il rinvio pregiudiziale alla CGUE per contrasto tra la giurisprudenza interna e quella della medesima CGUE (decisione 15 dicembre 2016 in causa numero C558).

7.1. Sulla questione della legittimazione passiva della mandataria italiana di una impresa assicuratrice straniera, questa Corte ha affermato che:

“il “mandatario per la liquidazione del sinistri” di cui al D.L.vo 7 settembre 2005, n. 209, art. 152 è un mandatario con rappresentanza “ex lege” dell'assicuratore del responsabile, sicchè – nel rispetto delle regole sulla giurisdizione e sulla competenza – può agire o essere convenuto in giudizio in nome e per conto del mandante, al fine di ottenere una sentenza eseguibile da o nei confronti di costui” (Cass. 10124/2015);

“(…) il riconoscimento della legittimazione del mandatario è compatibile col diritto dell'Unione Europea, perchè l'art. 4, comma 4, della direttiva n. 2000/26/CE del 16 maggio 2000 – pur non imponendo agli Stati membri di prevedere che il mandatario designato possa essere convenuto dinanzi al giudice nazionale in luogo dell'impresa di assicurazione che rappresenta (CGUE, sentenza del 15 dicembre 2016, causa n. C-558/15) – deve essere interpretato conformemente agli obiettivi perseguiti dal legislatore comunitario e, cioè, al rafforzamento della tutela della vittima di sinistri stradali avvenuti al di fuori dello Stato di residenza” (Cass. n. 29352/2019).

Ritiene il Collegio che tali precedenti siano pienamente condivisibili, ma che richiedano di essere precisati in relazione alla specifica questione qui dedotta, ossia alla possibilità di convenire in giudizio anche il mandatario quando si agisca contro l'impresa assicuratrice straniera.

La disciplina concernente il “risarcimento del danno derivato da sinistri avvenuti all'estero” (contenuta negli artt. 151-155 Cod. Ass.), prevede la figura del “mandatario per la liquidazione dei sinistri” (art. 152) come soggetto che, operando nel territorio di residenza dei danneggiati e rivolgendosi ad essi nella loro lingua, “acquisisce tutte le informazioni necessarie ai fini della liquidazione dei sinistri e adotta tutte le misure necessarie per gestire la liquidazione stessa”; la norma mira evidentemente ad agevolare il danneggiato, consentendogli di rapportarsi (con maggiore facilità) ad un soggetto avente sede in Italia.

L'intervento del mandatario non è tuttavia indefettibile, in quanto la norma dell'art. 153 Cod. ass., nel prevedere che i danneggiati residenti nel territorio della Repubblica “hanno diritto di richiedere il risarcimento del danno oltre che al responsabile del sinistro anche all'impresa di assicurazione con la quale è assicurato il veicolo che ha causato il sinistro ovvero anche al suo mandatario designato nel territorio della Repubblica”, configura la possibilità di rivolgere la pretesa risarcitoria (e, quindi, anche di agire in via giudiziaria) al soggetto operante in territorio italiano come modalità alternativa, in tal senso deponendo sia la lettera che la finalità della norma.

Invero, laddove il legislatore utilizza la congiunzione disgiuntiva “ovvero”, lo fa nel significato proprio di “oppure”, nel senso che la richiesta o l'azione possano essere rivolte all'uno o all'altro, ma non ad entrambi congiuntamente (non dovendo trarre in errore il fatto che la norma aggiunga la congiunzione “anche”, dato che questa si riferisce alla possibilità di agire cumulativamente nei con-

fronti del responsabile del sinistro); ne consegue che la norma deve essere letta nel senso che il danneggiato può agire, oltre che contro il responsabile, anche nei confronti della sua impresa di assicurazione del veicolo danneggiante oppure – in via alternativa – anche nei confronti del mandatario italiano della compagnia straniera.

Una tale lettura è consentanea alla finalità “agevolatrice” insita nella previsione della figura del mandatario che, mentre giustifica l’azione diretta nei confronti di detto mandatario, non potrebbe comportare anche la possibilità di convenire congiuntamente in giudizio il rappresentante (mandatario) e la rappresentata (ossia la compagnia assicuratrice del responsabile), che costituirebbe un eccesso di tutela una volta che, con l’evocazione in giudizio dell’impresa assicuratrice straniera, il danneggiato ha manifestato la scelta di non fruire della possibilità alternativa riconosciutagli dal legislatore.

Deve pertanto ritenersi che la legittimazione processuale passiva della mandataria sia eventuale, ossia condizionata alla mancata evocazione in giudizio dell’assicuratore straniero, e che, nel caso di specie, avendo agito nei confronti della impresa assicuratrice del responsabile del sinistro (oltre che nei confronti di quest’ultimo), la T. non potesse convenire in giudizio – cumulativamente – anche la sua mandataria con rappresentanza, trattandosi di facoltà non consentita (ed anzi preclusa) dalla previsione dell’art. 153 Cod. Ass..

7.2. Il ricorso incidentale va pertanto accolto, con cassazione della sentenza impugnata nella parte in cui, rigettando l’appello incidentale, ha affermato la legittimazione passiva della I. Assicurazioni s.p.a.; non occorrendo ulteriori accertamenti di fatto, può provvedersi nel merito (ex art. 384 c.p.c., comma 2) escludendosi la legittimazione passiva (“aggiuntiva”) della mandataria italiana.


8. La complessità della controversia e la novità della questione concernente la legittimazione passiva “cumulativa” della mandataria giustificano l’integrale compensazione delle spese di tutti i giudizi fra la T. e la I. Assicurazioni.

Nei rapporti fra la T. e la U.O., ricorrono egualmente gravi ragioni – in relazione alla complessità delle questioni processuali e all’evoluzione del quadro giurisprudenziale di riferimento – per l’integrale compensazione delle spese del giudizio di legittimità, mentre vanno confermate le statuizioni compiute nei gradi di merito. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. III, ORD. 11 OTTOBRE 2023, N. 28418

PRES. SCARANO – EST. MOSCARINI – RIC. L.T.N. (AVV.TI POLIZZI E BUSCEMI) C. S. ASSICURAZ. ED ALTRI (AVV.TI ALESSI G. E ALESSI R.L.)

Risarcimento del danno | Valutazione e liquidazione | Invalidità personale | Danno patrimoniale da ritardato compimento degli studi | Risarcibilità | Prova per presunzioni | Ammissibilità | Fattispecie.

 Il danno patrimoniale da ritardato compimento degli studi e conseguente ritardato ingresso nel mondo del

lavoro è risarcibile se provato dal danneggiato, anche tramite presunzioni. (In applicazione del principio la Corte ha cassato con rinvio la sentenza impugnata che non aveva riconosciuto, per mancanza di prova, il risarcimento di tale danno a una minore di anni 14 che, in conseguenza delle lesioni subite, aveva perso un anno scolastico, per non aver fatto uso delle presunzioni desumibili dalle regole di comune esperienza secondo cui la perdita di un anno di scuola produce gravi conseguenze). (c.c. art. 2043; c.c. art. 2056; c.c. art. 1223) (1)

(1) Il principio espresso in massima trova conferma, per quanto riguarda la prova che il danneggiato, sulla base di elementi concreti, deve fornire, in Cass. civ. 5 febbraio 2013, n. 2644, in *www.latribunaplus.it* e Cass. civ. 28 settembre 2012, n. 16541, in *questa Rivista* 2013, 267. Per quanto riguarda, invece, la gravità delle conseguenze della perdita di un anno scolastico, sulla base di nozioni di comune esperienza, v. Cass. civ. 13 novembre 2020, n. 25843, *ivi* 2021, 125.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Rilevato che:

La signora L.T.N. e la madre P.S. convennero in giudizio avanti al Tribunale di Milano, con atto di citazione dell’11 settembre 2014, i signori S.S. e V.A.M. nonchè la S. Assicurazioni S.p.A., rispettivamente conducente, proprietaria e assicuratrice dell’autovettura Polo Wolkswagen, chiedendo l’accertamento della responsabilità esclusiva dello S. nella causazione di un sinistro stradale e la condanna dei convenuti, in solido tra loro, al risarcimento dei danni conseguentemente patiti dalla L.T., allora (*Omissis*), investita dalla Polo condotta dallo S. mentre, sostava come pedone in un (*Omissis*);

la P. domandò il risarcimento dei danni da essa subiti in conseguenza del sinistro, sia patrimoniali (da mancato guadagno in ragione dei numerosi accompagnamenti della figlia a visite e cure mediche), sia non patrimoniali, in ragione dello sconvolgimento della propria vita a seguito dei danni riportati dall’unica figlia convivente;

la compagnia S. si costituì in giudizio, limitando la propria difesa al solo profilo del quantum, mentre i signori S. e V. rimasero contumaci;

il Tribunale adito, disposta una CTU, accertò la responsabilità esclusiva dello S. nella causazione del sinistro, accolse la domanda di risarcimento del danno non patrimoniale formulata dalla L.T. applicando una personalizzazione del 20%, riconobbe la congruità delle spese mediche documentate ma rigettò la domanda di risarcimento del danno patrimoniale derivante alla L.T. dalla bocciatura scolastica subita nell’anno del sinistro e dal conseguente ritardato ingresso nel mondo del lavoro; accolse in parte la domanda risarcitoria formulata dalla P., rigettò la domanda di pagamento delle spese stragiudiziali;

successivamente, in parziale accoglimento dell’appello proposto dalla L.T. e dalla P., con sentenza del 30 settembre 2020 la Corte d’appello di Milano ha aumentato l’ammontare del risarcimento dei danni liquidati dal giudice di primo grado, rigettato peraltro la specifica doglianza con cui si chiedeva la liquidazione del danno da perdita

dell'anno scolastico e da conseguente ritardato ingresso nel mondo del lavoro subito dalla L.T.;

avverso la suindicata sentenza della Corte di merito la L.T. ha proposto ricorso per cassazione sulla base di due motivi;

ha resistito S. Assicurazioni S.p.A. con controricorso;

il ricorso è stato assegnato per la trattazione in Aduanza Camerale ai sensi dell'art. 380 bis c.p.c., comma 1;

la ricorrente ha depositato memoria.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Considerato che:

con il primo motivo di ricorso – violazione e/o falsa applicazione ex art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c., degli artt. 1223, 1226, 2056, 2059 c.c., violazione del principio della integrale riparazione del danno – la ricorrente formula due censure;

innanzitutto lamenta l'omessa liquidazione della percentuale massima consentita a titolo di personalizzazione del danno censurando, sotto il profilo della motivazione, la sentenza impugnata nella parte in cui ha ritenuto adeguata la percentuale del 20% sul presupposto che "il grado di invalidità accertata dal Tribunale supera appena la soglia minima per non far luogo ai parametri di cui alla L. n. 57 del 2001, stabiliti per le micropermanenti che prevedono la personalizzazione massima nella misura del 20% con applicazione in via equitativa";

secondo la ricorrente la motivazione è del tutto incongrua in quanto, pur riconoscendo la gravità delle lesioni, la Corte di merito non ha applicato per i danni (valutati, come nella specie, nella misura dell'11-12% in soggetti di anni (*Omissis*)), la percentuale di personalizzazione massima del 47%, ed ha ritenuto non provate le particolari circostanze atte a rendere il danno più grave delle conseguenze ordinariamente derivanti dai pregiudizi dello stesso grado sofferti da persone della stessa età, pur avendo la ricorrente allegato e provato di aver dovuto abbandonare la pratica di sport quali la scherma e la ginnastica artistica, svolte a livello agonistico, e di aver perso l'anno scolastico a causa delle numerose cure cui era stata costretta a sottoporsi; il giudice del merito ha altresì asseritamente violato l'art. 2056 c.c., per non aver liquidato il danno in tutte le sue componenti;

con una seconda censura, sempre contenuta nel primo motivo, la ricorrente si sofferma sul danno derivante dalla perdita dell'anno scolastico non considerato dai giudici del merito nè a titolo di massima personalizzazione né quale autonoma voce di danno patrimoniale; impugna il capo di sentenza (p. 9) secondo cui "il diritto al risarcimento del danno da perdita della capacità lavorativa non sorge al solo verificarsi di una lesione della salute di non modesta entità, essendo anche necessario che il danneggiato fornisca la prova idonea a dimostrare che l'evento dannoso abbia prodotto una contrazione effettiva del suo reddito ovvero che possa costituire, in generale, un "limite" per l'infortunato, nella ricerca e nell'espletamento di una occupazione lavorativa"; ha ritenuto che parte attrice non avesse assolto all'onere probatorio di dimostrare "l'in-

cidenza dell'evento lesivo sulla evoluzione dei fatti verso il risultato favorevole non potendo tale prova essere tratta in via presuntiva in applicazione degli artt. 2727 e segg.";

entrambe le censure sono per quanto di ragione fondate e vanno accolte nei termini di seguito indicati;

la Corte d'appello ha errato nell'applicare un aumento del punto tabellare (20%) proprio delle micropermanenti ad una fattispecie di lesione macropermanente (11% o 12%);

la sentenza non è conforme né alla giurisprudenza di questa Corte che ha affermato il principio della integralità del risarcimento ponendo a carico del giudice del merito l'obbligo di motivare su tutte le singole componenti del danno incorrendo altrimenti in violazione dell'art. 2056 c.c. (Cass., III, n. 25634 del 14 novembre 2013; Cass., III, n. 2003 del 23 settembre 2014; Cass., III, n. 7513 del 27 marzo 2018; Cass., III, n. 28988 dell'11 novembre 2019 n. 28988; Cass., III, n. 25843 del 13 novembre 2020) nè alla giurisprudenza che ha valorizzato in particolare la perdita dell'anno scolastico sia ai fini della personalizzazione sia a titolo di danno autonomamente risarcibile;

quanto al primo profilo secondo le citate pronunce il giudice deve dar conto del peso specifico attribuito a ciascun fattore di probabile incidenza sul danno in modo da rendere evidente il percorso logico seguito nella propria determinazione e consentire il sindacato sul rispetto dei principi del danno effettivo e dell'integralità del risarcimento; quanto al secondo profilo si è da questa Corte affermata la risarcibilità del danno da ritardato compimento degli studi e conseguente ritardato ingresso nel mondo del lavoro con onere della prova favorevole al danneggiato in ragione della intrinseca potenzialità dannosa per il medesimo della perdita di un anno scolastico e del ritardato ingresso nel mondo del lavoro, con riduzione dei suoi redditi futuri (v. Cass., n. 16541 del 2012, Cass., n. 2644 del 2013).


Orbene nell'impugnata sentenza la Corte d'appello ha invero disatteso il suindicato principio là dove si è limitata ad affermare che la mancanza di redditi non è di per sé sufficiente ad escludere il danno risarcibile e che il danneggiato deve provare, sulla base di elementi concreti, che il ritardato compimento degli studi e conseguente ritardato ingresso nel mondo del lavoro sia stato foriero di danni, senza considerare che sulla base di nozioni di comune esperienza la perdita dell'anno scolastico produce gravi conseguenze (Cass., III, n. 25843 del 13 novembre 2020), desumibili anche in base alla prova presuntiva;

alla fondatezza nei suindicati termini del 1 motivo consegue, assorbito il 2 (con il quale la ricorrente denuncia nullità della sentenza ex art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c., sub specie di violazione dell'art. 112 c.p.c., violazione del principio di soccombenza (artt. 91 e 92 c.p.c.) contraddittorietà della motivazione, violazione del principio dell'equo compenso e violazione dell'art. 2233 c.c., comma 2) l'accoglimento del ricorso e la cassazione in relazione dell'impugnata sentenza, con rinvio alla Corte d'appello di Milano, in diversa composizione, anche per le spese del giudizio di cassazione. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. III, ORD. 11 OTTOBRE 2023, N. 28410

PRES. SCARANO – EST. MOSCARINI – RIC. ASSICURAZ. G. S.P.A. (AVV. AUGERI)
C. A.F. ED ALTRI (AVV. BATTISTA)

Assicurazione obbligatoria | Risarcimento danni | Limiti del massimale | Nelle ipotesi previste dagli artt. 19 e 21 L. n. 990/1969 | Natura giuridica del limite del massimale | Rilevabilità d'ufficio del limite | Sussistenza | Riferimento alla tabella vigente all'epoca del danno | Necessità.

 In tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, nella fattispecie disciplinata dagli artt. 19 e 21 della L. n. 990 del 1969, il diritto del danneggiato al risarcimento nasce, per volontà di legge, limitato, con la conseguenza che il relativo limite del massimale, entro il quale è tenuta la compagnia designata, non rappresentando un mero elemento impeditivo od estintivo, ma valendo, per l'appunto, a configurare ed a delimitare normativamente il suddetto diritto, è rilevabile, anche d'ufficio, dal giudice e deve essere riferito alla tabella vigente al momento in cui il danno si è verificato. (l. 24 dicembre 1969 n. 990, art. 19; l. 24 dicembre 1969 n. 990, art. 21; c.p.c. art. 112) (1)

(1) Si esprime negli stessi termini Cass. civ. 29 marzo 2006, n. 7247, in questa Rivista 2006, 937. Nel senso che l'incapienza del massimale minimo di legge è rilevabile d'ufficio, v. Cass. civ. ord. 17 giugno 2019, n. 16148, *ivi* 2019, 846 e Cass. civ. 13 dicembre 2012, n. 22893, *ivi* 2013, 380.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Rilevato che:

O.A., in proprio e quale esercente la potestà genitoriale sulle figlie minori A.L. e A.F., nonché la figlia maggiorenne A.M., tutte quali eredi di A.G., convennero in giudizio, davanti al Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, Assicurazioni G. Italia S.p.A., quale impresa designata per il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada della Regione Campania, per sentirne pronunciare la condanna al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali e non patrimoniali subiti iure proprio e iure hereditario in conseguenza del decesso del proprio congiunto, A.G., (marito della O. e padre delle A.), a seguito di incidente stradale provocato da veicolo rimasto non identificato, verosimilmente un camion che lo aveva "stretto" contro il guard-rail;

la compagnia si costituì in giudizio eccependo l'inammissibilità, l'improponibilità e la nullità della domanda o in subordine l'infondatezza; dopo una pronuncia non definitiva con la quale il Tribunale aveva disposto il pagamento, a titolo di provvisionale, delle somme per le quali era stata raggiunta la prova dell'an debeat, lo stesso giudice, all'esito di prove testimoniali e CTU, dichiarò la pari responsabilità del veicolo rimasto sconosciuto ex art. 2054 c.c., comma 2, e condannò G. Italia S.p.A. a pagare il 50% di tutti i danni;

la O. e le A. proposero appello chiedendo la condanna della compagnia al pagamento di somme aggiuntive;

la G. Italia S.p.A. si costituì in giudizio chiedendo il rigetto dell'appello o, per l'ipotesi di accoglimento anche solo parziale, di contenere la condanna nei limiti del massimale vigente al momento del sinistro;

la Corte d'appello di Napoli, con sentenza del 15 febbraio 2021, ha accolto in parte il gravame, provvedendo alla riliquidazione parziale delle somme dovute e riconoscendo sui relativi importi il cd. danno da ritardo, consistente nel pregiudizio subito dalle attrici per la ritardata corresponsione del risarcimento, operata mediante l'attribuzione degli interessi al tasso legale sull'importo corrispondente all'equivalente pecuniario del bene danneggiato, devalutato al momento del verificarsi del sinistro mortale (*Omissis*) mediante l'applicazione degli indici pubblicati dall'Istat ed anno per anno rivalutato fino alla data della decisione a titolo di interessi compensativi; in conseguenza della riliquidazione delle somme la corte del gravame ha condannato G. Italia S.p.A. a pagare alle appellanti la differenza tra quanto versato ed il limite del massimale con gli interessi e la metà delle spese del doppio grado di giudizio;

avverso la sentenza G. Italia S.p.A. ha proposto ricorso per cassazione sulla base di tre motivi;

O.A., A.M. e A.F. hanno resistito con controricorso ed hanno proposto un ricorso incidentale affidato ad un unico motivo;

i ricorsi sono stati assegnati per la trattazione in Aduanza Camerale ai sensi dell'art. 380 bis c.p.c., comma 1.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Considerato che:

con il primo motivo – violazione e omessa valutazione della L. n. 990 del 1969, art. 21, in relazione all'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – la ricorrente lamenta che la Corte del merito, provvedendo alla riliquidazione delle somme dovute agli attori, ha omesso di precisare l'importo complessivo del risarcimento per sorte capitale spettante agli eredi della vittima ed ha ignorato che, in tema di azione risarcitoria a carico del Fondo di Garanzia Vittime della Strada, vige a carico del Fondo un massimale invalicabile. Tale massimale, all'epoca dell'incidente verificatosi a (*Omissis*), ammontava ad Euro 774,685,35, quale fissato dal D.P.R. 19 aprile 1993, in armonia con la L. n. 990 del 1969, art. 21, sicché la condanna emessa a carico della compagnia travalicava per sorte capitale di Euro 49.136,96 il massimale di legge, con la conseguente necessità della relativa riduzione;

con il secondo motivo – omessa valutazione e violazione degli artt. 1223 e 1224 c.c., in relazione all'art. 360 comma 1, n. 3, c.p.c. – la ricorrente impugna il capo di sentenza ove la corte di merito ha immotivatamente maggiorato le somme dovute alla moglie e alle figlie della vittima, degli interessi al tasso legale;

con il terzo motivo – violazione e omessa applicazione degli artt. 112, 115, 116, 132 c.p.c., nonché della L. n. 990 del 1969, art. 21, e degli artt. 1223 e 1224 c.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, nn. 3, 4 e 5 – la ricorrente lamenta che vi era prova certa del massimale che il giudice

avrebbe dovuto porre a fondamento del proprio giudizio valutativo e che tale elemento è stato ignorato;

con un motivo di ricorso incidentale le controricorrenti censurano la sentenza per omessa valutazione e violazione del D.M. 10 marzo 2014, n. 55, art. 4, come aggiornato dal D.M. n. 37 del 2018, e dell'art. 91 c.p.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1 nn. 3 e 5. Lamentano che la corte di merito, anziché pronunciarsi sul motivo di appello relativo alla liquidazione delle spese del primo grado del giudizio, ha assorbito tale motivo, riliquidando le spese del doppio grado, senza tenere conto del parametro dell'aumento del 60% di cui all'art. 4 del citato D.M., per le tre attrici non aventi la stessa posizione processuale, si dolgono altresì che il giudice d'appello, pur enunciando il principio della soccombenza, abbia liquidato le spese del grado di appello al 50%, nonostante l'accoglimento di quasi tutti i motivi di censura;

i primi due motivi del ricorso principale sono per quanto di ragione fondati e vanno accolti nei termini e limiti di seguito indicati;

la L. n. 990 del 1969, art. 21, prevede che, nel caso di risarcimento dei danni liquidati dal Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, il risarcimento debba essere liquidato nei limiti dei minimi di garanzia previsti per ogni persona danneggiata e per ogni sinistro in riferimento alla tabella vigente alla data in cui il danno si è verificato;

la giurisprudenza di questa Corte è consolidata nel senso di ritenere che "In tema di responsabilità civile obbligatoria derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, nella fattispecie disciplinata dalla L. n. 990 del 1969, artt. 19 e 21, il diritto del danneggiato al risarcimento nasce, per volontà di legge, limitato, con la conseguenza che il relativo limite del massimale, entro il quale è tenuta la compagnia designata, non rappresentando un mero elemento impeditivo od estintivo, ma valendo per l'appunto a configurare ed a delimitare normativamente il suddetto diritto, è rilevabile, anche d'ufficio, dal giudice e deve essere riferito alla tabella vigente al momento in cui il danno si è verificato" (Cass., III, n. 7247 del 29 marzo 2006; Cass., III, n. 22893 del 13 dicembre 2012; Cass., III, n. 16148 del 17 giugno 2019); il parametro è costituito dalle tabelle vigenti al momento del sinistro che, in quanto elemento integrativo della fattispecie normativa di cui alla L. n. 990 del 1969, art. 21, il giudice deve conoscere ed applicare anche d'ufficio;

orbene nell'impugnata sentenza la corte di merito non ha indicato la somma complessiva dovuta per sorte capitale a titolo di risarcimento del danno né ha osservato il limite del massimale fissato per il periodo, né ha esposto alcuna ragione per ritenere configurabile la mala gestio impropria della compagnia di assicurazioni che potesse giustificare il pagamento ultramassimale;

la sentenza non è conforme al consolidato indirizzo di questa Corte secondo cui "Il danno da "mala gestio" dell'assicuratore della r.c.a. deve essere liquidato, allorché il credito del danneggiato già al momento del sinistro risultava eccedere il massimale, attraverso la corresponsione di una somma pari agli interessi legali sul massimale, ovvero, in


alternativa, attraverso la rivalutazione dello stesso, se l'inflazione è stata superiore al saggio degli interessi legali, in applicazione dell'art. 1224 c.c., comma 2, mentre, se lo stesso era originariamente inferiore al massimale e solo in seguito è levitato oltre tale soglia, il danno è pari alla rivalutazione del credito, cui va aggiunto il danno da lucro cessante liquidato secondo i criteri previsti per l'ipotesi di ritardato adempimento delle obbligazioni di valore" (Cass., III, n. 13537 del 13 giugno 2014, Cass., VI-III, n. 10221 del 26 aprile 2017, Cass., VI-III, n. 10221 del 26 aprile 2017, Cass., VI-III, n. 9666 del 19 aprile 2018; Cass., III, n. 29027 del 20 ottobre 2021);

alla fondatezza nei suindicati termini dei primi due motivi del ricorso principale, assorbiti il terzo motivo del ricorso principale e l'unico motivo dell'incidentale, consegue la cassazione in relazione dell'impugnata sentenza, con rinvio alla Corte d'appello di Napoli, in diversa composizione, anche per le spese del giudizio di cassazione. (Omissis)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. II, 11 OTTOBRE 2023, N. 28393

PRES. D'ASCOLA – EST. FORTUNATO – P.M. MISTRI (DIFF.) – RIC. G.A. (AVV. PINTO) C. COLLEGIO TERRITORIALE DELL'ORDINE DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI DELLE PROVINCE DI (OMISSIS)

Professioni intellettuali | Professionisti | Periti industriali | Procedimento disciplinare | Sanzione irrogata a perito industriale a seguito di accertamenti in tema di dinamica di un sinistro stradale | Consiglio nazionale periti industriali | Competenza | Sussistenza | Fondamento.

 Il Consiglio Nazionale periti industriali è competente ad irrogare le sanzioni disciplinari a carico dei periti industriali, in conseguenza dell'attività professionale da essi svolta in tema di valutazione della dinamica dei sinistri stradali, atteso che i relativi accertamenti non sono attribuiti in via esclusiva ai periti assicurativi, sicché non può ritenersi che essa appartenga in via esclusiva alla Consap S.p.A., quale organismo di vigilanza nel settore assicurativo. (l. 17 febbraio 1992 n. 166; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 156; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 329; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 331; r.d. 11 febbraio 1929 n. 275, art. 11; att. c.p.c. art. 19) (1)

(1) Nulla che affronti l'esatta fattispecie. Per qualche utile riferimento in tema di applicazione delle leggi professionali che prevedono e regolano la responsabilità dei membri dell'ordine di appartenenza e la competenza dell'Organo di disciplina per l'irrogazione delle sanzioni, v. Cass. civ. 24 gennaio 2023, n. 2032, in *www.latribunaphus.it*. In dottrina, sul ruolo del perito assicurativo, si veda l'interessante contributo di ANNUNZIATA CANDIDA FUSCO, *Riforma professionale periti assicurativi. Da ruolo ad albo: possibili prospettive*, in questa Rivista 2023, 419.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. Il Consiglio territoriale dei Periti industriali e dei Periti industriali laureati delle Province di (Omissis) ha

irrogato al ricorrente la sanzione disciplinare della radiazione dall'albo professionale.

G.A. era stato nominato c.t.u. in una causa avente ad oggetto l'accertamento della responsabilità e il risarcimento del danno da scontro di veicoli e, dopo aver accettato l'incarico, aveva ritirato gli atti processuali e percepito un acconto, senza poi svolgere gli accertamenti e senza restituire le somme incamerate e le produzioni, venendo sostituito da altro consulente.

Tale condotta, secondo l'organo di disciplina, integrava una grave violazione dei doveri professionali e aveva leso il prestigio e il decoro della categoria di appartenenza.

La decisione è stata confermata dal Consiglio Nazionale, che ha ritenuto sussistenti e gravi le violazioni contestate anche in considerazione dei ripetuti solleciti ricevuti dal consulente e del ritardo di circa un anno causato allo svolgimento della causa, reputando infondate le giustificazioni dell'incolpato, che aveva lamentato problemi di salute, evidenziando che l'unico certificato medico prodotto aveva un contenuto del tutto generico, non riportava una specifica diagnosi e non descriveva un quadro clinico complessivo.

Il Consiglio ha ritenuto che competente ad irrogare la sanzione fosse l'Ordine dei periti industriali e non l'Organismo di controllo sul settore assicurativo, poiché il ricorrente era iscritto all'albo dei c.t.u. con la qualifica di perito industriale e come tale si era accreditato presso il Giudice, svolgendo accertamenti in materia non riservata ai periti assicurativi, precisando infine che il Tribunale può avvalersi di soggetti muniti di specifica competenza anche se non iscritti all'albo dei c.t.u. e che l'Ordine dei periti industriali poteva sanzionare l'iscritto anche per condotte non strettamente inerenti all'esercizio della professione.

La cassazione della decisione è chiesta da G.A. con ricorso in tre motivi.

Nessuna delle controparti ha svolto difese.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Il primo motivo denuncia la violazione dell'art. 61 c.p.c., art. 22 disp. att. c.p.c., R.D. n. 275 del 1929, art. 18, del D.L.vo n. 205 del 2009, artt. 156, 157, 158, 305 e della L. n. 166 del 1992 e L. n. 135 del 2012, deducendo la nullità del provvedimento sanzionatorio per incompetenza assoluta dell'organo di disciplina del Consiglio dell'ordine dei periti industriali.

Deduce il ricorrente di essere stato iscritto sia nell'albo dei periti industriali, che nel ruolo dei periti assicurativi e che l'incarico ricevuto riguardava l'infortunistica stradale che, ai sensi dell'art. 157 del codice assicurativo, poteva esser svolto solo dai periti assicurativi, non dai periti industriali, per cui la potestà sanzionatoria competeva alla Consap S.p.A., quale organismo di vigilanza nel settore assicurativo.

Il motivo è infondato.

Lespletamento di una consulenza su incarico del giudice è esercizio di attività professionale, per cui l'interessato – anche per non incorrere in sanzioni penali (art. 348 c.p.) – deve essere iscritto anche nell'albo professionale della

categoria professionale di appartenenza (o, per i periti assicurativi, nel ruolo di cui all'art. 157, D.L.vo n. 205 del 2009), benchè le disposizioni di attuazione del codice di procedura civile si limitino a prevedere all'art. 15, che possono ottenere l'iscrizione all'albo dei consulenti coloro che siano muniti di specifica competenza in una data materia (è invece venuto meno l'obbligo di appartenenza alle associazioni professionali, soppresse con D.L.vo n. 369 del 1944).

L'albo dei consulenti tecnici del tribunale è – a norma dell'art. 13 disp. att. c.p.c. – composto di sezioni distinte per categorie; tra esse debbono necessariamente comparire sia quella "industriale" che quella "assicurativa".

Per quanto qui interessa, il ruolo dei periti assicurativi è stato istituito con L. n. 166 del 1992 presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato. Le relative previsioni sono confluite, con talune modifiche, degli artt. 156 e segg. D.L.vo n. 209 del 2005, (codice assicurativo), che attualmente prescrivono che il perito assicurativo è competente per l'accertamento e la stima dei danni alle cose derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio dei veicoli a motore e dei natanti soggetti alla disciplina del presente titolo; è previsto il divieto di svolgere l'attività peritale in tale materia da parte dei non iscritti nell'apposito ruolo.

A norma dell'art. 329 del codice, coloro che, nell'esercizio della loro attività, violino le norme del codice o le relative norme di attuazione, sono puniti, in base alla gravità dell'infrazione e tenuto conto dell'eventuale recidiva, con una delle seguenti sanzioni: a) richiamo; b) censura; c) radiazione, che sono applicate dalla Consap ai sensi dell'art. 331. Le controversie relative ai ricorsi avverso i provvedimenti sanzionatori sono devolute alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.

Inizialmente, il regolamento Isvap 11/2008 escludeva (art. 3, comma 4) che nell'attività di accertamento e stima dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli soggetti all'assicurazione obbligatoria, demandata a tale categoria professionale, fosse ricompresa la ricostruzione dinamica e cinematica dell'evento dannoso – affidata alla competenza degli ingegneri e dei periti industriali – esclusione che è successivamente venuta meno, non essendo più menzionata nel Reg. Consap n. 1/2015 (concernente la disciplina dell'attività peritale di cui al D.L.vo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni e integrazioni (Codice delle Assicurazioni Private – Titolo X – Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti, Capo VI – Disciplina dell'attività peritale).

L'Autorità Garante per la concorrenza e per il mercato – con parere del 17 gennaio 2013 – aveva difatti segnalato che la normativa primaria, pur non attribuendo alla competenza degli iscritti al Ruolo dei periti assicurativi l'attività di ricostruzione dinamica e cinematica di eventi dannosi, non escludeva la possibilità per questi ultimi di esercitarla, stabilendo che tali accertamenti possono esser svolti anche dagli ingegneri e dai periti industriali su nomina del Tribunale o di una compagnia assicurativa, non trattandosi di materia riservata ad una singola categoria.

Gli accertamenti in tema di dinamica del sinistro non sono – quindi – oggetto di competenze attribuite in via esclusiva ai periti assicurativi, potendo esser svolti anche dai periti industriali.

Ciò premesso, nel caso in discussione il ricorrente – al tempo dell'incarico – era iscritto presso l'albo del Tribunale nella categoria "periti industriali" (non, quindi, nella categoria degli esperti in materia assicurativa) e – in virtù di tale iscrizione – era stato nominato nella causa di risarcimento dei danni dinanzi al Giudice di pace (cfr. decisione impugnata, pag. 4).

I quesiti conferiti dal giudice riguardavano questioni ricadenti, per quanto detto, anche nelle materie di competenza dei periti industriali, posto che l'indagine in ordine alla compatibilità eziologica dei danni causati dal sinistro presuppone la ricostruzione dinamica del fatto dannoso.

Laddebito era stato contestato al ricorrente quale perito industriale, assoggettato alla potestà sanzionatoria del Consiglio dei periti industriali ai sensi dell'art. 11, comma 1, R.D. n. 275 del 1929, e art. 3 del Reg. interno sul procedimento disciplinare nei confronti degli iscritti, dovendo rispondere di un illecito consumato nell'esercizio di attività professionale svolta nelle materie di competenza.

Inoltre, il fatto che il sanzionato avesse agito nella qualità di consulente tecnico d'ufficio poteva comportare l'esercizio dei poteri di vigilanza e sanzionatori che competono al Presidente del tribunale ai sensi degli artt. 19 disp. att. c.p.c. e segg., sugli iscritti all'albo dei c.t.u., senza escludere l'applicazione delle leggi professionali che prevedono e regolano la responsabilità dei membri dell'ordine e la competenza dell'Organo di disciplina per l'irrogazione delle sanzioni (per un'applicazione del principio, in motivazione: Cass. 2032/2023).

2. Il secondo motivo denuncia la violazione dell'art. 12, R.D. n. 275 del 1929, artt. 4 e 16 del Reg. interno sul procedimento disciplinare nei confronti degli iscritti e sugli organi titolari della potestà disciplinare, affermando che il Consiglio non abbia tenuto conto delle precarie condizioni di salute del ricorrente, che avevano reso impossibile l'espletamento dell'incarico per causa di forza maggiore, avendo ritenuto irrilevante il certificato prodotto, senza citare la fonte medica e senza assumere la testimonianza del medico.

Il motivo è inammissibile.

Anche in materia di sanzioni disciplinari ed amministrative la forza maggiore assume valenza di esimente ed esclude la responsabilità dell'agente, incidendo sul nesso psichico tra condotta ed evento.

La relativa nozione va desunta all'art. 45 c.p., rimanendo integrata da un fatto imprevedibile ed inevitabile (Cass. 10343/2010; Cass. 9738/2000; Cass. 3961/1989).

Nello specifico, il Consiglio ha escluso la sussistenza dell'esimente, non ricorrendo alcun elemento che comprovasse condizioni di salute realmente ostative all'espletamento dell'incarico.

La certificazione medica, unico elemento acquisito al processo, era generica, non conteneva una specifica diagnosi, nè descriveva un particolare quadro clinico, ancor-

ché postumo, considerato che la violazione si era protratta per oltre un anno.

Nel ribadire l'indispensabilità della prova orale ai fini della dimostrazione della forza maggiore, il ricorso non si confronta con il contenuto della decisione nel punto in cui ha considerato generiche le allegazioni difensive dell'interessato e le relative istanze istruttorie, nè indica quali circostanze di fatto o specifiche condizioni di salute sarebbero idonee a giustificare il lungo protrarsi della condotta omissiva contestata ed il mancato riscontro alla ripetute sollecitazioni ricevute dal giudice affinché si procedesse allo svolgimento delle indagini o, quantomeno, alla restituzione dei fascicoli di causa, non consentendo di valutare la decisività della prova non assunta.

La censura è quindi generica: il vizio derivante dalla mancata ammissione delle prove può essere denunciato per cassazione solo nel caso in cui esso investa un punto decisivo della controversia e, quindi, ove la prova non ammessa o non esaminata in concreto sia idonea a dimostrare circostanze tali da invalidare, con un giudizio di certezza e non di mera probabilità, l'efficacia delle altre risultanze istruttorie che hanno determinato il convincimento del giudice di merito, di modo che la "ratio decidendi" risulti priva di fondamento (Cass. 16215/2019; Cass. 5654/2017; Cass. 11457/2007).

3. Il terzo motivo denuncia la violazione degli artt. 4, comma 2, del Reg. interno sul procedimento disciplinare nei confronti degli iscritti e sugli organi titolari della potestà disciplinare, del R.D. n. 275 del 1929, e degli artt. 3 e 24 Cost., lamentando che il Consiglio abbia applicato una sanzione non proporzionata alla gravità del fatto, non considerando che l'infrazione contestata era l'unica subita dal ricorrente durante il lungo periodo di esercizio dell'attività professionale e senza tener conto delle difficoltà in cui versava l'intera categoria professionale, occorrendo che la scelta della sanzione più grave fosse adeguatamente motivata.

Il motivo è fondato.

Deve premettersi che l'apprezzamento della gravità del fatto e della condotta addebitata all'incolpato, rilevante ai fini della scelta della sanzione più opportuna, è rimesso all'Ordine professionale ed il controllo di legittimità non consente alla Corte di cassazione di valutare l'adeguatezza della sanzione irrogata, se non che sotto il profilo dell'adeguatezza della motivazione o per irragionevolezza della misura, nei casi in cui il potere disciplinare sia stato usato per un fine diverso da quello consentito (cfr. in tema di sanzioni a carico di ingegneri e architetti: Cass. s.u. 6223/1997; nonchè per i procedimenti a carico di avvocati: Cass. s.u. 24647/2016; Cass. 13237/2018 secondo cui il controllo sulla ragionevolezza della sanzione attiene all'individuazione del precetto e rileva quindi, ex art. 360 c.p.c., n. 3; Cass. s.u. 6967/2017; in tema di responsabilità disciplinare degli psicologi: Cass. 2032/2023; Cass. 5885/2000 in tema di responsabilità dei magistrati; Cass. s.u. 23778/2010 e Cass. s.u. 23778/2010, Cass. 11457/2022).

Pur con tali limiti, dovendo la sanzione rispondere al criterio di proporzionalità e potendo essa incidere su valori primari della persona (il lavoro, la dignità e la re-

putazione etc.), è necessario che la gravità dei fatti sia valutata in rapporto alla loro portata oggettiva, alla natura e all'intensità dell'elemento psicologico del comportamento contestato, unitamente ai motivi che l'abbiano ispirato, in relazione alla pregressa attività professionale e agli eventuali precedenti disciplinari, dovendo – in particolare – darsi conto delle ragioni per cui sia stata congrua la più grave sanzione applicabile e non adeguata una meno lieve (cfr. in materia di responsabilità dei magistrati: Cass. s.u. 11137/2012; Cass. s.u. 11457/2022; Cass. 8034/2023; in materia di sanzioni disciplinari a carico degli avvocati: Cass. s.u. 30868/2018; Cass. 42090/2021; in tema di lavoro privato: Cass. 5610/1982; Cass. 5320/1978).

In mancanza di tale valutazione, il provvedimento finisce per violare la norma invocata, poichè in carenza assoluta di motivazione, ha sussunto l'ipotesi esaminata nel paradigma cui si applica la sanzione più grave, omettendo di riscontrare se ne sussistessero i presupposti e impedendo al giudice dell'impugnazione di verificare la corretta applicazione di legge.

Nel caso in esame, il Consiglio nazionale ha dato conto della gravità della violazione per la rilevanza in sè della condotta nell'espletamento di compiti demandati dall'autorità giudiziaria, ma nessun argomento ha speso per giustificare la misura della radiazione, benchè il ricorrente ne avesse espressamente contestato l'adeguatezza, sottolineando che non era stato destinatario di precedenti contestazioni disciplinari nel corso della sua lunga carriera professionale.


La decisione va dunque cassata, poichè non spiega perché la radiazione fosse la misura più congrua e perchè non fosse giustificata una misura più lieve, in rapporto di adeguata proporzione con la rilevanza del fatto contestato.

Consegue l'accoglimento del terzo motivo di ricorso, con rigetto delle altre censure; la decisione è cassata in relazione al motivo accolto con rinvio della causa al Consiglio nazionale dell'Ordine dei periti industriali e dei periti industriali laureati, in diversa composizione, anche per la pronuncia sulle spese di legittimità. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. III, 2 OTTOBRE 2023, N. 39881 (UD. 1 MARZO 2023)

PRES. DI NICOLA – EST. SOCCI – P.M. TOCCI (CONF.) – RIC. F.M.

Guida in stato di ebbrezza | Accertamento | Su richiesta della polizia giudiziaria | Avviso della facoltà di farsi assistere da un difensore | Necessità di sottoscrizione del verbale ad opera della parte | Esclusione.

 In tema di guida in stato di ebbrezza, è sufficiente, per ritenere adempiuto l'obbligo di previo avviso al conducente coinvolto in un incidente stradale di farsi assistere da un difensore di fiducia, che tanto risulti nel verbale, senza che ne sia necessaria la sottoscrizione da parte dell'interessato, posto che l'avviso è atto degli operanti che redigono il verbale, mentre la sot-

toscrizione della parte è necessaria nei soli casi in cui essa abbia reso una dichiarazione, ivi compresa quella di nomina del difensore di fiducia. (*c.p.p. art. 356; att. c.p. art. 114; nuovo c.s. art. 186*) (1)

(1) In termini, v. Cass. pen., sez. IV, 1 febbraio 2019, n. 5011, *ivi* 2019, 767. In genere, sull'obbligo o meno di dare avviso al conducente della facoltà di farsi assistere da un difensore per l'attuazione dell'"alcoltest", v. Cass. pen., sez. IV, 10 settembre 2021, n. 33594, *ivi* 2021, 851; Cass. pen., sez. IV, 10 novembre 2021, n. 40550, *ivi* 2022, 126; Cass. pen., sez. IV, 3 dicembre 2020, n. 34355, *ivi* 2021, con nota di VALERIO DE GIOIA, *In caso di rifiuto di sottoporsi all'alcoltest non sussiste l'obbligo di dare avviso al conducente della facoltà di farsi assistere da un difensore*, e Cass. pen., sez. un., 5 febbraio 2015, n. 5396, *ivi* 2015, 225 e *ivi* 2016, 382, con nota di M. RAMPIONI, *Guida in stato di ebbrezza: la nullità dell'accertamento per l'omesso avviso della facoltà di farsi assistere dal difensore di fiducia*.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. La Corte di appello di Perugia con sentenza del 13 maggio 2022, decidendo in sede di rinvio per annullamento della precedente sentenza (sentenza della Cassazione n. 25767/2021, IV sez.) in riforma della decisione del Tribunale di Macerata del 16 aprile 2019 rideterminava la pena nei confronti di F.M. in anni 9 di reclusione relativamente al reato di cui agli art. 61 n. 3, 589 bis, secondo comma, 5, n. 2, 6 e 8, 590 bis cod. pen. (esclusa l'aggravante della guida con patente scaduta, come da annullamento senza rinvio della Corte di cassazione).

2. L'imputato ha proposto ricorso per cassazione, deducendo i motivi di seguito enunciati, nei limiti strettamente necessari per la motivazione, come disposto dall'art. 173, comma 1, disp. att. cod. proc. pen.

2.1. Violazione di legge (art. 178 e 179 cod. proc. pen.) per omessa traduzione dell'imputato detenuto all'udienza.

L'imputato era detenuto presso il carcere di (*omissis*), E non è stato tradotto in udienza nonostante una richiesta tempestiva alla matricola del carcere. La Corte di appello ha negato persino un collegamento in videoconferenza. L'omessa traduzione del detenuto comporta la nullità della sentenza qualora emerga la comunicazione della volontà dell'imputato di essere presente all'udienza, manifestata in qualsiasi modo (Cass. S.U. 2010/35399). L'imputato non ha manifestato nessuna volontà di rinuncia della sua partecipazione all'udienza camerale del giorno 13 maggio del 2022.

2.2. Mancata assunzione di una prova decisiva (cartella clinica dell'imputato); mancanza, contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione.

La Corte di cassazione ha annullato la precedente sentenza con rinvio per nuovo giudizio per l'accertamento dell'effettuazione o no dell'adempimento, da parte della polizia giudiziaria, dell'avviso all'indagato della facoltà di farsi assistere da un difensore, per il prelievo ematico, o per l'utilizzazione di (eventuale) precedente prelievo per uso curativo, per l'accertamento del tasso alcolico e/o di uso di droghe (art. 356 cod. proc. pen. e 114 disp. att. cod. proc. pen.).

La Corte di appello ha sentito l'operante di polizia giudiziaria che riferiva di aver dato l'avviso all'indagato come verbalizzato, ma il verbale non veniva sottoscritto

dall'indagato per l'impedimento alla mano in esito all'incidente (come anche riportato nel verbale). Per eliminare ogni dubbio sulla sussistenza o no di un effettivo impedimento alla sottoscrizione (che avrebbe potuto effettuarsi anche con un segno della mano sinistra) la difesa aveva richiesto l'acquisizione della cartella clinica. Comunque, la rinnovazione avrebbe dovuto essere effettuata nel contraddittorio, invece la Corte di appello ha deciso di sentire il teste di P.G. d'ufficio.

3. Mancanza, contraddittorietà e manifesta illogicità della motivazione con travisamento della prova.

La Corte di appello ha fondato il proprio convincimento su una prova inesistente, ovvero la pretesa inutilizzabilità della mano destra da parte del ricorrente per apporre la firma sul verbale; circostanza non emergente dagli atti del processo. La motivazione della decisione risulta manifestamente illogica in quanto non spiega perché la polizia giudiziaria non abbia atteso la fine della cura, per permettere la sottoscrizione del verbale; inoltre, non risulta con certezza l'impedimento alla sottoscrizione.

Ha chiesto pertanto la riforma della decisione.

MOTIVI DELLA DECISIONE

3. Il ricorso risulta inammissibile per genericità e manifesta infondatezza dei motivi.

Sulla mancata traduzione dell'imputato detenuto, all'udienza di discussione davanti alla Corte di appello, il ricorso risulta generico, non prova di aver sottoposto la richiesta dell'imputato al giudice.

Infatti, "In tema di giudizio di appello, nel vigore della disciplina emergenziale di contenimento della pandemia da COVID-19, l'omessa traduzione dell'imputato detenuto, che abbia richiesto di comparire all'udienza per il tramite del difensore, determina una nullità assoluta ed insanabile del giudizio e della relativa sentenza" (Sez. III, Sentenza n. 3958 del 12 novembre 2021 Ud. (dep. 4 febbraio 2022) Rv. 282888 – 01)

Nel caso in giudizio non risulta nessuna richiesta dei difensori e neanche dell'imputato (vedi Sez. VI, Sentenza n. 15139 del 11 novembre 2021 Ud. (dep. 19 aprile 2022) Rv. 283143 – 0).

4. Manifestamente infondati i due motivi di ricorso relativi alla firma del verbale della polizia giudiziaria. Nel verbale risulta il consenso dell'imputato delle ore 3,40, pur non sottoscritto; inoltre risulta, sempre nel verbale, dell'avviso all'imputato delle sue facoltà di farsi assistere da un difensore. Nel ricorso in cassazione non si contesta tale contenuto del verbale, ma si prospetta una sua invalidità per mancanza della sottoscrizione in relazione all'impedimento (alla mano) o no dell'imputato.

Tale questione è manifestamente infondata in quanto "In tema di guida in stato di ebbrezza, ai fini dell'adempimento dell'obbligo di previo avviso al conducente coinvolto in un incidente stradale di farsi assistere da un difensore di fiducia, è sufficiente che ciò risulti nel verbale, senza che sia necessaria la sottoscrizione dello stesso da parte dell'interessato, poiché l'avviso è atto degli operanti che redigono il verbale, mentre la sottoscrizione della parte è

necessaria solo qualora essa abbia reso una dichiarazione, tra cui quella di nomina di difensore di fiducia" (Sez. IV, Sentenza n. 5011 del 4 dicembre 2018 Ud. (dep. 1° febbraio 2019) Rv. 274978 – 01).

Non decisiva, pertanto, la prova richiesta (solo esplorativa) della acquisizione della cartella clinica.


Inoltre, per mera completezza, deve osservarsi che l'eventuale nullità della mancanza dell'avviso sarebbe a regime intermedio, sanata dalla richiesta di giudizio abbreviato: "In tema di guida in stato di ebbrezza, la violazione dell'obbligo di dare avviso della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia al conducente da sottoporre a prelievo ematico presso una struttura sanitaria, finalizzato all'accertamento del tasso alcolemico esclusivamente su richiesta dalla polizia giudiziaria, determina una nullità di ordine generale a regime intermedio che può essere tempestivamente dedotta, a norma del combinato disposto degli artt. 180 e 182, comma 2, cod. proc. pen., fino al momento della deliberazione della sentenza di primo grado ma che deve ritenersi sanata, ai sensi dell'art. 183 cod. proc. pen., qualora l'imputato formuli una richiesta di rito abbreviato" (Sez. IV, Sentenza n. 40550 del 3 novembre 2021 Ud. (dep. 10 novembre 2021) Rv. 282062 01).

Alla dichiarazione di inammissibilità consegue il pagamento in favore della Cassa delle ammende della somma di € 3.000,00, e delle spese del procedimento, ex art. 616 cod. proc. pen., oltre alla condanna alle spese del grado sostenute dalla parte civile. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. II, ORD. 20 SETTEMBRE 2023, N. 26922

PRES. MANNA – EST. PAPA – RIC. G.A. (AVV. TILOTTA) C. UFF. TERR. GOVERNO – PREFETTURA DI TRAPANI

Assicurazione obbligatoria | Veicolo senza assicurazione | Proprietario del veicolo | Responsabile in solido con il conducente | Presunzione di responsabilità ex art. 6 L. n. 689/1981 | Prova liberatoria | Contenuto | Fattispecie relativa a veicolo consegnato al titolare di un'autofficina con l'incarico di venderlo.

 Il proprietario di un veicolo che circola senza la prescritta copertura assicurativa è obbligato, in solido con il conducente sorpreso alla guida, al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria irrogata, ex art. 6 della legge n. 689 del 1981, a meno che non dimostri di aver posto in essere una condotta caratterizzata dall'adozione di concrete e specifiche cautele volte a vietare e precludere la circolazione del mezzo. (Nella specie, la S.C. ha stabilito che non è una condotta idonea ad evitare specificamente la circolazione del veicolo la sua consegna al titolare di un'autofficina con l'incarico di venderlo). (*c.c. art. 2054; l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 6*) (1)

(1) Con riferimento ad analogo fattispecie, v. la lontana Cass. civ. 12 aprile 1996, n. 3476, in *questa Rivista* 1996, 629. Sulla prova liberatoria da parte del proprietario che la circolazione sia avvenuta con-

tro la sua volontà, da manifestarsi con un comportamento concreto, idoneo e specificamente rivolto a vietare la circolazione mediante atti e fatti indicativi della diligenza da valutarsi in relazione al caso concreto, v. Cass. civ. ord. 21 ottobre 2014, n. 22318, *ivi* 2015, 455.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. Con sentenza n. 753/2019 del 10 luglio 2019, il Tribunale di Trapani ha rigettato l'opposizione di G.A. avverso le ordinanze ingiunzione pronunciate nei suoi confronti nell'agosto (*Omissis*) quale responsabile in solido, perchè proprietario, delle infrazioni commesse da un terzo sorpreso alla guida del motoveicolo di sua proprietà con patente diversa da quella prescritta, in mancanza di carta di circolazione e in assenza di copertura assicurativa.

G. aveva allegato che il motoveicolo era stato da lui depositato presso un'autofficina professionale con procura orale a vendere e che l'assicurazione era stata cessata e trasferita su nuovo veicolo.

Il Tribunale, tuttavia, rilevava che G. non aveva fornito adeguata prova dell'adozione di cautele volte a prevenire l'uso del mezzo da parte di terzi.

2. Avverso questa sentenza ha proposto ricorso per cassazione G.A., affidandolo a due motivi. La Prefettura di Trapani – nei cui confronti è stata rinnovata la notifica – non ha svolto difese.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Con il primo motivo, articolato in riferimento al n. 3 del comma I dell'art. 360 c.p.c., G. ha prospettato la violazione degli art. 2049, 2051 e 2054 c.c.: il Tribunale non avrebbe adeguatamente e unitariamente valutato gli elementi di prova offerti a sostegno dell'essere avvenuta la circolazione del mezzo contro la sua volontà; in particolare, non avrebbe considerato l'avvenuta consegna del veicolo ad un deposito esercitato in forma professionale, l'avvenuta consegna delle chiavi al depositario per consentire la prova del mezzo da parte dei potenziali acquirenti, la cessazione dell'assicurazione.

2. Con il secondo motivo, il ricorrente ha quindi riproposto la stessa censura – la violazione degli art. 2049, 2051 e 2054 c.c., articolandola tuttavia in riferimento all'art. 360 comma 1, n. 5, c.p.c..

3. Il secondo motivo – esaminato per primo per precedenza logica – è inammissibile per più ragioni.

Innanzitutto il Tribunale non ha affatto omesso di valutare gli elementi indicati come significativi e, cioè, l'avvenuta consegna del veicolo ad un deposito esercitato in forma professionale, l'avvenuta consegna delle chiavi al depositario, la cessazione dell'assicurazione, ma ha giudicato questi elementi insufficienti per provare la sussistenza di una volontà contraria alla circolazione del veicolo.

A ciò può aggiungersi che, se inteso a censurare la mancata valutazione, da parte del Tribunale, in un unico ragionamento presuntivo dei suddetti elementi, il motivo resta comunque inammissibile: per principio consolida-

to, infatti, la censura per vizio di motivazione in ordine all'utilizzo o meno del ragionamento presuntivo non può limitarsi ad affermare un convincimento diverso da quello espresso dal giudice di merito, ma deve fare emergere l'assoluta illogicità e contraddittorietà del ragionamento decisorio, restando peraltro escluso che la sola mancata valutazione di un elemento indiziario possa dare luogo al vizio di omesso esame di un punto decisivo (Cass. Sez. VI – 1, n. 5279 del 26 febbraio 2020; Sez. lav., n. 15737 del 21 ottobre 2003).

3.1. Il primo motivo è invece infondato. Con la sua valutazione di insufficienza dei suddetti elementi di fatto a dimostrare l'avvenuta circolazione del mezzo contro la volontà del ricorrente, il Tribunale ha correttamente applicato il principio, già esplicitamente affermato da questa Corte, seppure in pronunce risalenti, per cui per escludere la sua responsabilità come prevista dall'art. 6, L. n. 689 del 1981, e dall'art. 2054 c.c., comma 3 che ne costituisce attuazione, il proprietario deve porre in essere una condotta caratterizzata dall'adozione di concrete e specifiche cautele volte a vietare e precludere la circolazione del mezzo, cioè deve esplicitare un'attività esterna specificamente volta ad impedire la commissione dell'illecito.

Con specifico riguardo alla sanzione pecuniaria amministrativa per circolazione di veicolo senza la prescritta copertura assicurativa, questa Corte ha proprio sancito che la responsabilità solidale del proprietario deve essere affermata, ai sensi dell'art. 6, L. n. 689 del 1981, ove lo stesso si limiti a provare soltanto di aver consegnato il veicolo a chi lo ha posto in circolazione in base a procura a vendere (Cass. Sez. I, n. 3476 del 1996; Sez. I, n. 1089 del 14 febbraio 1990).


3. Il ricorso è perciò, respinto. Non vi è statuizione sulle spese perché la Prefettura non ha svolto difese.

Stante il tenore della pronuncia (rigetto del ricorso), va comunque dato atto, ai sensi dell'art. 13, comma 1 quater, D.P.R. n. 115 del 2002, della sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, da parte del ricorrente, di un ulteriore importo a titolo di contributo unificato, pari a quello previsto per il ricorso a norma dello stesso art. 13, comma 1 bis se dovuto: nel caso in cui il ricorso per cassazione venga respinto, perchè rigettato integralmente ovvero dichiarato inammissibile o improcedibile, la Corte di cassazione attesta infatti comunque l'obbligo del ricorrente, ancorchè – come nella specie – ammesso in via anticipata e provvisoria al patrocinio a spese dello Stato, di versare l'ulteriore importo a titolo di contributo unificato ex art. 13, comma 1 quater, D.P.R. n. 115 del 2002, rilevando a tal fine soltanto l'elemento oggettivo costituito dal tenore della pronuncia che ne determina il presupposto, mentre le condizioni soggettive della parte devono invece essere verificate, nella loro specifica esistenza e permanenza, da parte dell'amministrazione giudiziaria al momento dell'eventuale successiva attività di recupero del contributo (Cass. Sez. un., n. 4315 del 2020). (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. I, 6 SETTEMBRE 2023, N. 36857 (UD. 3 FEBBRAIO 2023)

PRES. SIANI – EST. MELE – P.M. PICARDI (DIFF.) – RIC. C.L.

Misure di prevenzione | Guida senza patente | Soggetto sottoposto a misura di prevenzione | Destinataro di mero avviso orale del questore | Reato di cui all'art. 73 D.L.vo n. 159/2011 | Sussistenza | Esclusione

 Non integra il reato di cui all'art. 73 D.L.vo 6 settembre 2011, n. 159, la guida di un autoveicolo senza patente o dopo che essa sia stata revocata da parte del destinatario di un mero avviso orale del questore, posto che questo, in assenza della prescrizione dei divieti previsti dall'art. 3, comma 4, D.L.vo citato, non costituisce misura di prevenzione, non comportando limitazioni alla libertà personale. (*d.l.vo 6 settembre 2011 n. 159, art. 3; d.l.vo 6 settembre 2011 n. 159, art. 73; nuovo c.s., art. 120*) (1)

(1) La sentenza di cui in massima aderisce all'orientamento espresso da Cass. pen., sez. V, 7 aprile 2023, n. 14935, in *questa Rivista* 2023, 773 e Cass. pen., sez. I, 16 dicembre 2022, n. 47713, *ivi* 2023, 47. Da queste si discosta Cass. pen., sez. I, 10 gennaio 2023, n. 418, *ivi* 2023, 329, secondo cui il reato di cui all'art. 73 D.L.vo 6 settembre 2011, n. 159, è configurabile anche nel caso di soggetto destinatario di un mero avviso orale del questore. La pronuncia Corte cost. 17 ottobre 2022, n. 211, citata in parte motiva, trovata pubblicata *ivi* 2022, 877.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. La Corte d'appello di Palermo, con sentenza in data 20 dicembre 2021, ha confermato la sentenza pronunciata dal Tribunale della stessa città con cui C.L. era stato condannato alla pena di mesi quattro di arresto per il reato di cui al D.L.vo n. 159 del 2011, art. 73, per essere stato sorpreso alla guida di un'autovettura sprovvisto della patente di guida ed essendo destinatario della misura dell'avviso orale del Questore.

2. Avverso tale decisione il C. ha proposto ricorso per cassazione, articolando un unico motivo di censura con il quale deduce la violazione e falsa applicazione della legge penale per errata qualificazione del fatto in relazione al reato di cui al D.L.vo n. 159 del 2011, art. 73. Il C. al momento in cui è stato trovato alla guida di un autoveicolo era soggetto ad ammonimento orale "semplice", perché non accompagnato da prescrizioni e divieti, sicché non ricorrevano i presupposti del reato.

Si censura, inoltre, il mancato riconoscimento della particolare tenuità del fatto, nonostante che la condotta del C. non fosse particolarmente pericolosa o dannosa.

3. Il Procuratore generale ha depositato conclusioni scritte con le quali ha chiesto la declaratoria di inammissibilità del ricorso.

4. La difesa dell'imputato ha rassegnato conclusioni scritte riportandosi al ricorso.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Il ricorso è fondato nei termini di seguito indicati.

2. Il D.L.vo n. 159 del 2011, art. 73, punisce con la pena dell'arresto la guida di un autoveicolo senza patente, o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata, a condizione che il conducente sia stato sottoposto, con provvedimento definitivo, ad una misura di prevenzione personale.

In mancanza di tale condizione, la medesima condotta è sanzionata dall'art. 116 C.d.S., comma 15, con una sanzione amministrativa (salvo il caso di recidiva nel biennio).

3. La questione centrale posta con il ricorso attiene alla configurabilità del reato nel caso in cui il soggetto sia destinatario di un avviso orale "semplice", cioè non accompagnato dalle prescrizioni di cui al D.L.vo n. 159 del 2011, art. 3, comma 4, dovendosi a tal fine valutare se tale avviso integri o meno una misura di prevenzione personale.

A fronte del dato testuale, rappresentato dalla circostanza che nel D.L.vo n. 159 del 2011, l'avviso orale "semplice" è collocato tra le misure di prevenzione personali applicate dal Questore, questa Corte ha evidenziato, innanzitutto, il dato storico, costituito dal fatto che il precedente art. 4 della L. 1423 del 1956 non configurava l'avviso orale del questore come misura di prevenzione, bensì come una diffida la cui inosservanza legittimava il questore a chiedere la misura di prevenzione personale. Inoltre, si è rilevato come l'avviso "semplice" si caratterizzi, rispetto alle altre misure, per l'assenza di obblighi e prescrizioni, se non il semplice invito a tenere una condotta conforme alla legge, e dunque, sostanzialmente, per l'assenza di qualunque misura, di tal che è ben difficilmente qualificabile, esso stesso, come misura di prevenzione. Si connota, altresì, per la mancanza del presupposto della pericolosità proprio sia della misura questorile dell'emissione del foglio di via obbligatorio, sia delle misure di prevenzione applicate dall'Autorità giudiziaria ai sensi dell'art. 6 del TU (Sez. I, n. 47713 del 27 ottobre 2022, Tatangelo, Rv. 283820 – 01).

Tale ultimo dato è stato valorizzato anche dalle sezioni civili di questa Corte, le quali hanno escluso che l'avviso in questione possa essere considerato una misura di prevenzione, "il cui presupposto essenziale di applicazione è l'accertamento dell'attualità della pericolosità sociale della persona, mentre l'avviso orale, quale misura prodromica alle misure di prevenzione vere e proprie, si correla alla mera proclività a commettere azioni delittuose, consistendo soltanto nell'intimazione di tenere una condotta conforme alla legge" (Sez. I civ., n. 7973 del 28 marzo 2017, Rv. 644839 – 01). Nello stesso senso si è espressa anche la giurisprudenza amministrativa (Cons. Stato, Sez. III, n. 722 del 14 febbraio 2014).

Tale interpretazione risulta peraltro coerente con la ratio della previsione dell'art. 73, come messa in luce dalla Corte costituzionale che, nella sentenza n. 221 del 2022, ha evidenziato che ciò che connota la condotta prevista da tale disposizione e che ha indotto il legislatore a qualificarla come reato, a differenza di quella prevista dall'art. 116 C.d.S., la quale integra una semplice sanzione amministrativa, è appunto la circostanza che la condotta sia posta in essere da un soggetto sottoposto a misura di prevenzione in quanto attualmente ed effettivamente pericoloso per la sicurezza pubblica.

La Corte costituzionale ha infatti affermato che la violazione della regola, posta dall'art. 120 C.d.S., che vieta di guidare autoveicoli e motoveicoli senza patente al soggetto sottoposto a misura di prevenzione personale, "è espressione di una valutazione discrezionale del legislatore, il quale ha ritenuto sussistere un quid pluris di pericolosità per il fatto che colui che sia sottoposto con provvedimento definitivo ad una misura di prevenzione personale possa circolare alla guida di un veicolo". L'art. 73, "nel prevedere un trattamento sanzionatorio più severo, rispetto a quello della disposizione di cui all'art. 116 C.d.S., comma 15, è finalizzata a tutelare l'ordine pubblico, potenzialmente posto in pericolo nelle ipotesi in cui sia violata la disposizione di cui all'art. 120 C.d.S., cui è ricollegata la necessità di porre limitazioni agli spostamenti, di impedire o ostacolare la perpetrazione di attività illecite e di rendere meno agevole il sottrarsi ai controlli dell'autorità nei confronti di soggetti pericolosi".

Proprio la specifica pericolosità di chi è assoggettato a una misura di prevenzione personale, la cui verifica in concreto la stessa Corte ha valutato come indispensabile ai fini della revoca, ai sensi dell'art. 120 C.d.S., della patente di guida nei confronti del soggetto sottoposto a misura di prevenzione (Corte cost., sent. n. 99 del 2020), è stata ritenuta dal Giudice delle leggi l'elemento differenziale idoneo a giustificare la diversa disciplina sanzionatoria rispetto alla previsione di cui all'art. 116 C.d.S., comma 15, ed altresì tale da assicurare l'offensività della fattispecie di reato in esame, escludendo la violazione dell'art. 25 Cost. (sent. n. 211 del 2022).


Deve pertanto darsi seguito all'orientamento ermeneutico espresso da questa Corte secondo il quale non integra il reato di cui al D.L.vo n. 159 del 2011, art. 73 la guida di un autoveicolo senza patente, o dopo che la stessa sia stata revocata, da parte del destinatario di un mero avviso orale del questore, che, senza la prescrizione dei divieti previsti dall'art. 3, comma 4, del citato D.L.vo, non costituisce misura di prevenzione, non comportando limitazioni alla libertà personale (Sez. I, n. 47713 del 27 ottobre 2022, Tatangelo, Rv. 283820 – 01).

4. Ne consegue che nella specie, essendo il ricorrente destinatario di un avviso semplice, la sentenza impugnata deve essere annullata senza rinvio per insussistenza del fatto. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE SEZ. III, ORD. 5 SETTEMBRE 2023, N. 25949

PRES. TRAVAGLINO – EST. DELL'UTRI – RIC. B.A. ED ALTRI (AVV. FORCONI) C. A. S.P.A. ED ALTRI (AVV. CLEMENTE)

**Assicurazione obbligatoria | Risarcimento danni
| Limiti del massimale | Sinistro avvenuto entro l'11 dicembre 2009 | Innalzamento dei massimali ex art. 2, comma 2, della Direttiva 2005/14/CE | Efficacia | Esclusione | Fondamento.**

 L'innalzamento dei massimali di cui all'art. 2, comma 2, della direttiva n. 2005/14/CE non è applicabile ai sinistri avvenuti prima dell'11 dicembre 2009, perché fino a

tale data (fissata dalla fonte comunitaria quale termine ultimo per l'adeguamento della legislazione nazionale) il suddetto innalzamento era condizionato alla volontà degli Stati membri di stabilire un periodo transitorio, mentre, dopo di essa, il danneggiato poteva considerarsi titolare di una posizione soggettiva incondizionata e sufficientemente determinata nei confronti del proprio Stato, derivante dalla natura immediatamente esecutiva, in parte qua, della direttiva medesima. (*dir. 11 maggio 2005 n. 14, art. 2; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 128; d.l.vo 6 novembre 2007 n. 198, art. 1*) (1)

(1) Analogamente, si veda Cass. civ. ord. 27 agosto 2020, n. 17893, in questa Rivista 2020, 866.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Ritenuto che:

con sentenza resa in data 16 marzo 2020, la Corte d'appello di Ancona ha confermato la decisione con la quale il giudice di primo grado, per quel che ancora rileva in questa sede, ha rigettato la domanda proposta da B.V., B.A., B.L., S.E. ed L.E. per la condanna della A. S.p.A., in qualità di impresa designata per il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, al risarcimento, oltre il limite del massimale previsto dalla legge italiana, di tutti i danni subiti a causa del decesso della propria congiunta, L.L., in conseguenza del sinistro stradale dedotto in giudizio verificatosi in data 13 novembre 2009;

a fondamento della decisione assunta, la corte territoriale ha rilevato come la circostanza che il fatto dannoso dedotto in giudizio si fosse verificato dopo l'adozione, da parte dello Stato italiano, del D.L.vo n. 198 del 2007 attuativo della direttiva 2005/14/CE (che aveva previsto l'innalzamento del massimale di legge dei contratti di assicurazione connessi alla circolazione stradale fino al limite dei 5 milioni di Euro, con la possibilità, per i singoli Stati, di giungere a tale traguardo finale attraverso un graduale adeguamento nel tempo dei massimali imposti dalla legge), imponesse l'applicazione di tale fonte interna, in forza della quale i limiti del massimale di legge vigenti sarebbero stati, dapprima innalzati, a decorrere dall'11 dicembre 2009, ad almeno la metà di quelli definitivi, con la previsione del definitivo adeguamento al limite dei 5 milioni di Euro a far data dal'11 giugno 2012;

ciò posto, essendosi il fatto dannoso dedotto in giudizio verificato in data 13 novembre 2009 e, dunque, in data anteriore al primo innalzamento dei massimali assicurativi imposti dalla legge, la pretesa degli originari attori, volta ad ottenere la condanna del Fondo di garanzia per le vittime della strada al risarcimento dei danni oltre il massimale vigente al momento del fatto, doveva ritenersi priva di fondamento, a nulla valendo la circostanza che lo Stato italiano avesse provveduto all'attuazione della direttiva comunitaria con circa cinque mesi di ritardo rispetto al termine fissato in sede europea (11 giugno 2007), non potendo in ogni caso ritenersi (come viceversa sostenuto dagli attori) che, con l'inutile scadenza del ridetto termine di adeguamento, lo Stato italiano avesse perduto la

facoltà di graduare nel tempo l'innalzamento dei massimali assicurativi imposti dalla legge, con la conseguente applicabilità, sin dall'11 giugno 2007, del limite ultimo del massimale pari a 5 milioni di Euro;

avverso la sentenza d'appello, B.A., in proprio e quale erede del padre B.V., T.S., quale tutore di B.L., in proprio e quale erede del padre B.V., S.E. ed L.E. propongono ricorso per cassazione sulla base di tre motivi d'impugnazione;

la A. S.p.A., in qualità di impresa designata per il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, resiste con controricorso;

D.Y., G.Z. e P. Assicurazioni S.p.A. in liquidazione coatta amministrativa (i primi due chiamati in giudizio quali responsabili civili dei danni e la terza quale compagnia assicuratrice degli stessi) non hanno svolto difese in questa sede; i ricorrenti e la A. S.p.A. hanno depositato memoria.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Considerato che:

con il primo motivo, i ricorrenti censurano la sentenza impugnata per violazione dell'art. 2 della direttiva della Comunità Europea dell'11 maggio 2005, n. 14, in relazione all'art. 6 della medesima direttiva, per avere la corte territoriale erroneamente omissso di rilevare come la mancata tempestiva attuazione della direttiva in esame da parte dello Stato italiano avesse comportato la perdita, per quest'ultimo, della facoltà di graduare nel tempo l'innalzamento dei massimali assicurativi imposti dalla legge, con la conseguente immediata applicabilità, sin dalla data di scadenza del termine per l'attuazione della direttiva, del massimale di 5 milioni di Euro in relazione ai rapporti c.d. "verticali" tra i cittadini e lo Stato, ivi compresi gli organismi di interesse pubblico come il Fondo di garanzia per le vittime della strada, in applicazione del principio che impone la diretta tutelabilità delle situazioni giuridiche soggettive istituite in sede comunitaria, indipendentemente dagli inadempimenti imputabili ai singoli Stati nella tempestiva attuazione delle direttive;

con il secondo motivo, i ricorrenti censurano la sentenza impugnata per falsa applicazione del D.L.vo n. 198 del 2007, artt. 1 e 3 nonché del massimale assicurativo di cui al D.P.R. 19 aprile 1993, per avere la corte territoriale omissso di disporre l'immediata applicazione della direttiva 2005/14/CE (con particolare riguardo all'innalzamento fino al limite di 5 milioni di Euro dei massimali assicurativi imposti dalla legge nella materia della circolazione stradale) in presenza dei presupposti di incondizionatezza e di sufficiente precisione (c.d. self executing) del testo normativo di derivazione continentale, di per sé idonei a impedire l'applicabilità (quantomeno nei confronti dei soggetti pubblici, come, nella specie, il Fondo di garanzia per le vittime della strada), del successivo tardivo adeguamento a detta direttiva (con il D.L.vo n. 198 del 2007) da parte dello Stato italiano;

entrambi i motivi – congiuntamente esaminabili per ragioni di connessione – sono infondati;

osserva il Collegio come, secondo l'art. 2, comma 2, della direttiva 2005/14/CE richiamata dai ricorrenti:

“salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione sia obbligatoria almeno per gli importi seguenti:

a) nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1000000 EUR per vittima o a 5000000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

b) nel caso di danni alle cose, 1.000.000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ove opportuno, gli Stati membri possono stabilire un periodo transitorio fino a cinque anni dalla data di attuazione della direttiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, entro il quale adeguare i propri importi minimi di copertura agli importi di cui al presente paragrafo.

(...).

Entro 30 mesi dalla data di attuazione della direttiva 2005/14/CE, gli Stati membri devono aumentare gli importi di garanzia ad almeno la metà dei livelli previsti nel presente paragrafo”;

secondo l'art. 6, c. 1, della medesima direttiva:

“Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro l'11 giugno 2007”;

sulla base delle richiamate norme di derivazione europea, varrà dunque rilevare come l'innalzamento dei massimali assicurativi imposto da dette disposizioni costituisca una misura, in parte condizionata (alla volontà degli Stati membri di stabilire un periodo transitorio fino a cinque anni dalla data di attuazione della direttiva), e in parte certa e incondizionata (self-executing), là dove la direttiva stabilisce che, entro 30 mesi dalla data di attuazione della direttiva (e, dunque, entro l'11 dicembre 2009) gli Stati membri devono aumentare gli importi di garanzia ad almeno la metà dei livelli previsti nell'art. 2;

da tale premessa deriva, in relazione ai fatti commessi fino all'11 dicembre 2009, la positiva esclusione di alcuna certezza circa il fatto che l'eventuale tempestiva attuazione della direttiva avrebbe comunque consentito l'applicabilità del primo innalzamento del massimale vigente (ossia, almeno fino alla metà dei livelli massimi previsti dalla direttiva stessa), poiché solo a partire da tale data (11 dicembre 2009) è certo che il danneggiato potesse vantare una posizione soggettiva incondizionata e sufficientemente determinata nei confronti del proprio Stato (o dei suoi organismi pubblici);

fino all'11 dicembre 2009, infatti, la circostanza che l'innalzamento dei massimali fosse ancora condizionato all'esercizio della volontà statale di graduazione vale a rendere la direttiva in esame non sufficientemente incondizionata e dettagliata, ossia tale da trovare diretta e immediata applicazione (self-executing) nei rapporti tra i danneggiati e il Fondo di garanzia per le vittime della strada;

solo a partire dall'11 dicembre 2009 può, dunque, ritenersi certo (incondizionatamente e con sufficiente precisione) che, a prescindere dall'adempimento dello Stato membro, il danneggiato avrebbe potuto usufruire (almeno) del primo innalzamento del massimale vigente pari alla metà dei livelli massimi previsti dalla direttiva;

da tanto consegue che la scadenza del termine per l'adeguamento dello Stato italiano alla direttiva – lungi dal determinare l'automatica perdita per lo Stato italiano della possibilità di graduare nel tempo l'innalzamento del massimale (una forma di responsabilità che avrebbe avuto senso unicamente nel caso in cui il fatto dannoso si fosse verificato in tempo utile ai fini dell'affermazione, certa e incondizionata, che il tardivo adempimento dello Stato italiano ebbe a causare un danno certo a carico del cittadino – non ha svolto alcuna conseguenza nel caso di specie, poiché, anche qualora lo Stato italiano avesse adempiuto tempestivamente all'obbligo di adeguamento alla direttiva, non è certo che il danneggiato da un fatto commesso in data 13 novembre 2009 avrebbe potuto usufruire di un massimale già coinvolto dal primo innalzamento imposto dalla direttiva, poiché, alla data del 13 novembre 2009, si era ancora all'interno del periodo di 30 mesi (scadente l'11 dicembre 2009) per la graduazione del primo innalzamento dei massimali assicurativi;

varrà, da ultimo, rilevare l'integrale incongruità dei richiami dei ricorrenti alle pronunce di legittimità indicate come apparentemente favorevoli alle proprie tesi, trattandosi di casi specifici del tutto diversi e irriducibili a quello oggetto dell'odierno esame;

con il terzo motivo, i ricorrenti censurano (in via subordinata) la sentenza impugnata per falsa applicazione del D.L.vo n. 209 del 2005, art. 283 per avere la corte territoriale erroneamente affermato l'applicabilità dei massimali assicurativi imposti dalla legge con riguardo agli importi previsti al momento del fatto illecito, anziché di quello della liquidazione coatta amministrativa della compagnia assicurativa del responsabile civile;

il motivo è inammissibile;

osserva al riguardo il Collegio come, ai sensi dell'art. 360-bis c.p.c., n. 1, il ricorso è inammissibile quando il provvedimento impugnato ha deciso le questioni di diritto in modo conforme alla giurisprudenza della Corte e l'esame dei motivi non offre elementi per confermare o mutare l'orientamento della stessa;

in particolare, in tema di giudizio di legittimità, anche un solo precedente, se univoco, chiaro e condivisibile, integra l'orientamento della giurisprudenza della Suprema Corte di cui all'art. 360-bis c.p.c., n. 1, con conseguente dichiarazione di inammissibilità del relativo ricorso per cassazione che non ne contenga valide critiche (Sez. VI – 3, Ordinanza n. 4366 del 22 febbraio 2018, Rv. 648036 – 02);

nel caso di specie, il giudice a quo ha disatteso la pretesa qui avanzata dai ricorrenti uniformandosi all'orientamento già fatto proprio dalla giurisprudenza di questa Corte, ai sensi del quale, in tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, nel caso in cui l'impresa assicuratrice

venga sottoposta a liquidazione coatta amministrativa, ai fini della liquidazione del danno da parte del Fondo di Garanzia per le vittime della strada, devono applicarsi i massimali previsti dalla tabella vigente al momento in cui il danno si è verificato, e non da quella vigente alla data del D.M. di liquidazione coatta amministrativa" (Sez. III, Sentenza n. 5233 del 10 marzo 2006, Rv. 588242 – 01; cfr. anche Sez. III, Sentenza n. 23210 del 13 novembre 2015, Rv. 637786 – 01);

rispetto a tale arresto della giurisprudenza di legittimità, gli odierni ricorrenti hanno sostanzialmente omesso di confrontarsi in termini diretti, limitandosi ad esprimere unicamente il proprio dissenso attraverso lo svolgimento di argomentazioni da ritenersi non decisive o pertinenti;


sulla base di tali premesse, rilevata la complessiva infondatezza delle censure esaminate, dev'essere pronunciato il rigetto del ricorso, con la conseguente condanna dei ricorrenti al rimborso, in favore della società contro-ricorrente, delle spese del presente giudizio di legittimità, secondo la liquidazione di cui al dispositivo;

dev'essere, infine, attestata la sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, da parte dei ricorrenti, dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello, ove dovuto, per il ricorso, a norma del D.P.R. n. 115 del 2002, art. 13, comma 1-quater. (*Omissis*)

CORTE DI CASSAZIONE PENALE SEZ. IV, 10 MARZO 2023, N. 10105 (UD. 9 FEBBRAIO 2023)

PRES. SERRAO – EST. VIGNALE – P.M. PASSAFIUME (DIFF.) – RIC. G.D.B.

Omicidio | Colposo | Aggravanti | Violazione delle norme sulla circolazione stradale | Configurabilità | Strada ad uso pubblico | Nozione | Fattispecie.

 In tema di responsabilità per omicidio colposo per violazione delle norme sulla circolazione stradale, ai fini della configurabilità della circostanza aggravante di cui all'art. 589, comma secondo, cod. pen., nel testo riformulato dal D.L. 23 maggio 2008, n. 92, conv. in legge 24 luglio 2008, n. 125, costituisce "strada ad uso pubblico" qualsiasi superficie, di proprietà pubblica o privata, destinata al pubblico transito pedonale o veicolare. (Fattispecie in cui la Corte ha ritenuto sussistente l'aggravante, in relazione alla violazione degli artt. 14 e 37 cod. strada, con riguardo alla morte di un escursionista caduto nel vuoto a seguito al cedimento della staccionata delimitante un sentiero naturalistico di proprietà privata, ma non in uso esclusivo dei proprietari, liberamente percorribile da veicoli e pedoni con immissione da una strada comunale, sul rilievo che non era stato reso inaccessibile, né si era delimitato il percorso, né tantomeno si era provveduto alla manutenzione di detta staccionata). (*c.p. art. 589; d.l. 23 maggio 2008 n. 92, art. 1; nuovo c.s. art. 2; nuovo c.s. art. 14; nuovo c.s. art. 37*) (1)

(1) Sulla configurabilità della circostanza aggravante di cui all'art. 589, comma 2, c.p., abrogata per effetto della L. 23 marzo 2016, n. 41, che ora costituisce un elemento costitutivo della nuova ipotesi autonoma di reato di cui all'art. 589 bis c.p. (Omicidio stradale e nautico), v. Cass. pen., sez. IV, 13 dicembre 2021, n. 45576, in *questa Rivista* 2022, 440 e Cass. pen., sez. IV, 2 dicembre 2019, n. 48754, *ivi* 2020, 331.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. Con sentenza del 16 dicembre 2021, la Corte di appello di Salerno ha confermato la sentenza emessa il 9 aprile 2019 dal Tribunale di Vallo della Lucania in relazione alle posizioni di L.S.F., C.A., N.A. e C.G., ritenuti responsabili del reato di cui all'art. 41 c.p. e art. 589 c.p., comma 2, per aver cagionato la morte di V.C.F., per colpa generica e specifica conseguente a violazione di norme in materia di circolazione stradale. Ha riformato, invece, la sentenza del Tribunale con riferimento alla posizione di G.d.B.A., per il quale, già in primo grado, era stata esclusa la sussistenza della aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2, e ha dichiarato estinto per prescrizione il reato ascritto a B..

La sentenza del Tribunale aveva riconosciuto a tutti gli imputati le attenuanti generiche (prevalenti sulla aggravante per L.S., C., N. e C.). La pena era stata determinata per tutti in anni uno e mesi sei di reclusione con l'applicazione del beneficio della sospensione condizionale. Gli imputati erano stati inoltre condannati, in solido tra loro, al risarcimento dei danni in favore della parte civile V.B. (sorella della vittima), da liquidarsi in separato giudizio, e al pagamento di una provvisionale. La Corte di appello ha confermato le statuizioni civili anche per l'imputato G.d.B.A. sull'assunto che la prescrizione fosse intervenuta il 19 aprile 2019, dopo la pronuncia della sentenza di primo grado del 9 aprile 2019.

2. Levento letale oggetto del procedimento si verificò il (*Omissis*), zona di rilevante valore ambientale e paesaggistico situata nel territorio del Comune di (*Omissis*).

Secondo la ricostruzione fornita dai giudici di merito, V.C.F., che stava trascorrendo le vacanze con la famiglia a punta L, dopo essere andato al mare al molo di L., stava tornando a casa e camminava con due amiche lungo il sentiero naturalistico (*Omissis*) all'interno di un terreno di proprietà di G.d.B.A.. I tre giovani giunsero all'altezza di una staccionata di legno presente sul ciglio della strada, in prossimità dell'abitazione di una delle due ragazze. V. la salutò, abbracciandola, e si appoggiò alla staccionata che, in quel punto, era composta da un corrimano e due montanti. A causa del cedimento del corrimano egli precipitò sugli scogli sottostanti con un volo di circa otto metri. Il primo soccorritore raggiunse V. recandosi in una spiaggetta adiacente e poi a nuoto, con un materassino, nel punto di caduta situato sugli scogli. Dopo un quarto d'ora circa sopraggiunse una barca che non poté avvicinarsi a riva per la presenza di rocce a pelo d'acqua. V. fu appoggiato sul materassino, issato sulla barca e portato al molo di Licosa ove fu constatato il decesso.

G.d.B.A., L.S.F., C.A., N.A. e C.G. sono stati accusati di aver causato la morte del giovane:

– G.d.B., quale proprietario della strada, per “non aver controllato l'idoneità della staccionata a opporre la necessaria resistenza, nè provveduto alla manutenzione della stessa, non più rispondente alle norme di sicurezza perchè completamente deteriorata dagli agenti atmosferici e dalla salsedine” o comunque per “non avere delimitato l'area in questione con le opportune recinzioni e segnalazioni di pericolo”;

– L.S., C. e N. quali responsabili dell'ufficio manutenzione del Comune di C. (rispettivamente dal 19 ottobre 2006 al 19 aprile 2010, dal 20 aprile 2010 al 10 giugno 2011 e dall'11 giugno 2011 alla data del fatto) per avere omesso, “in violazione dell'obbligo di sorveglianza” conseguente alla loro qualità, di controllare l'idoneità della staccionata “ad opporre la necessaria resistenza”, di provvedere alla manutenzione della stessa, ovvero di delimitare l'area in questione;

– C., quale responsabile dell'Ufficio di Polizia Municipale del Comune di C., per non aver segnalato il deterioramento della staccionata e la conseguente inidoneità della stessa “ad opporre la necessaria resistenza”, ovvero per non aver delimitato l'area in questione.

La violazione delle norme in materia di circolazione stradale, genericamente contestata nel capo di imputazione, è stata specificata dal giudice di primo grado con riferimento al D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285, artt. 37 e 14 aventi ad oggetto rispettivamente: la “apposizione e manutenzione della segnaletica stradale”; i “poteri e compiti degli enti proprietari delle strade”.

Il Tribunale ha escluso che tale circostanza aggravante potesse applicarsi a G.d.B., imputato quale proprietario del terreno. Ha osservato, infatti, che gli art. 14 e 37 C.d.S. “contestati in fatto nel capo di imputazione”, si applicano agli enti pubblici proprietari e non già ai privati (pag. 44 della sentenza di primo grado) e ha sostenuto che l'obbligo di evitare eventi dannosi conseguenti a difetto di manutenzione e la conseguente posizione di garanzia del proprietario trovano fondamento nell'art. 2051 c.c. (pag. 43 della motivazione).

3. Tutti gli imputati, per mezzo dei rispettivi difensori, hanno proposto ricorso contro la sentenza. I ricorsi sono articolati in più motivi che vengono di seguito enunciati nei limiti strettamente necessari alla decisione come previsto dal D.L.vo 28 luglio 1989, n. 271, art. 173, comma 1.

4. Il ricorso proposto dai difensori di G.d.B.A. si articola in due motivi.

4.1. Col primo motivo la difesa lamenta violazione di legge e vizi di motivazione in relazione alla sussistenza della posizione di garanzia e alla rilevanza causale della condotta asseritamente omessa. Osserva che B. è stato accusato quale “proprietario della strada”, di aver omesso di compiere opere di manutenzione e di controllare l'idoneità di una staccionata che si trovava al lato della strada stessa; una staccionata che, pacificamente, non era stata il ricorrente ad installare, non era di sua proprietà e non gli era stata affidata in custodia. Sostiene che il riferimento all'art. 2051 c.c. operato dal Tribunale (cui la sentenza impugnata fa rinvio) non è pertinente e che B. non aveva

titolo alcuno per vigilare sulla stabilità della staccionata o svolgere attività di manutenzione sulla stessa, come conferma la ritenuta responsabilità per tale omissione dei vertici degli uffici comunali a ciò preposti. Osserva che non può essere ascritta al proprietario la mancata apposizione di segnalazioni di pericolo che consegue all'applicazione delle norme del codice della strada e, quindi, al riconoscimento dell'uso pubblico cui la stessa era destinata. Sostiene, in sintesi, che la sentenza impugnata e quella di primo grado avrebbero contraddittoriamente attribuito una posizione di garanzia riguardo al controllo e alla manutenzione della staccionata sia a B., ai sensi dell'art. 2051 c.c., sia a soggetti istituzionali. Rileva che gli obblighi di cui all'art. 2051 c.c. "riguardanti la proprietà, il possesso e/o la custodia di una strada privata, peraltro a riconosciuto uso pubblico", non possono estendersi automaticamente "anche a parapetti laterali aggettanti su una scarpata aperta nel vuoto, originariamente non esistenti e realizzati da ente pubblico". Sottolinea che, secondo i giudici di merito, l'obbligo di manutenzione sulla staccionata gravava sull'ente pubblico sicchè v'è da chiedersi se il privato avrebbe potuto intervenire a fini manutentivi scavalcando il Comune.

La difesa osserva che, pur facendo riferimento all'art. 2051 c.c., il giudice di primo grado ha affermato la responsabilità di B. quale proprietario della strada ad uso pubblico e non quale proprietario della staccionata. Sostiene che questo avrebbe consentito alla Corte di appello di Salerno di pronunciare sentenza ai sensi dell'art. 129 c.p.p., comma 2, pur in presenza della causa estintiva di cui all'art. 157 c.p..

4.2. Col secondo motivo, il ricorrente lamenta violazione di legge e vizio di motivazione per quanto riguarda la conferma delle statuizioni civili della sentenza di primo grado. Osserva che la morte di V. si verificò il 26 luglio 2011 e la sentenza di primo grado è stata pronunciata il 9 aprile 2019, quando il termine di prescrizione di anni sette e mesi sei previsto per il reato di cui all'art. 589 c.p., comma 1, era già decorso. Sostiene che la prescrizione era maturata il 26 gennaio 2019 e che il termine del 19 aprile 2019, indicato dalla sentenza impugnata, presuppone che la prescrizione sia rimasta sospesa per quasi tre mesi, ma nel corso dell'udienza preliminare, pur in presenza di istanze di rinvio avanzate dai difensori, non si è verificata alcuna sospensione atteso che, prima di procedere al rinvio, in ogni udienza, sono state svolte e verbalizzate attività processuali. Secondo il ricorrente la sospensione non sarebbe mai stata sospesa neppure nel corso del dibattimento di primo grado. Solo l'udienza che il Giudice voleva fissare per il 13 marzo 2019, infatti, è stata fissata al 27 marzo 2019 a causa dell'impedimento del difensore di B.. Il ricorrente sottolinea che l'impedimento fu subito segnalato e l'udienza del 13 marzo non fu fissata, sicchè non si versa in un caso di rinvio ai sensi dell'art. 159 comma 1, n. 3, c.p.p.). Rileva, inoltre, che, anche a voler ritenere sospeso il termine di prescrizione dal 13 marzo 2019 al 27 marzo 2019, si tratterebbe di una sospensione di 14 giorni e il termine di prescrizione sarebbe spirato il 9 febbraio 2019,

mentre la sentenza di primo grado è stata pronunciata il 9 aprile 2019.

5. Il ricorso proposto nell'interesse di L.S.F. si articola in quattro motivi.

5.1. Col primo motivo la difesa lamenta violazione di legge e vizi di motivazione con riferimento alla ritenuta rilevanza causale della condotta ascritta a L.S.. Osserva che i giudici di merito hanno escluso l'abnormità della condotta di V. ritenendo normale che egli si sia appoggiato alla staccionata essendosi trovato a percorrere la strada costiera in un tratto prospiciente un panorama di particolare suggestione. Rileva che l'assunto è fondato su un "evidente travisamento della prova" atteso che, come emerso dall'istruttoria dibattimentale, V. non si appoggiò alla staccionata per guardare il panorama, ma perchè, essendosi fermato a salutare le amiche, cercò un appoggio per la schiena.

Secondo il ricorrente la motivazione sarebbe contraddittoria perchè afferma che la staccionata era in condizioni di deterioramento e tuttavia esclude che tale deterioramento – pur evidente per lo scolorimento della superficie, l'assenza o rottura di alcuni elementi di supporto – potesse essere percepito da V.. Dall'evidente deterioramento della staccionata il ricorrente desume che, anche se gli imputati avessero segnalato con cartelli la situazione di pericolo, l'evento si sarebbe verificato ugualmente. La difesa sostiene, quindi, che la situazione di pericolo era così evidente da non richiedere una segnalazione e che la condotta di V. fu imprudente a tal punto da consentire di affermare che sarebbe stata tenuta anche in presenza di segnali di pericolo. Lamenta, inoltre, che analoga doglianza, formulata nei motivi di appello, non avrebbe trovato risposta da parte della Corte territoriale.

5.2. Col secondo motivo il ricorrente deduce violazione di legge e vizi di motivazione con riferimento alla sussistenza della colpa. La difesa dell'imputato espone che la strada a fianco della quale si trovava la balaustra non risulta agli atti dell'ufficio tecnico del Comune di C. ed era una strada privata. Osserva che (come emerso in giudizio) la staccionata non fu installata dal Comune, ma da enti diversi (Ente Parco o Comunità Montana). Sostiene che la responsabilità di L.S. (dirigente dell'ufficio tecnico del Comune dal 19 ottobre 2006 al 19 aprile 2010) sarebbe stata affermata perchè la strada, pur privata, era aperta a uso pubblico, ma non sarebbe stato spiegato perchè L.S. avrebbe dovuto essere consapevole di tale uso pubblico e del conseguente obbligo di manutenzione o di apposizione di segnali di pericolo. La difesa sottolinea che la Polizia Municipale non ha mai segnalato che la strada era aperta ad uso pubblico, ed infatti la stessa non è mai stata censita agli atti del Comune, sicchè non v'è prova che L.S. fosse consapevole della necessità di intervenire. Sostiene, inoltre, che vi è contraddizione tra la ritenuta responsabilità di C.G., (comandante della Polizia Municipale), cui è stata ascritta la mancata segnalazione della situazione di pericolo, e la contestuale affermazione della responsabilità di L.S. cui non era stato segnalato neppure l'uso pubblico della strada.

La difesa sostiene che nè la sentenza impugnata nè quella di primo grado avrebbero spiegato perchè l'ignoranza da parte di L.S. dell'obbligo di manutenzione debba essere esclusa o, in alternativa, ritenuta imputabile a colpa dell'imputato. Secondo il ricorrente, a tale conclusione si sarebbe giunti sulla base di affermazioni apodittiche ritenendo sufficiente in tal senso la constatazione che l'area teatro dell'incidente è frequentata dai turisti e ha rilevante valore ambientale e paesaggistico.

La motivazione della sentenza impugnata è censurata anche nella parte in cui rileva che, a seguito di un incendio verificatosi nel 2009, L.S. dispose "il ripristino delle staccionate", dimostrando così di essere consapevole dell'esistenza di obblighi manutentivi (pag. 8 e 9 della sentenza impugnata). La difesa osserva, infatti, che le staccionate delle quali il ricorrente dispose il ripristino non si trovavano al margine del sentiero ove si verificò l'incidente, bensì ai lati di una strada regolarmente censita negli atti del Comune. Sostiene quindi che, diversamente da quanto ritenuto dai giudici di merito, l'iniziativa adottata dimostra diligenza nel compimento delle attività manutentive della cui necessità L.S. fosse stato informato. Una informazione che, nel caso di specie, non c'era stata.

La difesa osserva, infine, che l'essere responsabili di un ufficio tecnico non comporta, come la Corte territoriale ritiene, un obbligo di verifica e controllo sul territorio per tutte le strutture appartenenti al settore di competenza, e tale compito gravava sulla Polizia Municipale la quale non risulta aver mai segnalato al ricorrente l'uso pubblico della strada di cui si tratta e la pericolosità della staccionata.

5.3. Col terzo motivo, il ricorrente lamenta carenza e contraddittorietà della motivazione riguardo al trattamento sanzionatorio. Osserva che la Corte di appello ha ritenuto congrua la pena inflitta dal Tribunale facendo generico rinvio agli elementi di cui all'art. 133 c.p. e "al disvalore della vicenda" (oltre che, ma, nel caso di specie, il riferimento non ha alcun significato, "alla natura della sostanza"). La difesa sostiene che si tratta di una motivazione apparente non essendo stati indicati i criteri oggettivi e soggettivi ritenuti rilevanti tra quelli indicati dall'art. 133 c.p.. Sottolinea che la pena base è stata determinata in misura ben superiore al minimo editale e che L.S. cessò dalla qualifica il 19 aprile 2010, più di un anno prima rispetto all'evento, verificatosi il 26 luglio 2011.

5.4. Col quarto motivo, il ricorrente lamenta violazione di legge e vizi di motivazione riguardo alla ritenuta sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2. La difesa sostiene, in primo luogo, che tale aggravante non sarebbe più applicabile, essendo stata abrogata con l'introduzione dell'art. 589 bis c.p.. In secondo luogo, che, quand'anche applicabile, l'aggravante non sarebbe stata ritualmente contestata non essendovi espresso riferimento nel capo di imputazione alle norme sulla disciplina della circolazione stradale che gli imputati avrebbero violato.

6. Il ricorso proposto nell'interesse di C.A. consta di quattro motivi.

6.1. Col primo motivo, che si articola in più punti, la ricorrente deduce violazione di legge e vizi di motivazione

quanto all'affermazione dell'uso pubblico dell'area privata nella quale si verificò l'evento.

La difesa osserva che il promontorio di (*Omissis*) è un luogo caratterizzato da scarsa antropizzazione, soggetto a molteplici vincoli ambientali, gelosamente custodito dai propri abitanti che rendono difficoltoso l'accesso carrabile agli estranei. Rileva che la staccionata il cui cedimento fu causa dell'evento si trovava a lato di un sentiero naturale caratterizzato dall'assenza di toponomastica comunale, di segnaletica stradale comunale, di aree destinate a parcheggio, di illuminazione pubblica. Sottolinea che nell'area non sono previsti servizi pubblici, non vi sono fontane, nè servizi di navetta, nè chiese o chioschi pubblici e per questo non è prevista alcuna attività di manutenzione da parte del Comune.

La ricorrente ricorda che la strada (*Omissis*) non è liberamente percorribile dalle auto per l'intero tratto a causa di un restringimento naturale. Per raggiungere con le auto le abitazioni private presenti nell'area, dunque, si deve obbligatoriamente passare da (*Omissis*) (ingresso sud) e tale accesso, per disposizione del proprietario, è chiuso da un cancello controllato da un custode. Secondo la ricorrente, questi dati (pacificamente emersi nel corso del giudizio), confermerebbero la natura "esclusivamente privata dell'area, interdetta al traffico veicolare". A conferma di ciò la difesa riferisce che l'asfaltatura della strada che collega la punta di (*Omissis*) a punta (*Omissis*) non è stata eseguita dal Comune, bensì dai privati residenti "riuniti in un comitato degli utenti della servitù di passaggio" il quali chiesero e ottennero dal Comune solo e soltanto il rilascio del permesso di costruire ai sensi del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380. La difesa sottolinea, inoltre, che, in quanto strada privata ad uso esclusivo dei residenti titolari del diritto di servitù, la strada non era segnalata nelle mappe ufficiali. Sostiene che, in quella strada privata, il Comune non aveva mai realizzato, nè avrebbe potuto realizzare, "alcun lavoro di pianificazione, progettazione, esecuzione e realizzazione (e conseguente manutenzione) di opere pubbliche" e tutti gli interventi che il Comune eseguì nell'area di punta (*Omissis*) (a seguito di alluvioni, smottamenti o eventi simili) riguardarono la strada comunale cioè un luogo diverso rispetto a quello teatro dell'incidente, anche se poco distante da questo. Secondo la difesa, anche le segnalazioni relative alla necessità di sostituire staccionate si riferiscono a strade comunali sicchè dall'esistenza di tali segnalazioni non possono trarsi argomenti per sostenere che la staccionata il cui cedimento causò l'evento (posta a lato di una strada privata) dovesse essere sottoposta a sorveglianza e manutenzione da parte degli uffici comunali.

Nel ricorso si sostiene, invocando la giurisprudenza amministrativa sul tema, che l'utilizzazione sporadica e occasionale di un luogo di passaggio da parte di diversi cittadini non consente di qualificare pubblica una strada se non ne è accertata l'idoneità a soddisfare esigenze di carattere pubblico. Precisa che l'idoneità di una strada ad essere qualificata di uso pubblico presuppone che essa abbia caratteristiche strutturali tali da renderla percorribile

da parte di una collettività indistinta di persone e da renderla utilizzabile per esigenze di interesse generale. Lamenta che a tali rilievi, già formulati nei motivi di appello, la Corte territoriale non abbia fornito risposta adeguata.

6.2. Col secondo motivo la difesa deduce violazione di legge e vizi di motivazione della sentenza impugnata nella parte in cui individua in capo ad C.A., quale responsabile dell'Ufficio manutenzione del Comune di C., l'obbligo giuridico di controllare l'idoneità della staccionata, pur riconoscendo analogo obbligo di sorveglianza in capo a C.G., responsabile dell'ufficio di Polizia municipale del Comune. Sostiene che l'individuazione di due obblighi identici, ma concorrenti, in capo a soggetti diversi è contraddittoria: se la Polizia municipale aveva l'obbligo di segnalare le precarie condizioni della staccionata, infatti, nessun obbligo di manutenzione e delimitazione dell'area potrebbe essere ipotizzato a carico della C. che quella segnalazione non aveva ricevuto.

Secondo la difesa, l'affermazione della penale responsabilità della C., presuppone un dovere di controllo concorrente con quello della Polizia Municipale. La ricorrente si duole che la sentenza impugnata non abbia chiarito quale sarebbe la fonte di tale obbligo giuridico e sostiene che il riferimento agli artt. 14 e 37 C.d.S. non sarebbe decisivo in tal senso. Rileva che queste norme attribuiscono compiti alla amministrazione senza individuare le modalità di assolvimento degli stessi sicchè non dettano regole cautelari. Sostiene che dalle norme in esame può discendere, al massimo, un dovere di intervento, ma non anche il dovere di vigilanza e controllo che è stato invece ritenuto sussistente dalla sentenza impugnata.

Con specifico riguardo alla posizione della C., la difesa rileva che (come emerso in grado di appello a seguito della rinnovazione istruttoria richiesta), con delibera della Giunta comunale del 30 aprile 2010, nel Comune di C. furono istituite: "l'Area operativa 6, denominata "Urbanistica e Demanio", cui furono affidate, tra l'altro, la "pianificazione e il controllo del territorio"; "l'Area operativa 8, denominata "Ambiente e Sviluppo sostenibile" cui fu affidata tra l'altro, la "manutenzione del patrimonio comunale"; "l'Area operativa 10, denominata "Area Vigilanza-Polizia Municipale", cui fu affidato, tra l'altro, previa individuazione di personale competente, il controllo del territorio "in materia di vigilanza edilizia, ambientale e sicurezza stradale" nonchè la "vigilanza sull'attuazione e osservanza di norme ai fini della tutela di interessi individuali e collettivi". Nel ricorso si sostiene che questa ripartizione di compiti, introdotta oltre un anno prima dei fatti, escludeva la sussistenza in capo alla C., quale responsabile dell'Area operativa 8, di obblighi di controllo, sorveglianza e manutenzione delle strade non appartenenti al patrimonio comunale (quale era, pacificamente, quella di cui si discute), e, più in generale, escludeva che i funzionari dell'Area operativa 8 avessero obblighi di vigilanza sul territorio, atteso che quei compiti erano attribuiti, in termini espliciti, all'Area operativa 10. In sintesi, la difesa sostiene che la posizione rivestita dalla C. sarebbe stata ingiustificatamente equiparata a quella del suo predecessore es-

sendovi stata, nell'aprile 2010, una riorganizzazione degli uffici comunali e delle loro rispettive competenze.

6.3. Col terzo motivo, la ricorrente lamenta violazione di legge e vizi di motivazione della sentenza impugnata nella parte in cui sostiene che la staccionata sarebbe stata una insidia per gli utenti. Una insidia è tale – si osserva – se concorrono i due requisiti della non visibilità oggettiva del pericolo e della non prevedibilità soggettiva dello stesso. Nel caso di specie, il cattivo stato di manutenzione della staccionata era evidente o, comunque, era percepibile con l'ordinaria diligenza, tanto più in un tardo pomeriggio estivo, in una situazione di buona illuminazione naturale e per un giovane che conosceva i luoghi. Secondo la difesa, la Corte territoriale non si sarebbe confrontata con queste argomentazioni adagiandosi sulle motivazioni del primo giudice per sostenere che il pericolo costituito da una staccionata malmessa, fatiscente e perfino mancante di alcuni elementi, non fosse soggettivamente percepibile.

6.4. Col quarto motivo la ricorrente lamenta inosservanza di norme processuali non avendo la Corte di appello preso in considerazione un preciso motivo di gravame. La difesa osserva che la sentenza di primo grado non ha spiegato perchè l'evento avrebbe potuto essere impedito dalla corretta manutenzione di una staccionata comunque idonea a svolgere funzione contenitiva per ragioni strutturali e sostiene che su questa specifica censura la Corte territoriale avrebbe omesso di confrontarsi.

6.5. Col quinto motivo, la difesa di C.A. lamenta violazione di legge in relazione al riconoscimento della aggravante prevista dall'art. 589 c.p., comma 2. La ricorrente sostiene che l'aggravante in esame è applicabile agli utenti della strada in presenza di violazioni di regole cautelari riguardanti specificamente la disciplina della circolazione stradale, non potrebbe quindi essere applicata nel caso di specie perchè dagli artt. 14 e 37 C.d.S. discende solo una posizione di garanzia. Sottolinea che l'esclusione dell'aggravante comporterebbe la dichiarazione di estinzione del reato per prescrizione e che, essendo la stessa intervenuta in data anteriore alla pronuncia della sentenza di primo grado, anche le statuizioni civili di questa sentenza dovrebbero essere annullate.

6.6. Col sesto motivo, la ricorrente si duole dell'entità della pena che, pur applicando le attenuanti generiche prevalenti sulla aggravante, è stata determinata in misura assai superiore al minimo edittale. Sostiene che ad una analoga doglianza sollevata nell'atto d'appello, la Corte territoriale ha risposto con motivazione apparente senza confrontarsi con i motivi di gravame, ma facendo riferimento alla "natura della sostanza e al complessivo disvalore della vicenda". Rileva che la presenza dell'erroneo riferimento alla "natura della sostanza" dimostra la frettolosità dell'esame.

7. Il ricorso proposto nell'interesse di N.A. si articola in cinque motivi recanti una numerazione errata, atteso che, dal secondo motivo, si passa al quinto (sicchè il quinto motivo è in realtà il terzo, il sesto è in realtà il quarto, il settimo è in realtà il quinto).

7.1. Col primo motivo, la difesa deduce violazione di legge, vizi di motivazione e travisamento della prova con riferimento alla ritenuta irrilevanza causale del comportamento della vittima che si appoggiò alla staccionata. Il ricorrente osserva che la staccionata è stata erroneamente qualificata come “pertinenza stradale”, ma la sua funzione era quella di dissuadere dall’arrivare al ciglio del burrone, non anche quella di contenere la caduta e consentire l’appoggio. Sottolinea inoltre (come già esposto per altri ricorrenti) che il pessimo stato di manutenzione della staccionata era chiaro e visibile a tutti; che la famiglia V., da anni, villeggiava nella zona di (*Omissis*), che il rischio del cedimento della staccionata era prevedibile, il giovane fu imprudente nell’appoggiarsi ad essa e tale imprevedibile condotta colposa fu da sé sola sufficiente a determinare l’evento. Sostiene che, poichè non aveva funzione contenitiva, la staccionata, pur correttamente mantenuta, non avrebbe retto al peso del giovane e l’evento si sarebbe ugualmente verificato.

7.2. Col secondo motivo, la difesa deduce carenza contraddittorietà o illogicità della motivazione quanto alla sussistenza della posizione di garanzia di N. e alla sua possibilità di conoscere lo stato dei luoghi e intervenire ad eliminare il pericolo. La difesa osserva che, quando si verificò l’evento, N. era stato investito dell’incarico da quarantacinque giorni: un tempo insufficiente per rendersi conto della pericolosità della situazione e intervenire. La difesa si duole che la sentenza impugnata abbia condiviso e fatto propria la motivazione della sentenza di primo grado secondo la quale N. conosceva bene la zona perchè aveva compiuto sopralluoghi “sul tratto di strada comunale per accertamenti su eventuali abusi edilizi” e, in precedenza, era stato responsabile dell’Ufficio tecnico comunale. Osserva che la generica pregressa conoscenza dei luoghi non implicava affatto la conoscenza della specifica situazione, non consente dunque di sostenere che in appena quarantacinque giorni N. avrebbe potuto predisporre una appropriata segnaletica di pericolo e programmare opere di manutenzione. Sottolinea, inoltre, che i tre sopralluoghi eseguiti da N. cui la sentenza impugnata fa riferimento riguardarono luoghi distanti dal teatro dell’incidente e si svolsero in epoca successiva ai fatti.

Con argomentazioni non dissimili da quelle sviluppate dalla ricorrente C., la difesa di N. osserva inoltre: che l’evento si verificò lungo una strada privata il cui uso pubblico non può essere desunto dal fatto che fosse percorsa da numerose persone; che la strada non era indicata nelle mappe comunali (per il Comune, dunque “non esisteva”); che N. successe alla C. nella posizione di responsabile dell’Area operativa 8, non aveva quindi alcun obbligo di vigilanza atteso che tale attività era stata demandata alla Polizia municipale. La difesa censura la sentenza impugnata nella parte in cui pone in luce che nel 2009 alcune staccionate, danneggiate durante un incendio, furono sostituite dal Comune. Osserva che la sostituzione avvenne “a 900 metri dal luogo del sinistro, sulla strada comunale (*Omissis*)”, riportata come pubblica nelle carte comunali. Sottolinea, inoltre, che un analogo intervento manuten-

tivo fu eseguito in un caso di smottamento segnalato dai Vigili del Fuoco e che, nel caso oggetto del procedimento, la pericolosità del luogo e della staccionata non erano mai state segnalate agli uffici comunali.

7.3. Col motivo 5 (terzo motivo di ricorso) la difesa lamenta violazione di legge e carenza di motivazione con riferimento alla sussistenza dell’aggravante di cui all’art. 589 c.p., comma 2.

Sostiene che le norme di legge cui viene ancorata la sussistenza della aggravante (art. 14 e 37 C.d.S.) fanno riferimento alla attribuzione dei compiti manutentivi e di apposizione della segnaletica agli enti proprietari e non contengono norme tecniche atte a disciplinare le modalità di assolvimento di quei compiti sicchè fondano una posizione di garanzia, ma non costituiscono regole cautelari alla stregua delle quali può essere valutato il comportamento del garante. Sostiene che l’ipotetico profilo di colpa andrebbe parametrato agli ordinari canoni di imprudenza negligenza e imperizia, sarebbe applicabile soltanto l’art. 589 c.p., comma 1, e la prescrizione sarebbe maturata prima della pronuncia della sentenza del Tribunale.

7.4. Col motivo 6 (quarto motivo di ricorso), la difesa si duole del mancato riconoscimento della non menzione della condanna ex art. 175 c.p..

7.5. Col motivo 7 (quinto motivo di ricorso), la difesa censura la motivazione con riferimento al riconoscimento alla parte civile V.B. (sorella della vittima) di danni patiti “iure proprio” e “iure hereditatis”. Osserva che il danno “iure hereditatis” non poteva essere riconosciuto perchè la morte fu immediata.

8. Il ricorso proposto nell’interesse di C.G., responsabile dell’Ufficio di Polizia Municipale del Comune di C., si articola in otto motivi.

8.1. Col primo motivo, la difesa deduce vizi di motivazione e travisamento della prova con riferimento alla ritenuta irrilevanza causale del comportamento della vittima che si appoggiò alla staccionata facendone un uso improprio (la struttura aveva la sola funzione di dissuadere dall’arrivare al ciglio del burrone).

8.2. Col secondo motivo, strettamente connesso al primo, la difesa sottolinea che il pessimo stato di manutenzione della staccionata era chiaro e visibile a tutti;

che la famiglia V., da anni, villeggiava nella zona di (*Omissis*), che il rischio del cedimento della staccionata era prevedibile; che il giovane fu gravemente imprudente nell’appoggiarsi ad essa e tale imprevedibile condotta colposa fu da se sola sufficiente a determinare l’evento. Sostiene che, poichè non aveva funzione contenitiva, la staccionata, pur correttamente mantenuta, non avrebbe retto al peso del giovane e l’evento si sarebbe ugualmente verificato.

8.3. Col terzo motivo, la difesa deduce carenza, contraddittorietà o illogicità della motivazione quanto alla sussistenza della posizione di garanzia di C.. Osserva, con argomentazioni non dissimili da quelle esposte da altri ricorrenti, che l’evento si verificò lungo una strada privata della cui manutenzione erano sempre stati i privati proprietari ad occuparsi.

8.4. Col quarto motivo, la difesa lamenta carenza di motivazione per travisamento dei fatti. Osserva che C. ha sostenuto di non essere mai stato sul luogo dell'incidente, che tale argomentazione difensiva non è stata smentita dalla sentenza impugnata e non v'è prova che egli sapesse dell'esistenza della staccionata e dell'uso pubblico del sentiero, sul quale non era mai stato chiamato ad intervenire.

8.5. Col quinto motivo, la difesa lamenta violazione di legge e carenza di motivazione con riferimento alla sussistenza dell'aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2, con argomentazioni identiche a quelle già illustrate per il ricorrente N. (par. 7.3.)

8.6. Col sesto motivo, la difesa si duole del mancato riconoscimento della non menzione della condanna ex art. 175 c.p..

8.7. Col settimo motivo, la difesa censura la motivazione della sentenza impugnata nella parte in cui ha attribuito al C. un obbligo di vigilanza su beni diversi dai beni patrimoniali di proprietà del Comune. Sostiene che una "formale presegnalazione circa l'esistenza della scarpata o il pericolo dello strapiombo o della palizzata in rovina" sarebbe stata inutile perchè V. conosceva i luoghi. Inutile sarebbe stata pure l'apposizione di segnali di pericolo, atteso che, quando si verificò il tragico evento, V. dava le spalle alla staccionata e avrebbe, quindi, dato le spalle ai cartelli.

8.8. Con l'ottavo e ultimo motivo, la difesa censura la motivazione con riferimento al riconoscimento alla parte civile V.B. (sorella della vittima) di danni patiti "iure proprio" e "iure hereditatis". Osserva che il danno "iure hereditatis" non poteva essere riconosciuto perchè la morte fu immediata.

9. Con memoria depositata in data 11 ottobre 2022, i difensori di N.A. hanno ulteriormente argomentato a sostegno del secondo e del terzo motivo di ricorso (quest'ultimo denominato motivo 5) con particolare riguardo al contenuto degli artt. 14 e 37 C.d.S. e alla affermazione che N. doveva conoscere lo stato dei luoghi. La difesa sostiene che tale affermazione sarebbe frutto di travisamento della prova atteso che l'imputato ha dichiarato di aver eseguito sopralluoghi nell'area solo in epoca successiva ai fatti.

10. In data 11 ottobre 2022 la difesa di parte civile ha depositato conclusioni scritte chiedendo il rigetto di tutti i ricorsi e la condanna degli imputati a rifondere le spese relative al giudizio di legittimità. Con memoria aggiuntiva del 19 ottobre 2022 la parte civile ha specificamente chiesto il rigetto dei motivi di ricorso con i quali è stata dedotta la prescrizione.

11. Si deve ancora riferire che l'udienza del 27 ottobre 2022, fissata per la trattazione del processo di fronte a questa Corte di legittimità, è stata rinviata alla data odierna per acquisire i verbali dell'udienza preliminare che, pur tempestivamente richiesti agli uffici competenti, non comparivano in atti e verificare così se, nel corso del giudizio di merito, si fossero verificate cause di sospensione della prescrizione.

12. Il 19 gennaio 2023, i difensori di N.A. hanno depositato una memoria integrativa insistendo nell'accoglimento del primo motivo di ricorso relativo al nesso causale con

particolare riguardo alle caratteristiche costruttive della staccionata e alla capacità impeditiva dell'evento di attività manutentive. Hanno osservato, inoltre, con riferimento al secondo motivo, che, avendo da poco assunto la funzione di responsabile dell'Area operativa 8, N. non poteva prevedere quello specifico sviluppo causale ed attivarsi per evitarlo (a sostegno di tale affermazione citano la sentenza Sez. IV n. 35843 del 18 giugno 2021, Fagotti, non massimata). Hanno insistito, infine, per l'accoglimento del terzo motivo sottolineando che, nel corso dell'udienza preliminare, la prescrizione non è mai stata sospesa.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Deve essere preliminarmente esaminato – perchè è fondato e assorbe il primo – il secondo motivo del ricorso proposto da G.d.B.A., col quale si deduce l'intervenuta prescrizione del reato in epoca anteriore alla pronuncia della sentenza di primo grado (emessa il 9 aprile 2019). L'estinzione del reato, conseguente all'esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2, infatti, avrebbe dovuto essere dichiarata già dal Tribunale (che quella aggravante ha escluso) e la Corte di appello non avrebbe potuto confermare le statuizioni civili contenute nella sentenza di primo grado, come invece ha fatto sostenendo che la prescrizione fosse maturata il 19 aprile 2019.

Si deve premettere che il reato di omicidio colposo aggravato ai sensi dell'art. 589 c.p., comma 2, ha un termine di prescrizione di diciassette anni e sei mesi (Sez. IV, n. 32456 del 6 luglio 2022, Riccardi, Rv. 283488), ma il reato del quale B. è stato ritenuto responsabile dal Tribunale di Vallo della Lucania (e la decisione non è stata impugnata sul punto) è quello di cui all'art. 589 c.p., comma 1, punito con pena detentiva pari nel massimo a cinque anni. Il raddoppio dei termini di prescrizione previsto dall'art. 157 c.p., comma 6, non opera in relazione a questa fattispecie incriminatrice sicchè il termine di prescrizione del reato per cui si procede nei confronti di G.d.B.A. è di anni sette e mesi sei (e già la Corte di appello procedeva per quel reato).

Poichè l'evento si è verificato il 26 luglio 2011, il termine di prescrizione sarebbe spirato il 26 gennaio 2019 ed è necessario verificare se il corso della prescrizione sia rimasto sospeso ai sensi dell'art. 159 c.p..

Dall'esame degli atti – necessario e possibile in ragione dell'eccezione formulata (Sez. un., n. 42792 del 31 ottobre 2001, Policastro, Rv. 220092) – emerge che nessuna sospensione del termine di prescrizione si è verificata nel corso dell'udienza preliminare. Se è vero, infatti, che alla prima udienza, fissata per il 13 gennaio 2016, uno dei difensori (avv. A.M.) chiese un rinvio, è pur vero che la richiesta fu accolta soltanto per consentire a quel difensore di formulare le proprie conclusioni in altra data. Egli nominò dunque un sostituto processuale e nell'udienza, che si svolse regolarmente, il pubblico ministero chiese il rinvio a giudizio di tutti gli imputati. Una situazione simile si verificò alla successiva udienza del 18 marzo 2016, quando un altro difensore (avv. A.D.) chiese un rinvio della discussione. In questa udienza, infatti, tutti gli altri

difensori illustrarono le rispettive conclusioni; non vi fu quindi alcuna stasi dell'attività processuale.

Nel corso del dibattimento di primo grado sono stati disposti numerosi rinvii determinati o da esigenze dell'ufficio o dall'assenza dei testimoni e perciò non rilevanti ai fini della sospensione del termine di prescrizione. L'unico rinvio che potrebbe avere rilevanza in tal senso è stato disposto all'udienza del 20 febbraio 2019, ma a quella data il termine di prescrizione era ormai spirato.

Ne consegue che il 9 aprile 2019, quando fu pronunciata la sentenza di primo grado e fu esclusa per G.d.B.A. la sussistenza della aggravante prevista dall'art. 589 c.p., comma 2, il reato di omicidio colposo non aggravato era già estinto per prescrizione.

Per quanto esposto la sentenza impugnata deve essere annullata senza rinvio, ai sensi dell'art. 620 comma 1, lett. 1), c.p.p., nella parte in cui ha confermato le statuizioni civili della sentenza di primo grado con riferimento alla posizione di G.d.B.A., nei cui confronti, a far data dal 26 gennaio 2019, non si poteva più procedere essendo estinto per prescrizione il reato a lui ascritto.

1.1. Poiché il secondo motivo di ricorso è fondato il primo deve ritenersi assorbito. Non si comprende, peraltro, quale spazio operativo avrebbe potuto avere, a fronte di una contestazione così articolata, la disposizione di cui all'art. 129 c.p.p., comma 2, nè si può ignorare che la staccionata, infissa sul terreno di proprietà di B., era anch'essa di proprietà del ricorrente ex art. 934 c.c..

2. I motivi di ricorso proposti dagli altri ricorrenti possono essere esaminati congiuntamente nella parte in cui propongono questioni comuni. Tale è quella con la quale si sostiene che la vittima tenne un comportamento imprudente e questa imprudenza sarebbe causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l'evento; idonea, dunque, ad escludere la rilevanza causale delle condotte omissive ascritte agli imputati, consistite: per L.S., C. e N. nel non aver vigilato sulla idoneità della staccionata ad evitare pericolo per la sicurezza delle persone e non aver provveduto alla manutenzione della struttura; per C. nel non aver segnalato l'inidoneità della staccionata e il deterioramento della struttura; per tutti, nel non aver provveduto a delimitare l'area con le opportune recinzioni e segnalazioni di pericolo.

Il tema è affrontato: nel primo motivo del ricorso proposto da L.S.; nel terzo motivo del ricorso proposto da C.; nel primo motivo del ricorso proposto da N.; nel primo, nel secondo e nel settimo motivo del ricorso proposto da C.. Tutti i ricorrenti, con accenti diversi, sostengono che la motivazione della sentenza impugnata sarebbe contraddittoria perchè, da un lato, afferma che la pericolosità della staccionata e il deterioramento della stessa erano evidenti (ed era evidente, perciò, la necessità di provvedere alla manutenzione o, comunque, segnalare la situazione di pericolo); dall'altro, sostiene che V. non poteva rappresentarsi l'improvviso cedimento della struttura.

Le sentenze di merito – che possono essere lette congiuntamente e costituiscono un unico complessivo corpo decisionale (Sez. II, n. 37295 del 12 giugno 2019, E., Rv.

277218; Sez. III, n. 44418 del 16 luglio 2013, Argentieri, Rv. 257595) – sono concordi nel ritenere che il deterioramento della staccionata fosse percepibile. Rilevano, però, che l'incidente si verificò per la rottura dell'elemento orizzontale superiore (mancorrente) e V. poteva rendersi conto che da lungo tempo la staccionata non era oggetto di opere di manutenzione, ma non poteva immaginare che, appoggiandosi al mancorrente, ne avrebbe determinato la rottura sicchè la sua condotta non può essere considerata imprudente. Sottolineano, inoltre, che quella condotta era tutt'altro che imprevedibile atteso che la staccionata era collocata al lato di un sentiero posto all'interno di un percorso naturalistico (indicato nelle mappe predisposte dalla Comunità Montana e dall'Ente Parco Nazionale del (*Omissis*)), in un sito a forte vocazione turistica, sicchè non era solo possibile, era probabile che, in assenza di segnalazioni di pericolo, i passanti vi si appoggiassero, per guardare il panorama o per fare una fotografia o per riposarsi. Il rischio concretizzatosi, dunque, fu esattamente quello che le condotte omesse (una corretta manutenzione o la segnalazione della situazione di pericolo) dovevano evitare e ciò esclude in radice la possibilità di individuare nella condotta di V. una concausa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l'evento.

La giurisprudenza, del resto, è ormai concorde nel ritenere che, ai fini della affermazione della responsabilità per omessa manutenzione, non sia necessario il verificarsi di un pericolo insidioso ed occulto.

Si è affermato, in proposito, che l'incidente "causato da omessa o insufficiente manutenzione della strada determina la responsabilità del soggetto incaricato del relativo servizio, il quale risponde penalmente della morte conseguita al sinistro secondo gli ordinari criteri di imputazione della colpa e non solo quando il pericolo determinato dal difetto di manutenzione risulti occulto, configurandosi come insidia o trabocchetto, ferma restando la concorrente responsabilità dell'utente della strada, ove tenga una condotta colposa causalmente efficiente" (Sez. IV, n. 3290 del 4 ottobre 2016, dep. 2017, Piccolo, Rv. 268878; Sez. IV, n. 46831 del 27 ottobre 2011, Caruso, Rv. 25214; Sez. IV, n. 21040 del 1 aprile 2008, Cerri, Rv. 240218). Ne consegue che l'esistenza di una fonte di pericolo impone di intervenire per eliminarlo o, almeno, per ridurlo, e il carattere occulto o meno di tale pericolo non incide sulla rilevanza causale dell'omissione.

Com'è evidente, l'obbligo giuridico di svolgere attività manutentive non incombe su chiunque, ma solo su chi sia titolare di una posizione di garanzia e i ricorrenti contestano di esserlo. Su questo aspetto, tuttavia, ci si soffermerà più avanti, essendo qui in discussione se il nesso causale tra la condotta manutentiva omessa e l'evento dannoso, possa considerarsi interrotto quando la situazione di pericolo non sia occulta.

Nel caso in esame, i giudici di merito hanno riconosciuto che i difetti di manutenzione della staccionata erano percepibili, a maggior ragione per V. che non era nuovo del posto. Hanno escluso, però, che la condotta da lui tenuta, consistita nell'appoggiarsi alla staccionata durante

un normale colloquio con due amiche, possa essere considerata anche solo imprudente. Hanno sottolineato, infatti, che, in assenza di segnalazioni di pericolo, l'evidente mancata manutenzione della staccionata non poteva far pensare a un cedimento improvviso del corrimano e la motivazione è congrua, scevra da profili di contraddittorietà o manifesta illogicità.

3. Connesso al tema sopra affrontato, è quello relativo alla rilevanza causale della condotta doverosa omessa, individuata dai giudici di merito nel non aver provveduto a delimitare l'area con le opportune recinzioni e segnalazioni di pericolo, nel non aver segnalato la pericolosità della staccionata, nel non avere eseguito sulla stessa le necessarie opere di manutenzione. Non è controverso che la situazione di pericolo fosse accentuata dal deterioramento della struttura conseguente alla mancata manutenzione della stessa, ma neppure è controverso che quella struttura fosse realizzata da paletti di castagno uniti da chiodi e fosse inidonea ab origine a svolgere una funzione contenitiva. Movendo da queste premesse i ricorrenti osservano che i giudici di merito non avrebbero compiuto il doveroso giudizio controfattuale. Non avrebbero verificato, infatti, se la struttura sarebbe stata in grado di sostenere il peso di V. senza rompersi nel caso in cui fosse stata sottoposta ad una manutenzione regolare.

Il tema è affrontato in termini espliciti nel quarto motivo del ricorso proposto dalla C., nel primo motivo del ricorso proposto da N. e nel secondo motivo del ricorso proposto da C.. I ricorrenti L.S. e C. lo affrontano (rispettivamente nel primo e nel settimo motivo) anche sotto un diverso profilo: sottolineano, infatti, che V. si appoggiò alla staccionata di schiena e, di conseguenza, non avrebbe potuto accorgersi della presenza di eventuali segnali di pericolo.

La sentenza impugnata affronta l'argomento alla p. 5 e rileva che, proprio perchè la struttura non aveva funzione di contenimento, la segnalazione della situazione di pericolo era doverosa. Sottolinea che la staccionata si trovava "ad immediato ridosso di uno strapiombo" in un luogo che, per la rilevanza turistica, era assiduamente frequentato da pedoni e che, in assenza di segnalazioni, "la staccionata assumeva per i pedoni circolanti, non un freno ad avvicinarsi (...), ma addirittura un implicito invito ad appoggiarsi". Quanto agli obblighi di manutenzione, la sentenza rileva che, trattandosi di una struttura di legno soggetta alle intemperie e all'azione della salsedine, la necessità di una manutenzione periodica era evidente. La sentenza di primo grado sottolinea inoltre (pag. 41 della motivazione) che V. si limitò ad appoggiarsi alla staccionata e che, pur non avendo una funzione contenitiva ma puramente delimitativa, se correttamente mantenuta, la struttura sarebbe stata in grado di sostenere una modesta sollecitazione orizzontale come quella che in concreto si verificò. Riferisce che, come emerso dalle deposizioni testimoniali, il cedimento del mancorrente fu immediato, sicchè la struttura si rivelò in concreto inidonea a resistere, anche per pochi minuti, a una sollecitazione modesta.

Diversamente da quanto sostenuto dai ricorrenti, dunque, il giudizio controfattuale è stato compiuto e la motivazione fornita sul punto è completa e coerente. Non può rilevarsi che, al momento del fatto, V. desse le spalle alla staccionata, la cui pericolosità, se segnalata, gli sarebbe stata nota, non solo perchè conosceva i luoghi, ma anche perchè aveva già percorso un tratto della strada e la segnalazione di pericolo avrebbe dovuto interessare l'intera struttura, che correva al lato della strada stessa.

Il giudizio controfattuale, nel caso di specie, non poteva essere compiuto avvalendosi di una legge scientifica ed è stato fondato, quindi, su massime di esperienza motivandone l'attendibilità sulla base di criteri di elevata credibilità razionale nel rispetto dei principi ermeneutici che regolano la materia (cfr. Sez. IV, n. 7026 del 15 ottobre 2002, dep. 2003, Loi e altri, Rv. 223749; Sez. IV, n. 29889 del 5 aprile 2013, De Florentis, Rv. 257073).

4. Un altro motivo di ricorso comune a tutti i ricorrenti – motivo del quale il Procuratore generale, in sede di precisazione delle conclusioni, ha chiesto l'accoglimento – è quello che riguarda la natura giuridica della strada. Il tema è affrontato nel secondo motivo del ricorso proposto da L.S., nel primo motivo del ricorso proposto da C., nel secondo motivo del ricorso proposto da N., nel terzo e nel settimo motivo del ricorso proposto da C..

I ricorrenti osservano che il terreno sul quale insisteva il sentiero era di proprietà privata e tale era anche il terreno sul quale era stata collocata la staccionata. Sottolineano che, come accertato in giudizio, la staccionata non era stata installata dal Comune, e sostengono che, trattandosi di un sentiero e di un terreno privati, il Comune di C. non aveva alcun obbligo di vigilanza, non era tenuto alla manutenzione della staccionata e neppure alla segnalazione della situazione di pericolo. Nessuna condotta omissiva potrebbe essere ascritta, dunque, ai responsabili dell'ufficio manutenzione del Comune di C., L.S., C. e N. (che rivestirono tale funzione rispettivamente dal 19 ottobre 2006 al 19 aprile 2010, dal 20 aprile 2010 al 10 giugno 2011 e dall'11 giugno 2011 alla data del fatto) e neppure a C.G., responsabile dell'ufficio di Polizia Municipale del Comune. La difesa di C.A. sottolinea in proposito che, se è vero che nel punto in cui si verificò l'incidente la strada era asfaltata, è pur vero che l'asfaltatura non fu eseguita dal Comune, bensì dai privati residenti "riuniti in un comitato degli utenti della servitù di passaggio" il quali chiesero e ottennero dal Comune solo e soltanto il rilascio del permesso di costruire.

Connesso a tale motivo di ricorso è quello, anch'esso comune ai ricorrenti, col quale si contesta la sussistenza della aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2, e se ne chiede l'esclusione. Si tratta del quarto motivo del ricorso proposto da L.S., del quinto motivo del ricorso proposto da C., del terzo motivo del ricorso proposto da N. e del quinto motivo del ricorso proposto da C..

Le due questioni sono indubbiamente connesse e tuttavia coinvolgono profili diversi: la prima attiene alla titolarità in capo agli imputati di una posizione di garanzia cui può conseguire una responsabilità per omissione; la

seconda riguarda i profili di colpa ipotizzabili a carico dei soggetti eventualmente obbligati. Come meglio si dirà, infatti, la circostanza che l'obbligo giuridico di agire trovi la propria fonte nel codice della strada non necessariamente comporta che, ove vi sia colpa nell'omissione, si tratti di una colpa specifica per violazione delle norme in materia di circolazione stradale.

Per espressa previsione del D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285, art. 2, comma 1, "si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali". Questa definizione rileva ai fini della applicazione delle norme previste dal codice della strada e, quindi, anche ai fini dell'applicazione degli artt. 14 e 37 del codice che sono stati individuati dai giudici di merito come fonti della posizione di garanzia ascritta agli imputati. Altro e diverso problema, però, è quello relativo alla possibilità di individuare in queste norme regole cautelari la cui violazione integri l'aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2. Pertanto, le due questioni devono essere esaminate separatamente.

5. Prendendo le mosse dalla definizione di strada contenuta nel D.L.vo n. 285 del 1992, art. 2, comma 1, la giurisprudenza di legittimità considera tale ogni superficie che sia destinata al pubblico transito a prescindere dal fatto che la stessa sia di proprietà pubblica o privata.

Si è sottolineato in proposito che, per evidenti ragioni di ordine e sicurezza collettiva, è l'uso pubblico a giustificare la soggezione delle aree alle norme del codice della strada e ciò trova conferma nel citato art. 2, comma 6, ultima parte, lett. D), ai sensi del quale "le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali". La strada vicinale, infatti, secondo la definizione fornita dall'art. 3 C.d.S., comma 1, n. 52, è, appunto, una "strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico" (cfr. Sez. IV, n. 2582 del 17 dicembre 2010, dep. 2011, Scandurra, Rv. 249489). In coerenza con tale impostazione si è ritenuto che anche le strade private siano soggette alla disciplina del codice della strada se percorribili da una pluralità indeterminata di persone e in questo senso si è orientata anche la giurisprudenza civile (cfr. Sez. II Civile, Ordinanza n. 14367 del 5 giugno 2018, Rv. 648972; Sez. II Civile, Sentenza n. 17350 del 25 giugno 2008, Rv. 604089). La giurisprudenza penale ha precisato che rientra nella nozione di "strada" "quale area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali, anche una strada interpoderale, destinata a soddisfare le esigenze di una comunità indifferenziata, restando escluse da tale nozione solo le strade riservate all'uso esclusivo di privati proprietari" (Sez. IV, n. 3169 del 14 ottobre 1999, dep. 2000, Sciascia, Rv. 216798).

Dalle sentenze di merito emerge:

- che il luogo teatro del sinistro si colloca all'interno della particella n. 5 del mappale n. 30 del Comune di C. di proprietà di G.d.B.A.;

- che la distanza dal punto in cui termina la strada comunale al luogo del sinistro è di qualche centinaio di metri;

- che la staccionata la cui rottura fu causa dell'evento era ubicata per quasi tutta la sua lunghezza "nella parti-

cella privata n. 5 e solo per 60 metri sulla strada comunale" (pag. 19 della motivazione della sentenza di primo grado).

Le sentenze spiegano inoltre che, al termine della strada comunale, non v'era alcuna segnalazione che limitasse l'accesso, nè vi erano indicazioni dalle quali risultasse che, da quel punto in poi, la strada era privata e non percorribile. Riferiscono che, secondo le dichiarazioni concordi di tutti i testimoni, quella strada era normalmente percorsa da turisti e villeggianti per raggiungere punta (*Omissis*) o per scendere al mare nei piccoli tratti di spiaggia raggiungibili via terra.

Ponendosi in questa prospettiva, non può avere rilievo la circostanza (posta in luce nei ricorsi) che, in ragione del P.ivo restringimento, la strada non fosse percorribile per intero dalle macchine. La sentenza di primo grado riferisce, infatti, che l'intero percorso era accessibile non solo ai pedoni, ma anche ai veicoli a due ruote e che la strada faceva parte del "circuito di punta (*Omissis*)": un sentiero naturalistico, segnalato sulle mappe del Parco Nazionale del (*Omissis*) e della Comunità Montana "*(Omissis)*". Si trattava dunque di un percorso pubblicizzato come "sentiero naturalistico" e, in quanto tale, frequentato dai turisti, non riservato all'uso esclusivo di privati proprietari, ma destinato alla circolazione di una collettività indistinta di "pedoni, veicoli e animali".

A ciò deve aggiungersi che, come emerge dalle sentenze, la strada di cui si tratta collega via terra il porto di (*Omissis*) al molo di (*Omissis*): due punti di approdo e/o di ormeggio posti sulla costa che sono territori demaniali ai sensi dell'art. 822 c.c.. In queste aree demaniali sono presenti strutture di uso collettivo e anche alla luce di ciò si deve concludere che, ancorchè posta in terreno privato, la strada era, nei fatti, aperta al pubblico transito.

Sul punto i giudici di merito hanno fornito un'ampia ed esaustiva motivazione, non censurabile in questa sede perchè avente ad oggetto un accertamento in fatto, relativo, appunto, al concreto uso pubblico della strada. Come già chiarito, per giurisprudenza costante, ciò comporta l'applicazione del D.L.vo n. 285 del 1992.

Non rileva in contrario la circostanza che l'accesso carribile al terreno di proprietà privata fosse regolato all'ingresso sud (*Omissis*) da un cancello controllato da un custode, trattandosi di altro accesso alla medesima area e di altra strada. Neppure rileva che la strada non fosse inclusa nella toponomastica del Comune. Questa Corte di legittimità, infatti, si è ripetutamente espressa su questo punto affermando che "una strada deve considerarsi pubblica quando, indipendentemente dalla denominazione, dalla inclusione nell'elenco delle strade comunali, dalla concreta configurazione o dalla specifica manutenzione, sia assoggettata di fatto all'uso della collettività, i cui componenti ne usufruiscono "uti cives" (Sez. IV, n. 2759 del 1 dicembre 1981, dep. 1982, Viola, Rv. 152757; Sez. IV, n. 4068 del 19 gennaio 1979, Morosetti, Rv. 141882; Sez. IV, n. 8177 del 29 marzo 1976, Irti, Rv. 134238; Sez. IV, Ordinanza n. 4322 del 7 dicembre 1971, dep. 1972, Melgani, Rv. 120142).

Il secondo motivo del ricorso proposto da L.S., il primo motivo del ricorso proposto da C., il secondo motivo del ricorso proposto da N. il terzo e il settimo motivo del ricorso proposto da C. sono pertanto infondati nella parte in cui sostengono che, essendo la strada di proprietà privata, solo il privato proprietario era tenuto a prevenire pericoli per gli utenti realizzando opere di manutenzione o segnalando che non ci si doveva appoggiare alla staccionata.

6. Secondo i giudici di merito, poichè il luogo teatro del sinistro è soggetto alle norme del codice della strada, coloro che, dopo l'installazione della staccionata, si sono succeduti al vertice dell'ufficio manutenzione del Comune di C. avevano l'obbligo giuridico di vigilare sulla sicurezza del percorso e, quindi, di provvedere alla manutenzione della struttura o, comunque, di segnalare la pericolosità e l'inidoneità a svolgere funzione contenitiva. I giudici di primo e secondo grado hanno ritenuto, inoltre, che C.G., comandante della Polizia Municipale, avesse l'obbligo di segnalare agli uffici competenti la situazione di pericolo o, comunque, quello di provvedere affinché l'area fosse opportunamente delimitata.

La fonte prima di tali obblighi è stata individuata negli artt. 14 e 37 del codice della strada e tale decisione non è censurabile perchè consegue all'accertamento dell'uso pubblico cui la strada era destinata. L'art. 37, comma 1, lett. c) stabilisce, infatti, che "sulle strade private aperte all'uso pubblico e sulle strade locali", fanno carico al comune "l'apposizione e la manutenzione della segnaletica, ad eccezione dei casi previsti nel regolamento per singoli segnali". L'art. 14, comma 1, lett. a) stabilisce che "gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione" debbano provvedere "alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi". L'art. 14, comma 1, lett. c) precisa che tra i compiti del soggetto obbligato alla manutenzione vi è quello della "apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta". L'art. 14, comma 4, chiarisce che, per le strade "vicinali", (definite dall'art. 3, comma 1, n. 52, come strade private fuori dai centri abitati ad uso pubblico) "i poteri dell'ente proprietario previsti dal presente codice sono esercitati dal comune".

Tale essendo il contenuto delle norme indicate, appare evidente che le stesse attribuiscono ai comuni nel cui territorio si trovi una strada privata destinata ad uso pubblico l'obbligo di provvedere alla manutenzione della strada oltre che all'apposizione e alla manutenzione della segnaletica necessaria. Tali obblighi sono funzionali a garantire la sicurezza della circolazione, vale a dire la sicurezza delle persone e dei veicoli che si trovino a transitare lungo la strada. Dalle norme citate, pertanto, deriva la titolarità di una posizione di garanzia in capo agli organi comunali preposti. Si tratta allora di valutare se, e in che misura, l'obbligo giuridico di agire conseguente a tale posizione di garanzia gravasse sugli odierni imputati e ciò deve essere fatto distinguendo le rispettive posizioni anche alla luce degli atti amministrativi con i quali furono determinate le competenze di ciascuno di loro.

7. Le sentenze di primo e secondo grado riferiscono che nel Comune di C. era stato istituito un "Ufficio manutenzione". Dalla documentazione allegata al ricorso proposto da N.A., risulta che il responsabile di questo ufficio era nominato con decreto del Sindaco. Tale ruolo fu rivestito da L.S.F. dal 19 ottobre 2006 al 19 aprile 2010, da C.A. dal 20 aprile 2010 al 10 giugno 2011, da N.A. a partire dall'11 giugno 2011. Dalle sentenze risulta, inoltre, che all'Ufficio di Polizia Municipale, il cui responsabile era C.G. (lo fu dal 2006 al 2015 come precisa la sentenza di primo grado), era demandata la vigilanza sul territorio.

Si deve subito rilevare che la sentenza impugnata (pag. 11 della motivazione) addebita al responsabile della polizia municipale di non aver adempiuto ai propri compiti di vigilanza e ai responsabili dell'ufficio manutenzione di non aver esercitato l'analogo potere del quale erano titolari e non aver sollecitato in tal senso "gli organi operanti sul territorio". A differenza di quanto sostenuto dai ricorrenti L.S. (secondo motivo) e C. (secondo motivo), in questa prospettazione non vi è alcun profilo di contraddittorietà. La Corte territoriale assume, infatti, (e nessuno dei ricorrenti fornisce argomenti in senso contrario) che i responsabili dell'ufficio manutenzione potevano avvalersi della polizia municipale per svolgere la vigilanza funzionale all'adempimento dei propri doveri, ma sostiene che la polizia municipale era anche titolare di un potere di vigilanza autonomo. Desume da ciò che, in concreto, l'obbligo giuridico di vigilare sull'incolumità degli utenti delle strade ad uso pubblico, gravava a diverso titolo, in ragione delle diverse qualifiche rivestite e delle rispettive diverse competenze, sia sui responsabili della manutenzione che sul responsabile della polizia municipale. Poichè ciascuno degli obbligati aveva autonomi poteri di iniziativa, non si tratta di un caso di cooperazione colposa ai sensi dell'art. 113 c.p., ma come peraltro emerge dalla lettura del capo di imputazione – di un concorso di cause. I comportamenti doverosi che si assumono omessi, infatti, pur volti a governare la stessa area di rischio, erano tra loro indipendenti, ma concausali ai sensi dell'art. 41 c.p. (sulla differenza tra cooperazione colposa e concorso di cause colpose indipendenti, tra le tante: Sez. IV, n. 26239 del 19 marzo 2013, Gharby, Rv. 255696).

8. Si devono adesso esaminare le posizioni di garanzia assunte dai ricorrenti sulla base dei provvedimenti comunali che ne determinavano le competenze.

8.1. L.S.F. non contesta di aver rivestito la qualifica di responsabile dell'Ufficio manutenzione del Comune di C. dal 19 ottobre 2006 al 19 aprile 2010. Sostiene però (l'argomento è sviluppato nel secondo motivo di ricorso) che tale qualifica non comprendeva un obbligo di vigilanza sul territorio, bensì l'obbligo di attivarsi per rimuovere situazioni di pericolo che gli organi preposti alla vigilanza dovevano segnalare e sottolinea che nessuna segnalazione gli giunse, nè con riferimento all'uso pubblico della strada, nè con riferimento alla pericolosità della stessa. Così argomentando il ricorrente costruisce l'obbligo di rimuovere situazioni di pericolo per la sicurezza della circolazione stradale (gravante sull'ufficio comunale da lui diretto ai sensi

del D.L.vo n. 285 del 1992, artt. 14 e 37) come un obbligo “subordinato” all’adempimento del dovere di vigilanza gravante sulla polizia municipale. Sostiene, infatti, che l’ufficio manutenzione sarebbe stato tenuto ad attivarsi solo se la situazione di pericolo fosse stata segnalata. Censura, dunque, la sentenza impugnata nella parte in cui collega all’obbligo di manutenzione un obbligo di vigilanza.

L’argomento è privo di pregio. L’obbligo di manutenzione e, più in generale, l’obbligo di prevenire situazioni di pericolo connesse all’uso pubblico delle strade, implica, infatti, una valutazione dello stato dei luoghi che deve essere eseguita in concreto e, dunque, non può essere disgiunto da un obbligo di vigilanza e monitoraggio del territorio (sull’argomento: Sez. IV, n. 14634 del 23 marzo 2021, Bellavia, Rv. 281017; Sez. IV, n. 9252 del 21 aprile 2021, dep. 2022. Librandi, Rv. 282786). Come questa Corte di legittimità ha già avuto modo di sottolineare, inoltre, gli organi delle amministrazioni comunali hanno l’obbligo di vigilare, nell’ambito delle rispettive competenze, sull’incolumità dei cittadini; e la conseguente posizione di garanzia non ha ad oggetto solo l’adeguata manutenzione, ma anche il controllo dello stato delle strade (Sez. IV, n. 13775 del 16 febbraio 2011, Oddone, Rv. 250130). Si è già chiarito che tale obbligo non riguarda soltanto le strade comunali, ma anche le strade private destinate ad uso pubblico, rispetto alle quali, ai sensi degli artt. 14 e 37 C.d.S., il comune esercita i poteri dell’ente proprietario assumendo così i relativi doveri.

Secondo la sentenza impugnata, i responsabili dell’ufficio manutenzione avrebbero potuto e dovuto sollecitare “gli organi operanti sul territorio” a compiere un “controllo periodico e programmato” delle strutture appartenenti al settore di competenza (pag. 11 della motivazione). L.S. non ha documentato che, in concreto, nel Comune di C., tale potere di sollecitazione fosse stato escluso, nè ha sostenuto di averlo esercitato chiedendo alla polizia municipale o al suo responsabile di segnalare situazioni di pericolo relative alle strade soggette alla vigilanza del Comune e, tra queste, alla strada di uso pubblico ove si verificò l’incidente. Pertanto, l’ipotizzata ignoranza della situazione di pericolo e del conseguente obbligo di prevenirla (sulla quale il ricorrente appunta le proprie doglianze) non può essere ritenuta incolpevole. A ciò deve aggiungersi che, “ai fini della configurabilità della responsabilità per colpa per la mancata attuazione di una misura atta a eliminare una situazione di rischio, non occorre che l’agente abbia conoscenza della situazione di pericolo e della regola cautelare da adottare, essendo sufficiente la loro conoscibilità, e rilevando l’ignoranza incolpevole soltanto della prima, in quanto l’errore sulla regola cautelare non integra errore sul fatto” (Sez. IV, n. 32899 del 8 gennaio 2021, Castaldo, Rv. 281997).

8.2. C.A., cui è stato contestato di essere stata responsabile dell’ufficio manutenzione del comune di C. dal 20 aprile 2010 al 10 giugno 2011, ha sviluppato nel secondo motivo del proprio ricorso doglianze che coincidono solo in parte con quelle formulate da L.S..

La C. riferisce che, con delibera della Giunta comunale n. 128 del 30 aprile 2010, gli uffici del Comune furono interamente riorganizzati e furono istituite dieci diverse aree operative. In particolare, per quanto qui interessa, all’area operativa 6, denominata “Urbanistica e Demanio”, furono affidate la “Pianificazione e il controllo del territorio”; all’area operativa 8, denominata “Ambiente e Sviluppo sostenibile”, fu affidata la “manutenzione del patrimonio comunale”; all’area operativa 10, denominata “Area Vigilanza-Polizia Municipale”, fu affidato, previa individuazione di personale competente, il controllo del territorio “in materia di vigilanza edilizia, ambientale e sicurezza stradale” nonché la “vigilanza sull’attuazione e osservanza di norme ai fini della tutela di interessi individuali e collettivi”. La ricorrente sostiene che, quale responsabile dell’area operativa 8, non gravavano su di lei compiti di controllo del territorio nè funzioni di vigilanza atteso che le stesse erano state espressamente attribuite all’area operativa 6 e all’area operativa 10.

I giudici di appello hanno disposto una integrazione istruttoria al fine di acquisire presso il Comune di C. la delibera di cui si tratta. All’esito dell’attività integrativa, però, la sentenza impugnata ha ritenuto irrilevante l’accertato mutamento dell’assetto organizzativo del Comune in ragione del fatto che l’area operativa 8 aveva compiti di manutenzione. Secondo i giudici di merito, l’attività di manutenzione che i comuni devono svolgere sui beni di uso pubblico è destinata a prevenire situazioni di pericolo e non è possibile quindi ipotizzare un obbligo di manutenzione disgiunto da un potere/dovere di vigilanza e monitoraggio. La Corte territoriale sostiene, infatti, che (esattamente come L.S.) la C., quale responsabile dell’area operativa 8, avrebbe dovuto sollecitare “gli organi operanti sul territorio” a compiere un “controllo periodico e programmato” delle strutture appartenenti al settore di competenza avvalendosi della polizia municipale. Valgono, dunque, anche per questo motivo di ricorso, le considerazioni già svolte con riferimento alla posizione di L.S.: l’argomentazione sviluppata è congrua, non contraddittoria nè manifestamente illogica ed è conforme ai principi di diritto che regolano la materia, illustrati nel paragrafo che precede.

Non v’è contraddizione alcuna tra l’accertata esistenza di un obbligo di vigilanza in capo al responsabile della polizia municipale (Area operativa 10) e il ritenuto obbligo della C., quale responsabile della manutenzione, di sollecitare “gli organi operanti sul territorio” a compiere un “controllo periodico e programmato” delle strutture sulle quali tale attività doveva essere compiuta. Secondo la prospettazione dei giudici di merito, infatti, si tratta di obblighi concorrenti, volti a governare la medesima area di rischio, sicchè l’omissione ascritta alla C. e quella ascritta a C. costituiscono cause indipendenti, concorrenti alla causazione dell’evento ai sensi dell’art. 41 c.p..

Non vale obiettare, come fa la ricorrente, che l’area operativa 8 doveva occuparsi della manutenzione del patrimonio del Comune e la strada di cui si tratta era, invece, di proprietà privata. Come si è chiarito, infatti, gli obblighi

di manutenzione cui gli uffici comunali devono adempiere, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione stradale, si estendono anche alle strade private ad uso pubblico e, in quanto delegata all'adempimento di tali obblighi, la C. era titolare di posizione di garanzia con riferimento a questo tipo di strade e, in particolare, a quella ove si verificò l'incidente nel quale V. perse la vita.

Anche nel caso della C., dunque, l'asserita ignoranza della situazione di pericolo e del conseguente obbligo di prevenirla non potrebbero essere ritenute incolpevoli essendo conseguenza dell'omissione di una condotta doverosa. Nessun rilievo potrebbe avere, infine, un errore che avesse ad oggetto l'estensione dell'obbligo di sicurezza gravante sugli uffici comunali anche alle strade non facenti parte del patrimonio del Comune. Come già illustrato, infatti, l'errore sulla regola cautelare integra errore sul precetto.

8.3. Le argomentazioni appena svolte valgono anche per N.A., che fu responsabile dell'area operativa 8 dall'11 giugno 2011 alla data del fatto, e ha sviluppato, nella seconda parte del secondo motivo di ricorso, censure analoghe a quelle della C.. N. ha sviluppato, però, ulteriori motivi, in parte fondati, sui quali ci si soffermerà tra breve.

8.4. C.G. non contesta di essere stato comandante della polizia municipale, che, dopo la riorganizzazione degli uffici comunali intervenuta nel 2010, fu inserita nell'area operativa 10, preposta al controllo del territorio. Sostiene, invece, nel quarto motivo di ricorso, di non essere mai stato sul luogo dell'incidente e di non aver mai saputo dell'esistenza della staccionata nè dell'uso pubblico del sentiero. L'argomento è privo di pregio atteso che al ricorrente è stato contestato l'inadempimento di un obbligo di vigilanza e di intervento. Come già illustrato, l'addebito colposo relativo alla mancata eliminazione di una situazione di pericolo richiede soltanto la possibilità di conoscere tale situazione: una possibilità che il ricorrente aveva quale preposto alla vigilanza e al controllo del territorio.

9. Nella prima parte del secondo motivo del proprio ricorso, N.A. si duole che la sentenza impugnata e quella di primo grado lo abbiano ritenuto responsabile dell'evento, ancorchè egli avesse assunto la posizione di dirigente dell'area operativa 8 da appena quarantacinque giorni. Il ricorrente sostiene che, in quel breve lasso di tempo, non avrebbe potuto accertarsi della situazione di pericolo, nè programmare opere di manutenzione, nè provvedere a predisporre appropriate segnalazioni. La difesa rileva che, nel caso concreto, il rispetto della regola cautelare era concretamente inesigibile e lamenta carenza di motivazione della sentenza impugnata con riferimento a questo specifico punto.

Il motivo è fondato e merita accoglimento.

La giurisprudenza di questa Corte di legittimità ha approfondito il tema della esigibilità del rispetto della regola cautelare proprio con riferimento a casi, come quello in esame, nei quali l'obbligo giuridico trova la propria fonte nell'assunzione di un incarico e ha sottolineato che, in questi casi, è necessario valutare la situazione di fatto per accertare che il titolare della posizione di garanzia abbia

avuto la concreta possibilità di rispettare la regola violata. In questa prospettiva si è sostenuto che i tempi e i modi di apprensione delle informazioni connesse al ruolo rilevavano ai fini del giudizio sull'esigibilità del comportamento dovuto e della rimproverabilità dell'atteggiamento antidoveroso (Sez. IV, n. 33548 del 8 marzo 2022, Carello, non massimata).

Il tema è stato particolarmente approfondito con riferimento alla responsabilità datoriale nella materia degli infortuni sul lavoro. Si è sottolineato, infatti, che la responsabilità per colpa deve essere fondata sull'esigibilità del comportamento dovuto non essendo possibile configurare in capo al datore di lavoro una inammissibile responsabilità "di posizione", tale da sconfinare in responsabilità oggettiva. Ci si è adoperati, quindi, nel senso di personalizzare il rimprovero rivolto all'autore della condotta e lo si è fatto introducendo una doppia misura del dovere di diligenza, che tenga conto, non solo dell'oggettiva violazione di norme cautelari, ma anche della concreta possibilità di uniformarsi alla regola, in ragione delle specifiche qualità personali dell'agente e della situazione di fatto in cui egli ha operato (Sez. IV, n. 1096 del 8 ottobre 2020, dep. 2021, Verondini, Rv. 280188; Sez. IV, n. 32507 del 16 aprile 2019, Romano, Rv. 276797; Sez. IV, n. 20833 del 3 aprile 2019, Stango, non massimata).

Tanto premesso, si deve rilevare che, già in primo grado, la difesa aveva sottolineato l'esiguo lasso di tempo trascorso dalla presa di possesso dell'ufficio da parte di N. alla data del fatto. Il Tribunale aveva ritenuto di poter superare questa obiezione sottolineando che, essendo stato in precedenza responsabile dell'Ufficio tecnico comunale, N. conosceva bene la zona, e che, in quella veste, aveva eseguito sopralluoghi che lo avevano portato a passare nel tratto di strada in cui si verificò il sinistro, sicchè non era "plausibile" nè "in alcun modo credibile" che egli "non avesse contezza della destinazione marcatamente di uso pubblico di quel tratto stradale" (pag. 53 della sentenza di primo grado).

Nei motivi di appello la difesa di N. obiettò che, nei quarantacinque giorni trascorsi dalla nomina, egli non avrebbe potuto "programmare interventi di manutenzione", tanto più che in quell'area non erano mai stati previsti interventi simili nè realizzate opere pubbliche. Sottolineò, inoltre, che, in assenza di una specifica segnalazione, essendo stato nominato da poco, N. non poteva avere contezza delle caratteristiche della staccionata e, soprattutto, non poteva sapere che la stessa necessitava "di interventi di conservazione ovvero di ripristino". I giudici di appello non hanno fornito compiuta risposta a questi motivi di gravame limitandosi a richiamare, da un lato, il dovere gravante sui responsabili dell'ufficio manutenzione di sollecitare il controllo sul territorio; dall'altro, l'irrelevanza della eventuale mancata conoscenza della destinazione ad uso pubblico della strada e del conseguente obbligo di intervenire ad evitare situazioni di pericolo per coloro che la utilizzavano. Come si è detto, il Tribunale ha ritenuto che, in concreto, la situazione di pericolo fosse nota a N. perchè dal 1 gennaio 2011 egli era responsabile dell'Ufficio techni-

co del Comune e perchè, come egli stesso ha dichiarato, in tale veste aveva effettuato sopralluoghi nell'area. La Corte di appello ha condiviso tali valutazioni senza tuttavia esaminare le specifiche doglianze contenute nell'atto di gravame nel quale i difensori di N. avevano sottolineato che il ruolo di responsabile dell'Ufficio tecnico del Comune non comportava obblighi di manutenzione e che i sopralluoghi che l'imputato ha dichiarato di aver svolto furono successivi e non antecedenti ai fatti. La sentenza impugnata non risponde a tali osservazioni ed esamina la posizione di N. unitamente a quella dei coimputati senza tenere conto della peculiarità della sua situazione soggettiva.

Ne consegue l'annullamento della sentenza impugnata, limitatamente alla posizione di N.A., con rinvio per nuovo giudizio alla Corte di appello di Napoli che dovrà valutare se, in ragione del ruolo svolto – dapprima quale responsabile dell'Ufficio tecnico e poi quale responsabile dell'Area operativa 8 del Comune di C. – ovvero per la concreta conoscenza dei luoghi, egli fosse in grado di individuare la situazione di pericolo e intervenire per porvi riparo. Tutti i restanti motivi del ricorso proposto da N. sono assorbiti.

10. Si è detto che l'evento verificatosi ha rappresentato la concretizzazione di un rischio che il Comune è tenuto a prevenire vigilando sulle strade ad uso pubblico, segnalando agli utenti eventuali situazioni di pericolo e adoperandosi per eliminare o ridurre quel pericolo. L.S., C. e C., tuttavia, non sono stati ritenuti responsabili soltanto di un comportamento genericamente negligente, imprudente o imperito essendo stata ritenuta sussistente la circostanza aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2 conseguente a violazione delle norme in materia di circolazione stradale.

La sussistenza di tale aggravante è stata contestata: da L.S. nel quarto motivo di ricorso, da C. nel quinto motivo, da Co. nel quinto motivo.

Tutti i ricorrenti hanno sottolineato che, esclusa tale aggravante, il reato sarebbe estinto per prescrizione dal 26 gennaio 2019, data anteriore alla pronuncia della sentenza di primo grado (intervenuta il 9 aprile 2019).

10.1. Secondo un condivisibile orientamento giurisprudenziale, cui deve essere data continuità in questa sede, "la regola cautelare alla stregua della quale deve essere valutato il comportamento del garante, non può rinvenirsi in norme che attribuiscono compiti senza individuare le modalità di assolvimento degli stessi, dovendosi invece aver riguardo esclusivamente a norme che indicano con precisione le modalità e i mezzi necessari per evitare il verificarsi dell'evento" (Sez. IV, n. 41350 del 5 giugno 2018, Nardelli, non massimata; Sez. IV, n. 12478 del 19 novembre 2015, dep. 2016, Barberi, Rv. 267813). Gli artt. 14 e 37 C.d.S. attribuiscono ai comuni nel cui territorio si trovi una strada privata destinata ad uso pubblico l'obbligo di provvedere alla manutenzione della strada e quello di provvedere all'apposizione e alla manutenzione della segnaletica. Tali obblighi sono funzionali a garantire la sicurezza della circolazione, vale a dire la sicurezza delle persone e dei veicoli che si trovino a transitare lungo la strada e, nel prevederli, le norme in esame fondano una posizione di garanzia in capo agli organi comunali preposti

alla manutenzione e alla segnalazione delle situazioni di pericolo. Queste norme non indicano le regole cui i soggetti obbligati devono attenersi nello svolgimento delle attività di manutenzione, non contengono quindi, per questa parte, disposizioni cautelari. Dal combinato disposto degli artt. 14 e 37 C.d.S. si evince però, che l'obbligo di manutenzione non è disgiunto dall'obbligo di segnalazione del pericolo ed è evidente che tale indicazione ha contenuto precettivo e carattere di regola cautelare.

Conforta in tal senso l'esame delle numerose norme contenute nel codice della strada e nel relativo regolamento di esecuzione e di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) con le quali il legislatore ha imposto ai soggetti obbligati alla manutenzione delle strade e all'apposizione della segnaletica precise regole di comportamento il cui scopo è quello di rendere nota agli utenti l'esistenza di situazioni di pericolo. Queste norme individuano le modalità di assolvimento degli obblighi di sicurezza assunti dai manutentori nei confronti degli utenti della strada e contengono regole cautelari che approfondiscono, precisando, il contenuto dell'obbligo di segnalazione.

In particolare: l'art. 38, comma 10, stabilisce che "il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico". Il D.P.R. n. 495 del 1992, art. 77 stabilisce che, per segnalare agli utenti un pericolo, debbano essere apposti sulle strade segnali stradali verticali. L'art. 39 C.d.S., al comma 1, espressamente indica tra i segnali verticali: quelli che "preavvisano l'esistenza di pericoli, ne indicano la natura e impongono ai conducenti di tenere un comportamento prudente" (segnali di pericolo) e quelli che "rendono noti obblighi, divieti e limitazioni cui gli utenti della strada devono uniformarsi" (segnali di prescrizione).

L'art. 37 C.d.S., dunque, non è solo una norma attributiva di compiti, ma, individuando i soggetti tenuti ad apporre le segnalazioni di pericolo, impone l'assolvimento di tale obbligo di prevenzione e rinvia ad altre norme con le quali è stato individuato il contenuto della segnalazione (che può esaurirsi in un generico invito alla prudenza o imporre divieti, obblighi, limitazioni). Ne consegue che, nel caso oggetto del presente giudizio, la mancata segnalazione della situazione di pericolo – che poteva contenere anche un divieto di avvicinarsi o appoggiarsi alla staccionata – non ha comportato soltanto la violazione di una generica regola di prudenza, ma anche la violazione di norme dettate a tutela della sicurezza degli utenti della strada. Le norme sulla disciplina della circolazione stradale individuano, infatti, a carico dei soggetti tenuti all'apposizione della segnaletica perchè obbligati alla manutenzione delle strade, specifiche modalità di intervento che furono, in concreto, disattese.

È appena il caso di rilevare che gli obblighi di segnalazione posti a carico dei gestori delle strade destinate ad uso pubblico, se riferiti ad una situazione di pericolo, mirano proprio ad evitare che gli utenti, non sapendo di quel pericolo, possano tenere condotte inconsapevolmente imprudenti, e proprio questo si verificò nel caso di spe-

cie, sicchè il rischio concretizzatosi è esattamente quello che le regole cautelari violate miravano ad evitare. Rendendo palese il pericolo e la fragilità della staccionata, infatti, si sarebbe potuto evitare che V. vi si appoggiasse e impedire così il verificarsi dell'evento. Questa Corte di legittimità, peraltro, ha già avuto modo di affermare che "la circostanza aggravante della violazione della normativa sulla circolazione stradale è ravvisabile non solo quando la violazione della normativa di riferimento sia commessa da utenti della strada alla guida di veicoli, ma anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che preveda a carico di un soggetto, pur non impegnato in concreto nella fase della circolazione, un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada. (Fattispecie in cui è stata ritenuta configurabile l'aggravante nei confronti del caposquadra incaricato di dirigere i lavori di manutenzione della strada, il quale, omettendo di apporre idonea segnaletica temporanea, determinava l'insorgenza di una situazione di pericolo, costituita dalla presenza di un dosso non visibile, a causa del quale si verificava il sinistro stradale in cui perdeva la vita un motociclista)" (Sez. IV, n. 44811 del 3 ottobre 2014, Salvadori, Rv. 260643; nello stesso senso: Sez. IV, n. 45576 del 28 ottobre 2021, Fusini, Rv. 282546).

10.2. La violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è stata fin da subito contestata agli imputati attraverso il riferimento esplicito all'art. 589 c.p., comma 2. Non si versa, dunque, in un caso di contestazione "in fatto" della aggravante, ma, caso mai, in un caso in cui la contestazione non era stata formulata con precisione. Come noto, la nullità conseguente a indeterminatezza del capo di imputazione ha natura relativa e, in quanto tale, non è rilevabile d'ufficio e deve essere eccepita, a pena di decadenza, entro il termine previsto dall'art. 491 c.p.p.; ciò che nessun ricorrente sostiene di aver fatto.

10.3. Nessun pregio ha la tesi, sostenuta dalla difesa di L.S. nel quarto motivo di ricorso, secondo la quale l'aggravante in parola non sarebbe più applicabile, essendo stata abrogata con l'introduzione dell'art. 589 bis c.p..

Nella formulazione anteriore alle modifiche introdotte dalla L. 23 marzo 2016, n. 41 (entrata in vigore il 25 marzo 2016), l'art. 589 c.p., comma 2, prevedeva una circostanza aggravante ad effetto speciale (fra le tante: Sez. IV, n. 18204 del 15 marzo 2016, Bianchini, Rv. 266641; Sez. IV, n. 44811 del 3 ottobre 2014, Salvadori, Rv. 260643). La fattispecie di omicidio stradale di cui all'art. 589 bis c.p., introdotta dalla L. n. 41 del 2016, costituisce autonoma fattispecie incriminatrice (Sez. IV, n. 29721 del 1 marzo 2017, Venni, Rv. 270918).

Il fenomeno successorio che si è verificato è caratterizzato da una evidente continuità tra l'ipotesi aggravata, formalmente abrogata, e l'analoga previsione introdotta all'interno del c.p.. La precedente circostanza aggravante, che costituisce oggi un elemento costitutivo della nuova ipotesi autonoma di reato, è riprodotta pedissequamente nel testo della nuova disposizione, cosicché deve escludersi che dall'introduzione di tale nuova fattispecie possa discendere la pretesa conseguenza della sopravvenuta espunzione dall'ordinamento del dato circostanziale (ap-

plicato e considerato nelle due sentenze di merito) che è tuttora vigente ed efficace, sotto la rubrica del menzionato art. 589 bis c.p., secondo un fenomeno di continuità normativa (Sez. III, n. 15238 del 19 febbraio 2020, Mezzadra, Rv. 279383).

10.4. Per quanto esposto, i motivi di ricorso con i quali i ricorrenti L.S., C. e C. hanno chiesto l'esclusione dell'aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2, non possono trovare accoglimento.

11. L.S.F. e C.A. si dolgono (rispettivamente col terzo e col sesto motivo) dell'entità della pena che, pur applicando le attenuanti generiche prevalenti sull'aggravante, è stata determinata in misura assai superiore al minimo edittale. Sostengono che ad una analoga doglianza sollevata nell'atto d'appello, la Corte territoriale ha risposto con motivazione apparente.

Il ricorso non è fondato. La pena prevista dall'art. 589 c.p., comma 1, alla quale deve farsi riferimento essendo state ritenute applicabili le attenuanti generiche (valutate prevalenti sulla aggravante di cui all'art. 589 c.p., comma 2) – va da un minimo di sei mesi a un massimo di cinque anni di reclusione, sicchè la pena di anni due e mesi tre di reclusione è inferiore alla media edittale (anni due e mesi nove di reclusione), che deve essere calcolata dividendo per due il numero di mesi o anni che separano il minimo dal massimo edittale ed aggiungendo il risultato così ottenuto al minimo (Sez. III, n. 29968 del 22 febbraio 2019, Del Papa, Rv. 276288). Secondo un indirizzo giurisprudenziale ormai consolidato, la graduazione della pena, anche in relazione agli aumenti e alle diminuzioni previsti per le circostanze aggravanti e attenuanti, rientra nella discrezionalità del giudice di merito, il quale assolve al relativo obbligo di motivazione se dà conto dell'impiego dei criteri di cui all'art. 133 c.p. o richiama alla gravità del reato o alla capacità a delinquere, essendo, invece, necessaria una specifica e dettagliata spiegazione del ragionamento seguito soltanto quando la pena sia di gran lunga superiore alla misura media di quella edittale (Sez. II, n. 36104 del 27 aprile 2017, Mastro, Rv. 271243; Sez. IV, n. 21294 del 20 marzo 2013, Serratore, Rv. 256197). Nel caso di specie, la scelta di discostarsi dal minimo edittale è stata motivata dal Tribunale in ragione del "grado non lieve della colpa, considerata la natura e il carattere perdurante del comportamento omissivo". La Corte di appello, investita della questione, ha ritenuto che la valutazione compiuta dal Tribunale fosse condivisibile in ragione del "complessivo disvalore della vicenda" e la motivazione non è inficiata dalla presenza del riferimento "alla natura della sostanza" del quale non si deve tenere conto essendo frutto evidente di errore materiale. La scelta di mantenere la pena base nella misura indicata dal giudice di primo grado è stata dunque motivata congruamente, anche se sinteticamente. Questa pena, peraltro, è stata ridotta alla pena finale di anni uno e mesi sei di reclusione essendo state applicate le attenuanti generiche ed essendo stata ritenuta la prevalenza di tali circostanze attenuanti rispetto alla aggravante della violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

12. Col sesto motivo di ricorso, C.G. lamenta la mancata applicazione del beneficio della non menzione della condanna. La richiesta non era stata formulata nei motivi di appello sicchè il motivo è inammissibile. Secondo la costante giurisprudenza di questa Corte, infatti, “non sono deducibili con il ricorso per cassazione questioni che non abbiano costituito oggetto di motivi di gravame, dovendosi evitare il rischio che in sede di legittimità sia annullato il provvedimento impugnato con riferimento ad un punto della decisione rispetto al quale si configura “a priori” un inevitabile difetto di motivazione per essere stato intenzionalmente sottratto alla cognizione del giudice di appello” (fra le tante: Sez. II, n. 29707 del 8 marzo 2017, Galdi, Rv. 270316; Sez. II, n. 34044 del 20 novembre 2020, Tocco, Rv. 280306; Sez. III, n. 27256 del 23 luglio 2020, Martorana, Rv. 279903; Sez. II, n. 46765 del 9 dicembre 2021, Bruno, Rv. 282322).

13. Con l'ottavo motivo, la difesa di C.G. deduce vizi di motivazione della sentenza impugnata nella parte in cui ha confermato il riconoscimento alla parte civile V.B. (sorella della vittima) di danni patiti “iure proprio” e “iure hereditatis”. Osserva che il danno “iure hereditatis” non poteva essere riconosciuto perchè la morte fu immediata.

Il motivo di ricorso è inammissibile. Per giurisprudenza costante, infatti, “ai fini della condanna generica al risarcimento dei danni, non è necessaria la prova della concreta esistenza di danni risarcibili, essendo sufficiente l'accertamento della potenziale capacità lesiva del fatto dannoso e dell'esistenza di un nesso di causalità tra questo e il pregiudizio lamentato, desumibile anche presuntivamente” (Sez. IV, n. 32899 del 8 gennaio 2021, Castaldo, Rv. 281997; Sez. VI, n. 28216 del 25 settembre 2020, Ionata, Rv. 279625). Ed invero, la condanna generica al risarcimento dei danni “costituisce una mera “declaratoria juris” da cui esula ogni accertamento relativo sia alla misura sia alla stessa esistenza del danno, il quale è rimesso al giudice della liquidazione” (Sez. IV, n. 12175 del 3 novembre 2016, dep. 2017, Bordogna, Rv. 270386; Sez. II, n. 11813 del 11 aprile 1989, Pirrone, Rv. 182014).

14. Per quanto esposto e conclusivamente.

Il secondo motivo del ricorso proposto da N.A. è fondato nei termini illustrati. Ne consegue che la sentenza impugnata deve essere annullata quanto alla affermazione della penale responsabilità di N., con rinvio per nuovo giudizio sul punto alla Corte di appello di Napoli cui è demandata altresì la regolamentazione delle spese tra le parti del presente giudizio di legittimità. Il terzo, quarto e quinto motivo del ricorso proposto da N. sono assorbiti.

Il secondo motivo del ricorso proposto da G.d.B.A. è fondato e assorbe il primo. Ne consegue l'annullamento senza rinvio della sentenza impugnata nella parte in cui ha confermato le statuizioni civili della sentenza di primo grado.

Gli altri motivi di ricorso non meritano accoglimento.

Il rigetto dei motivi di ricorso proposti da L.S.F., C.A. e C.G. comporta la condanna di tali ricorrenti al pagamento delle spese processuali nonché alla refusione delle spese in favore della costituita parte civile, V.B., che si liquidano come da dispositivo. (*Omissis*)

CONSIGLIO DI STATO SEZ. III, 24 OTTOBRE 2023, N. 5351

PRES. TORSELLO – EST. PESCATORE – RIC. SOC. X (AVV. TAURINO) C. ASL DI L. ED ALTRI (AVV. MICOLANI, AVV. GEN. STATO E AVV. MASTROLIA)

Veicoli | Servizio di trasporto sanitario per persone disabili | Inquadramento | Servizio affidato da una A.S.L. ad una società affidataria | Preventivo rilascio di licenze N.C.C. da parte dell'autorità competente | Necessità | Esclusione.

Il servizio di trasporto sanitario per persone disabili non rientra tra quelli per cui è richiesto il preventivo rilascio di licenze N.C.C. da parte dell'autorità competente per l'espletamento dei servizi affidati da una A.S.L. ad una società affidataria che dovrà materialmente effettuarli, in quanto si tratta non di servizi di trasporto su strada di passeggeri o viaggiatori in generale (ossia, offerti al pubblico), ma di servizi socio-sanitari, tesi a facilitare l'accesso alle strutture del S.S.R. da parte di soggetti “deboli”. Pertanto, la fattispecie in esame non rientra né nella definizione di “veicolo adibito ad uso terzi” di cui all'art. 82, comma 4, c.d.s. (secondo cui “Si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio”), in quanto, la società affidataria utilizza i veicoli nell'interesse proprio della A.S.L. per espletare un servizio socio-sanitario; né rientra nella specifica fattispecie di noleggio con conducente disciplinata dalla L. 15 gennaio 1992 n. 21 (“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”), difettando “le due caratteristiche tipiche del servizio di noleggio con conducente, ovvero l'obbligatorietà della prenotazione e la necessità di concordare la tariffa di volta in volta al momento della prenotazione”. (Nel caso di specie la remunerazione che la società affidataria riceveva dall'A.S.L. si riferiva non direttamente al singolo trasporto effettuato ma al servizio di trasporto ed accompagnamento all'interno della rete dei servizi sanitari della A.S.L., complessivamente inteso). (*nuovo c.s. art. 82; l. 15 gennaio 1992 n. 21; d.l.vo 18 aprile 2016 n. 50, art. 192*) (1)

(1) Analoga fattispecie si ritrova in T.A.R. Lombardia, sez. IV, 3 marzo 2017, n. 508, e T.A.R. Lombardia, sez. IV, 29 aprile 2016, n. 845, entrambe in www.latribunaplus.it.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO E MOTIVI DELLA DECISIONE

1. La – (*omissis*) – ha impugnato in primo grado la liberazione del direttore generale della ASL L. n. – (*omissis*) – aprile 2021, avente per oggetto l'affidamento alla – (*omissis*) – del servizio di trasporto ed accompagnamento all'interno della rete dei servizi sanitari della ASL L., per un costo complessivo annuale di € – (*omissis*) – oltre IVA.

2. La società ricorrente – già affidataria del servizio in forza del contratto – (*omissis*) – 2014, della durata di anni

6, per un importo complessivo pari ad € – (omissis) –, oltre IVA e oneri per rischi da interferenze – ha lamentato:

i) la violazione dell'art. 192, comma 2, del D.L.vo n. 50/2016, per non avere la ASL di L. adeguatamente valutato e motivato “le ragioni del mancato ricorso al mercato” e i “benefici per la collettività” derivanti dall'applicazione del modulo gestionale prescelto;

ii) l'erroneità dell'analisi dei costi effettuata dalla stessa Azienda sanitaria eposta a base della proposta di internalizzazione, sotto molteplici profili;

iii) l'assenza in capo alla società in house delle peculiari competenze richieste per lo svolgimento del servizio di trasporto sanitario, in ragione della differente specifica professionalità posseduta rispetto a quella richiesta dal nuovo affidamento.

3. Dopo aver disposto una verifica ex art. 66 c.p.a., il Tribunale Amministrativo Regionale di L. ha definito il giudizio con la qui appellata pronuncia n. – (omissis) – con la quale, prescindendo “(per ragioni di economia processuale) dalle eccezioni di irricevibilità, inammissibilità e improcedibilità del gravame” sollevate dalle parti resistenti, ha respinto il ricorso ritenendolo infondato nel merito.

4. Le questioni di primo grado vengono in parte riproposte nell'appello qui all'esame, al quale resistono – (omissis) – e la ASL L., entrambe replicando alle deduzioni avversarie, riproponendo le eccezioni preliminari non esaminate dal TAR e formulandone di nuove.

5. In assenza di istanze cautelari, la causa è stata discussa e trattenuta indecisione all'udienza del 5 ottobre 2023.

6. Va innanzitutto dato atto che il servizio per cui è causa viene attualmente gestito da – (omissis) – in forza di contratto stipulato in data – (omissis) – 2022 (allegato 12 alla Relazione di verifica).

6.1. Su questa premessa in fatto le parti resistenti eccepiscono l'improcedibilità del ricorso, per essersi la ricorrente limitata a impugnare gli atti di avvio della procedura di affidamento del servizio senza tuttavia proporre domanda di declaratoria di inefficacia del contratto, né di risarcimento per equivalente.

6.2. L'eccezione – alla quale la parte appellante nulla ha replicato – è fondata.

Il limite di articolazione della domanda implica, infatti, che la ricorrente non potrebbe ottenere dall'ipotetico accoglimento del ricorso nessuna utilità concreta, sia sotto il profilo della tutela in forma specifica – preclusa dalla mancata formulazione di istanza di declaratoria di inefficacia del contratto ex art. 124 c.p.a.; sia sotto il profilo della tutela per equivalente – stante la mancata proposizione in questa sede della domanda risarcitoria ovvero della rituale e tempestiva domanda e/o dichiarazione di accertamento della illegittimità degli atti gravati ai soli fini risarcitori (cfr. Cons. Stato, Ad. Plen., n. 8 del 2022).

7. Per completezza – ed in disparte gli ulteriori rilievi di inammissibilità e improcedibilità sotto plurimi profili reiterati dalle parti resistenti – deve comunque aggiungersi che l'appello è anche infondato nel merito.

7.1. Col primo motivo la parte ricorrente deduce la violazione dell'art. 192, comma 2 del decreto legislativo 18

aprile 2016, n. 50, sostenendo che la sentenza appellata avrebbe errato nel non rilevare il difetto di motivazione che vizierebbe la disposta internalizzazione. Il TAR L. infatti si sarebbe “limitato a parafrasare il contenuto della citata D.G. n. – (omissis) –, concludendo nel senso che la ASL di L. ha adeguatamente motivato circa le ragioni del mancato accesso al mercato (...)” (p. 9 e ss. app.).

7.2. La deduzione non è condivisibile. Il TAR ha dato atto del fatto che le determinazioni dell'ASL di L. illustrano una serie di ragioni che rendono preferibile il modello dell'affidamento in house, e tra queste:

- la necessità di procedere alla gestione unitaria dei servizi di trasporto, ovverosia di quelli di emergenza 118 (già affidati in via definitiva alla società in house) che di quelli di trasporto cosiddetto “semplice”;

- la maggiore semplicità gestionale dell'affidamento in house, tenuto conto dell'utilizzo della propria organizzazione e forza lavoro per garantire una completa e costante copertura dei servizi erogati;

- le maggiori economie di scopo, ossia quei processi in cui vengono utilizzati gli stessi fattori di produzione (es. impianti, know how, tecnologie, processi ecc.) per produrre contemporaneamente beni diversi tra di loro;

- la convenienza economica rispetto alla pregressa gestione tramite appalto.

7.3. Sulla base di queste ragioni, il TAR ha espresso una valutazione di adeguatezza e congruenza della motivazione adottata dall'ASL, in linea con gli indirizzi interpretativi secondo i quali “la motivazione delle ragioni del mancato ricorso al mercato e della sussistenza dei benefici per la collettività può essere resa mediante un giudizio unitario, globale, sintetico ed osmotico, elaborato all'esito della complessiva ponderazione dei singoli elementi di valutazione” (Cons. Stato, sez. III, n. 2947 del 2022 e n. 1564 del 2020).

7.4. Quanto allo specifico rilievo che il fattore economico assume in questa ponderazione sintetica, occorre ribadire che esso “non solo non costituisce l'unico elemento di cui tener conto ai fini del vaglio di ragionevolezza della scelta di internalizzare il servizio, ma che ad esso va assegnato un rilievo tendenzialmente complementare nel senso che può assumere rilievo discrezionale a parità di condizioni qualitative, di efficacia e di ammissibilità, viepiù ove si tratti, come in questo caso, di un servizio essenziale reso alla persona” (Cons. Stato, sez. III, n. 3682 del 2021).

7.5. Correttamente, dunque, con l'appellata sentenza il TAR L., dopo aver “premessi che, alla stregua dell'art. 192, comma 2, del D.L.vo n. 50/2016 e ss.mm. espressamente richiamato al punto 2) delle Linee guida sulle Società in house del S.S.R. di cui alla deliberazione della Giunta Regionale Pugliese n. 951/2020, occorre nel provvedimento di affidamento diretto del servizio alla Società in house una motivazione puntuale sui benefici per la collettività (anche economici), connessi a tale forma di affidamento” ha riconosciuto che “una motivazione esplicita in tal senso è presente nella gravata deliberazione del Direttore Generale della A.S.L. di L. n. – (omissis) – 2021 (laddove si legge, in particolare, «che la comparazione dei costi/benefici che rileva in ogni caso un risparmio per l'Azienda

Sanitaria di € – (omissis) –, non è stata limitata unicamente all'aspetto economico-finanziario, ma è rivolta ad una valutazione globale dell'iniziativa, con particolare riferimento ai criteri di efficienza ed economicità del servizio, di un più ottimale impiego delle risorse pubbliche.. che in particolare la società in house ha già dato dimostrazione di efficacia, efficienza, affidabilità nella gestione di altri servizi essenziali internalizzati negli anni pregressi e può far leva sulla propria organizzazione e forza lavoro per garantire una completa e costante copertura dei servizi erogati; che la stessa, a differenza di quanto accade per i soggetti privati, non ha come scopo la produzione di profitti, bensì unicamente il conseguimento della copertura dei costi effettivamente sostenuti, per i quali può fare leva sulle economie di scopo ossia quei processi in cui vengono utilizzatigli stessi fattori di produzione (es. impianti, know how, tecnologie, processi ecc.) per produrre contemporaneamente beni diversi tra di loro, per cui grazie allo sfruttamento di sinergie, si ottiene una riduzione complessiva dei costi rispetto alla produzione separata e disgiunta di questi stessi beni; che a tal proposito giova infatti precisare che questa Azienda sanitaria sta altresì completando le attività propedeutiche alla internalizzazione dell'intero servizio di trasporto nell'ambito del SEUS 118, sinora gestito da operatori privati, ottimizzando così complessivamente l'intero sistema di logistica di trasporto su gomma, con la possibilità di gestire, non più in maniera frammentata ma in forma omogenea ed unitaria, una significativa gamma di servizi necessari a pazienti non ricoverati, ritenendo di poterlo fare in maniera più efficiente ed efficace attraverso la soluzione proposta..».

8. Con ulteriore censura la appellante deduce l'erroneità della impugnata sentenza nella parte in cui il TAR L., dopo aver "dettagliato le "criticità" evidenziate dal verificatore in ordine al piano economico previsto nella delibera impugnata, ha ritenuto "anche in base alle sopra riportate conclusioni rassegnate dal verificatore nella relazione finale di verifica depositata in giudizio, (...) che sussiste, nel caso di specie, (anche) il requisito della convenienza economica complessiva dell'affidamento in house e della sostenibilità economico finanziaria dei servizi de quibus" (p. 16 e ss. app.).

8.1. È controverso, in particolare, il passaggio motivazionale nel quale il TAR ribadisce la tenuta economica complessiva del piano anche "...ove si consideri che(i) il costo dell'accompagnamento delle guardie mediche è una voce di costo effettivamente modesta – anche considerato "che il servizio in questione nel lasso temporale 1 dicembre 2021 (data di inizio del servizio affidato in house alla – (omissis) –) e il 30 agosto 2022 si è concretizzato in soli n. 9 interventi" – e compresa nella categoria "altri costi generali", il cui ammontare complessivo risulta pari ad una somma di circa € – (omissis) –".

8.2. Secondo l'assunto di parte appellante il "vantaggio economico" previsto nel piano economico, originariamente stimato in € – (omissis) – e all'esito della verifica stimato in € – (omissis) –, sarebbe invece destinato a ridursi ulteriormente in quanto proprio il costo dell'ac-

compagnamento delle guardie mediche non sarebbe così marginale come affermato dal TAR, trattandosi di servizio che avrebbe "una modulazione variabile, a seconda delle esigenze contingenti" e che non potrebbe farsi rientrare nei c.d. "altri costi generali", il cui ammontare complessivo risulta pari ad una somma di circa € – (omissis) –, a nulla rilevando che nel periodo "1.12.2021 – 30.08.2022 il servizio in questione si è concretizzato in soli n. 9 interventi" (p. 17 app.), in quanto alla – (omissis) – in passato era stata affidato con "Determinazione Dirigenziale n. – (omissis) – 2018 (versata in atti), anche il servizio di accompagnamento dei medici della continuità assistenziale durante le visite domiciliari, per un importo mensile pari a € – (omissis) – ed un costo annuale di € – (omissis) –" (p. 18-19 appello).

8.3. La tesi non è condivisibile.

8.4. È sufficiente osservare che con la citata determina del 2018 il servizio in parola è stato "attivato in forma sperimentale", per un'esigenza temporanea e, dunque, per un periodo limitato di tempo (12 mesi). La scelta, assunta all'esito di un tavolo tecnico tenuto "presso la Prefettura di L.", aveva preso atto di gravi ed estemporanei episodi "di aggressione nei confronti dei medici" ed intendeva offrire una misura di "adeguata sicurezza al personale sanitario" (v. determina 2091 del 22 maggio 2018). Il servizio è stato tuttavia cancellato e mai più affidato, essendone venuta meno la causa giustificativa, come reso evidente dal datostorico (posto in evidenza dal TAR) dei soli nove interventi registrati nel lasso temporale 1° dicembre 2021 (data di inizio del servizio affidato in house alla – (omissis) –) – 30 agosto 2022. Ne deriva che – stante la conseguente e del tutto razionale svalutazione dell'incidenza di questa voce di costo nel quadro generale della pianificazione dell'affidamento in house – del tutto correttamente, all'atto della predisposizione del piano dei costi propedeutico all'affidamento a – (omissis) –, il relativo importo è stato fatto rientrare tra gli oneri generali, il cui ammontare complessivo risulta pari ad € – (omissis) –. Pertanto ragione, il TAR, valutando complessivamente gli atti di causa e le contrapposte argomentazioni difensive, ha condivisibilmente aderito alla tesi delle parti appellate, condividendone i rilievi circa il carattere residuale dell'aposta economica in questione e la sua riconducibilità nella voce "altri costi".

9. Con ulteriore censura l'appellante deduce l'erroneità della sentenza nella parte in cui il TAR L. non avrebbe dato rilievo alla mancanza, in capo alla società in house, dei titoli necessari allo svolgimento del servizio di cui è causa (p. 21 e ss. appello).

9.1. La motivazione della sentenza esclude in particolare la necessità del preventivo rilascio di licenze N.C.C. da parte dell'Autorità competente per l'espletamento dei servizi affidati dalla A.S.L. di L. alla Società in house – (omissis) – (omissis) –, in quanto assume trattarsi non di servizi di trasporto su strada di passeggeri o viaggiatori in generale (ossia, offerti al pubblico), ma di servizi sociosanitari (tesi a facilitare l'accesso alle strutture del S.S.R. da parte di soggetti "deboli"): dunque, la fattispecie

in esame non rientrerebbe né nella definizione di “veicolo adibito ad uso terzi” di cui all’art. 82, comma 4, del Codice della Strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (secondo cui “Si ha l’uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell’interesse di persone diverse dall’ intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio”), in quanto, nella specie, (a ben vedere) la Società in house utilizza i veicoli in questione nell’interesse proprio/della A.S.L. di L. per espletare un servizio socio-sanitario affidato dal suo socio unico; né rientrerebbe nella specifica fattispecie di noleggio con conducente disciplinata dalla legge 15 gennaio 1992 n. 21 (“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”), difettando, in disparte ogni altra considerazione, “le due caratteristiche tipiche del servizio di noleggio con conducente, ovvero l’obbligatorietà della prenotazione e la necessità di concordare la tariffa di volta in volta al momento della prenotazione”. Nel caso di specie la remunerazione che la Società in house riceve dall’Azienda Sanitaria locale di L. si riferisce non direttamente al singolo trasporto effettuato ma al servizio di trasporto ed accompagnamento all’interno della rete dei servizi sanitari di A.S.L. LE, complessivamente inteso.

9.2. La parte appellante sostiene che, così argomentando, il TAR L. avrebbe inquadrato il servizio oggetto di affidamento “.. in una categoria a sé stante, quella dei servizi socio-sanitari tesi a facilitare l’accesso alle strutture del S.S.R. da parte di soggetti deboli, creata ad hoc” e “inaccettabile” (p. 24 app.). Al contrario, il servizio dovrebbe essere “inquadrato nell’ambito del c.d. “uso di terzi” che, a mente dell’art. 82 C.d.s. comprende, tra l’altro, il servizio

di noleggio con conducente per trasporto di persone” (p. 25 e ss. app.).

9.3. La doglianza è infondata.

In simmetriche vicende è stato osservato che il servizio di trasporto sanitario non rientra “tra quelli per cui è richiesto il possesso dell’autorizzazione per il noleggio con conducente da parte del soggetto che materialmente effettua i trasporti, il quale non risponde infatti ad alcuna richiesta proveniente da parte degli utenti, né conseguentemente concorda con gli stessi i relativi percorsi, limitandosi a dare esecuzione alle prescrizioni contenute nel contratto stipulato con la stazione appaltante” (cfr. T.A.R. Lombardia, Milano, sez. IV, n. 508 del 2017). Non solo, infatti, i disabili trasportati non versano alcun corrispettivo per il servizio di trasporto, ma la remunerazione che l’affidatario riceve per l’uso di tale mezzo non si riferisce direttamente al singolo trasporto effettuato o alla somma dei singoli trasporti effettuati, ma al servizio complessivamente reso.

Non di minore rilevanza è la considerazione che “il servizio oggetto della procedura impugnata, e pertanto i relativi trasporti, per quanto materialmente rivolti ad una specifica utenza, sono esclusivamente nella titolarità del soggetto pubblico, il quale, in alternativa all’affidamento ad un appaltatore (...) avrebbe ben potuto fornire gli stessi in via diretta” (cfr. T.A.R. Lombardia, Milano, sez. IV, n. 845 del 2016, con rinvio a Cons. Stato, sez. V, n. 3063 del 2002 e sez. III, n. 584 del 2014).

10. L’appello va quindi integralmente respinto, pur potendosi disporre la compensazione delle spese relative al presente grado di giudizio, in considerazione della peculiarità delle questioni esaminate. (*Omissis*)

TRIBUNALE CIVILE DI FIRENZE SEZ. II, 24 LUGLIO 2023, N. 2300

EST. LILIANA ANSELMO – RIC. F.C. C. M.S. ED ALTRI

Risarcimento del danno | Valutazione e liquidazione | Criteri equitativi | Morte del danneggiato sopravvenuta nel corso del giudizio | Danneggiato in conseguenza di sinistro stradale | Danno da premorienza | Liquidazione | Criterio.

Qualora la vittima di un danno alla salute, conseguenza di un sinistro stradale, sia deceduta prima della conclusione del relativo giudizio, per cause non ricollegabili alla menomazione sofferta, l'ammontare del risarcimento spettante agli eredi va parametrato alla durata effettiva della vita del danneggiato e non a quella statisticamente probabile. Il danno da premorienza deve essere calcolato considerando come punto di partenza (dividendo) la somma che sarebbe spettata al danneggiato in considerazione dell'età e della percentuale di invalidità, se fosse restato in vita fino al termine del giudizio; rispetto a tale cifra, assumendo come divisore gli anni di vita residua secondo le aspettative che derivano dalle tabelle dell'ISTAT, dovrà essere calcolata la cifra dovuta per ogni anno di sopravvivenza, da moltiplicare per gli anni di vita effettiva, in modo da pervenire ad un risultato che sia maggiormente conforme al principio di equità. (Nella fattispecie, la vittima, al momento del sinistro, aveva già 82 anni ed essendo deceduta ad 85 anni, aveva già superato la sua aspettativa di vita (80,1 anni per gli uomini, secondo i dati ISTAT), posta a base del punto base previsto dalle Tabelle di Milano, per cui si è proceduto ad applicare le dette Tabelle vigenti al momento della decisione). (*nuovo c.s. art. 141; nuovo c.s. art. 191; c.c. art. 2059*) (1)

(1) In aderenza a quanto statuito da Cass. civ. 29 dicembre 2021, n. 41933, in *questa Rivista* 2022, 327 e Cass. civ. 26 giugno 2020, n. 12913, *ivi* 2020, 673.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con atto di citazione ritualmente notificato, il Sig. F.C. conveniva in giudizio i Sigg.ri M.S. e C.S. e U.A. S.p.A. (quale Compagnia per la RCA) per sentirli condannare, in solido tra loro, al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali derivanti dalle lesioni dallo stesso subite a causa del sinistro stradale verificatosi in Firenze il 27 febbraio 2017, intorno alle ore 16,05, in Via K., quando, mentre terminava di attraversare a piedi la carreggiata da sinistra verso destra rispetto alla direzione del motoveicolo-

lo antagonista Honda SH 150 tg. (...) (di proprietà di C.S. e condotto da M.S.), proveniente dall'incrocio Via A. – Via G.B. con Via K. e diretto verso Via V., veniva da questo investito.

C., dopo l'impatto, veniva trasportato con ambulanza presso il Pronto Soccorso dell'Ospedale di C. ove veniva ricoverato in Terapia Subintensiva con diagnosi di cui alla cartella n. (...) a firma della dr.ssa C.E.: "politrauma a dinamica maggiore: trauma cranico minore, frattura vertebrale amielica di C6, trauma toracico con fratture costali multiple e isolata contusione polmonare, falda fluida perisplenica, multiple fratture di bacino con ematoma pelvico e frattura di femore".

Svolti gli accertamenti di rito da parte della Polizia Municipale intervenuta ed espletata, inutilmente, la procedura per la stipula della convenzione per la negoziazione assistita, C.F. ha agito in questa sede per ottenere il risarcimento dei danni complessivamente subiti (ivi comprese le spese sostenute per il pagamento della badante che assistette sua moglie, sig.ra D.G., allettata, durante il periodo nel quale fu ricoverato e non poté attendere alla sua cura), sostenendo l'esclusiva responsabilità del conducente del motoveicolo nella causazione del sinistro.

Difatti quest'ultimo veniva contravvenzionato per la violazione dei commi 2 e 11 dell'art. 141 C.d.S., essendo stato ritenuto che avrebbe dovuto non solo moderare la velocità ma avrebbe potuto, avendone avuto il tempo, frenare ed evitare di venire ad urto, specie considerando che lo stesso M.S. ebbe a dichiarare alla P.M. di "aver suonato il clacson per avvisare del suo arrivo".

Si sono costituiti in giudizio tutti i convenuti, offrendo una diversa ricostruzione della dinamica del sinistro e contestando pertanto la domanda attrice di cui hanno chiesto il rigetto; i sigg.ri S. hanno avanzato domanda riconvenzionale per essere risarciti a loro volta dei danni subiti.

In particolare, in punto di fatto, viene precisato dalle difese dei sigg.ri S. (con argomenti del tutto sovrapponibili):

- che egli si era fermato all'incrocio tra Via P. e Via K. perché era proiettata luce rossa dal semaforo nella sua direzione;
- che, ripartendo dopo il segnale verde del semaforo, percorreva Via K. direzione Via V. quando sarebbe stato urtato sulla sua destra, lateralmente, da F.C. che, all'altezza del civico 42, sbucava da dietro un'automobile che stava percorrendo Via K. nel senso opposto al suo;
- che F.C. attraversava la carreggiata in un punto privo di strisce pedonali;
- che il pedone si manifestava alla sua vista improvvisamente; difatti C., dopo aver lasciato prima passare una

prima vettura e prima che transitasse la seconda vettura, attraversava la strada repentinamente proprio per non essere investito da tale seconda autovettura che stava sopraggiungendo sulla sua sinistra e così oltrepassava la linea di mezzzeria avanzando sull'altra corsia di marcia;

– che F.C. non avrebbe prestato attenzione ai veicoli provenienti sulla sua destra e quindi al motoveicolo Honda con il quale è venuto ad urto, avendo mantenuto lo sguardo solo sulla sua sinistra e non concedendo la precedenza al motoveicolo;

– che la P.M. elevava a carico di F.C. la contravvenzione di cui all'art. 190 comma 2 e 10 C.d.S.;

– che M.S. cadeva a terra riportando lesioni personali mentre lo scooter di proprietà di C.S. si rovinava e danneggiava.

La U.A. s.p.a., sempre contestando le domande attrici, ha rilevato, in punto di ricostruzione delle modalità del sinistro, che F.C., nell'attraversare con passo spedito da sinistra verso destra Via K. (per chi si dirigeva verso Via V.) non aveva utilizzato le strisce pedonali che erano distanti dal punto di impatto a soli 33 metri circa rispetto all'intersezione tra Via G. B./Via K. ove c'era anche un semaforo pedonale, e ad altri 77 metri rispetto ad altro punto ove non c'era il semaforo pedonale; condotta alquanto imprevedibile e pericolosa che avrebbe determinato o quantomeno concorso prevalentemente a determinare la verifica del sinistro.

Tutti i convenuti hanno contestato il quantum debetur richiesto da parte attrice per essere eccessivo, sottolineando che rispetto alla voce di danno patrimoniale (quantificato in Euro 11.412,65) richiesta a titolo di rimborso delle spese di assistenza personale della moglie del sig. F.C. corrisposte alla badante sig.ra M.N., il legittimato attivo avrebbe dovuto essere il datore di lavoro ovvero il sig. S.S., genero dell'attore.

Assegnati i termini di cui all'art. 183 sesto comma c.p.c., con ordinanza del 22 febbraio 2019 sono stati ammessi i capitoli di prova ritenuti rilevanti ai fini del decidere, per cui sono state assunte all'udienza del 18 aprile 2019 le testimonianze di P.M. (legale rappresentante dell'Officina "I.G."), L.G., U.G., S.S.; la teste B.F. è stata assunta all'udienza del 17 marzo 2021 solo successivamente alla conclusione del procedimento penale avvenuta per effetto del Decreto di Archiviazione del G.I.P. presso il Tribunale di Firenze (R.G. G.i.p. 6026/2019).

È stata espletata CTU medico legale mediante l'ausilio del C.T.U. dott. Salvatore Coscarelli per l'accertamento dei postumi permanenti riportati sia dal Sig. F.C. che dal sig. M.S. a seguito del sinistro de quo; veniva così fissata l'udienza "figurata" del 5 luglio 2022 per la precisazione delle conclusioni.

Con ordinanza del 5 luglio 2022, alla luce del fatto che parte attrice aveva concluso perché la causa venisse ulteriormente istruita perché il CTU medico legale verificasse se il decesso del sig. C. conseguiva, in via esclusiva o meno, alle lesioni riportate dal medesimo in occasione del sinistro del 27 febbraio 2017, è stata fissata nuova udienza per la trattazione della questione.

Con ordinanza del 21 luglio 2022, atteso l'intervenuto decesso medio tempore avvenuto del sig. F.C. e della costituzione in giudizio della figlia unica erede, sig.ra M.G.C., è stato richiesto all'attrice di precisare se intendeva chiedere in questa sede anche il danno da perdita parentale e questa, con nota scritta del 29 settembre 2022, ha rappresentato che "non intende proporre nel presente giudizio domanda di risarcimento del danno da perdita parentale, riservandosi eventualmente di farlo in separato giudizio e, pertanto, rinuncia, ritenendolo superfluo, alla richiesta di accertamento diretto ad accertare se il decesso del sig. F.C. sia stato causato in tutto o in parte dalle lesioni subite e dai P.P. residuati nel sinistro per cui è causa".

Precisate le conclusioni all'udienza del 25 gennaio 2023, la causa è stata trattenuta in decisione; sono stati assegnati i termini di cui all'art. 190 c.p.c.

MOTIVI DELLA DECISIONE

In via preliminare

È regola del giudice di primo grado selezionare, nell'ambito del materiale probatorio acquisito agli atti durante la fase istruttoria della causa, quello che consente di fornire una motivazione logica e ragionevole alla propria decisione; il giudice, infatti, dovendo esercitare la sua discrezionalità nell'apprezzamento e nella ricostruzione dei fatti in modo da rendere chiaramente apprezzabile il criterio logico posto a base della selezione delle risultanze probatorie e del proprio convincimento, è tenuto a seguire un procedimento che si articola necessariamente in due momenti valutativi: in primo luogo, occorre una valutazione analitica degli elementi indiziari per scartare quelli intrinsecamente privi di rilevanza e conservare, invece, quelli che, presi singolarmente, presentino una positività parziale o almeno potenziale di efficacia probatoria; successivamente, è doverosa una valutazione complessiva di tutti gli elementi presuntivi isolati per accertare se essi siano concordanti e se la loro combinazione sia in grado di fornire una valida prova presuntiva, che magari non potrebbe dirsi raggiunta con certezza considerando atomisticamente uno o alcuni di essi.

Ciò premesso, nell'ambito di tale opera di selezione del giuridicamente rilevante da quello che non lo è, si inserisce la valutazione dell'attendibilità dei testi assunti.

"La valutazione sull'attendibilità del teste afferisce alla veridicità della deposizione che il giudice deve discrezionalmente valutare alla stregua di elementi di natura oggettiva (la precisione e completezza della dichiarazione, le possibili contraddizioni, etc.) e di carattere soggettivo (la credibilità della dichiarazione in relazione alle qualità personali, ai rapporti con le parti ed anche all'eventuale interesse ad un determinato esito della lite), con la precisazione che anche uno solo degli elementi di carattere soggettivo, se ritenuto di particolare rilevanza, può essere sufficiente a motivare una valutazione di inattendibilità".

Nel quadro del principio, espresso nell'art. 116 c.p.c., di libera valutazione delle prove (salvo che non abbiano natura di prova legale), il giudice civile ben può apprezzare discrezionalmente gli elementi probatori acquisiti e

ritenerli sufficienti per la decisione, attribuendo ad essi valore preminente e così escludendo implicitamente altri mezzi istruttori richiesti dalle parti. La valutazione delle risultanze delle prove e il giudizio sull'attendibilità dei testi, come la scelta, tra le varie risultanze probatorie, di quelle ritenute più idonee a sorreggere la motivazione, involgono, in effetti, apprezzamenti di fatto riservati al giudice di merito, il quale è libero di attingere il proprio convincimento da quelle prove che ritenga più attendibili, senza essere tenuto ad un'esplicita confutazione degli altri elementi probatori non accolti, anche se allegati dalle parti (v. Cass. n. 42 del 2009; Cass. n. 20802 del 2011 e Corte di cassazione, sez. VI civile, ordinanza 15 gennaio – 1 marzo 2021, n. 5560).

In particolare, tanto la valutazione delle deposizioni testimoniali, quanto il giudizio sull'attendibilità dei testi, sulla credibilità e sulla rilevanza probatoria delle loro affermazioni sono rimessi al libero convincimento del giudice del merito: in tema di procedimento civile, sono riservate al giudice del merito l'interpretazione e la valutazione del materiale probatorio, il controllo dell'attendibilità e della conclusione delle prove, la scelta, tra le risultanze probatorie, di quelle ritenute idonee a dimostrare i fatti in discussione, nonché la scelta delle prove ritenute idonee alla formazione del proprio convincimento.

Sulla scorta di tali principi questo giudice ritiene inattendibili sia la teste B. che U.; le due donne si conoscevano ancor prima della verifica del sinistro essendo legate da "amicizia" – come risultante sui profili Facebook di B. esibiti a U. all'udienza del 18 aprile 2019 – non essendo affatto credibile quanto affermato da U. circa il fatto che si "concede amicizia agli sconosciuti" e di "non sapere se C.S. – suo marito – sia amico di B.", atteso che se ci si comportasse così semplicemente si andrebbe facilmente incontro a spiacevoli inconvenienti quali furti di identità, fuga di informazioni personali, rischio di ricevere spam e link dannosi e insidie ben più gravi che possono mettere a rischio reale le persone, senza contare le truffe, lo stalking e le minacce; peraltro non si è dinanzi a due minorenni giustificabili dalla curiosità, anche irrefrenabile, della loro età!

U., al fine di ovviare ai sospetti, ha poi riferito (addirittura) di aver conosciuto B. qualche mese prima di Natale 2018 nello studio dell'Avv. Baracchino (ove si sarà recata per rilasciare le dichiarazioni ex art. 391 bis c.p.p., ma ciò suscita ulteriori perplessità sulle finalità del loro incontro organizzato!)

Inoltre, relativamente alla teste B., questo giudice non può non rilevare come sia stata artatamente rintracciata dai S.: B., per quanto riferito all'udienza del 17 marzo 2021 circa la dinamica del sinistro che la "colloca in una posizione strategica circa visuale e distanza", non è stata rinvenuta in loco dalla Polizia Municipale di Firenze quando intervenne, né questa ebbe a lasciare ai presenti (L. o C. stesso) un proprio recapito, come normalmente accade laddove il teste oculare deve necessariamente allontanarsi e non può attendere l'arrivo della forza pubblica; nel caso concreto B. non "soccorse l'uomo ferito perché

a me fa un po' effetto quanto accaduto" ma non si affrettò a chiarire come mai non si recò spontaneamente presso la Polizia Municipale di Firenze o comunque perché non si mise in contatto con questa per rilasciare le sue dichiarazioni che avrebbero potuto aiutare la P.M. a ricostruire la dinamica dell'incidente.

Invece B. – che abita in via K. – attende (!) di essere rintracciata dopo alcuni mesi grazie ad un avviso (che non è stato nemmeno prodotto agli atti di causa) posto fuori dal Supermercato "Natura SI" dal quale era appena fuoriuscita per doversi recare presso l'istituto scolastico della figlia.

Sull'an *debeatur*

Si apprezza come utile ai fini della descrizione dei luoghi riportare, di seguito, i luoghi teatro del sinistro, come visibili nel fotogramma estratto da GOOGLE MAPS riferito al mese di agosto del 2017 che riprende il percorso affrontato dal motoveicolo di S. in un periodo di tempo ravvicinato ai fatti – 27 febbraio 2017 – al fine di porre in evidenza quanto già riportato dalla P.M. nel verbale dei rilievi eseguiti, ovvero che "il campo del sinistro è Via K. all'altezza del civico 42; essa è strada urbana di quartiere con andamento rettilineo e pianeggiante a doppio senso di circolazione con semicareggiate separate da doppia striscia longitudinale continua, con una corsia per senso di marcia. Nel tratto interessato dal sinistro, trovano collocazione nr. 5 stalli di sosta paralleli all'asse stradale che di fatto separano le due corsie costituenti la carreggiata "principale" da un'area di sosta posta esternamente alla carreggiata principale ed in particolare al margine destro di essa".

(*Omissis*)

Dalla foto si apprezza quale fosse la (ottima) visibilità che S.M. aveva prima dell'impatto.

Si riporta, inoltre, quanto la P.M. ha nell'immediatezza del suo intervento potuto ricostruire.

"Il conducente del motoveicolo transitava in Via K. con provenienza lato piazza F. – direzione L. Via di V., quando giunto in prossimità del civico 42, manteneva una velocità tale da non consentirgli l'arresto tempestivo del veicolo di fronte ad un ostacolo prevedibile. Nel caso specifico veniva ad urto con la propria parte anteriore del veicolo contro il pedone in fase di attraversamento della carreggiata senza servirsi degli attraversamenti pedonali presenti a meno di 100 metri dall'area di attraversamento, da sinistra verso destra rispetto alla direttrice di marcia intrapresa. A seguito dell'urto il conducente del motoveicolo ed il pedone rovinavano in terra, mentre il motociclo terminava la propria fase dinamica nella posizione di quiete rilevata dagli agenti".

A tale ultimo riguardo dalla visione dello schizzo planimetrico redatto dalla P.M. si evince come il motociclo abbia fermato la sua corsa alcuni metri dopo l'impatto con il pedone (di cui non descrive l'andatura ma che non può assumersi essere "di corsa" come inopinatamente affermato da M.S. alla P.M. per l'età avanzata del soggetto e per le sue patologie che gli impedivano di certo di correre), anche perché sono state rilevate delle scalfiture lasciate

dalle parti metalliche del motociclo in caduta in prossimità del motociclo (punti 3 e 4 del grafico della P.M.) e una traccia ematica a valle dello scooter (punto 6 del grafico) in prossimità del margine destro della semicarreggiata avente direzione Via di V.

Tale circostanza depone inequivocabilmente per la non tenuta di velocità non conforme allo stato dei luoghi.

Del resto lo stesso teste L. – del tutto attendibile per essere stato identificato dalla P.M. dopo aver chiamato il 118 e per aver soccorso l'attore in attesa dell'arrivo della P.M. e per essere posizionato al momento dell'urto in un punto di buona visibilità ("andavo verso Piazza F. – v. schizzo sottoscritto dal teste allegato al verbale di udienza del 18 aprile 2019) – ha confermato che il motoveicolo "tentò l'inchiocciata e lo capii per lo stridio delle ruote sull'asfalto" e ciò depone per ritenere che la velocità tenuta (probabilmente intorno ai 40/50 km orari) non era consona ai luoghi e alle condizioni del traffico; il teste inoltre non vede porre in essere da parte del conducente del motoveicolo alcuna sterzata al fine di evitare l'impatto con il pedone né ha riferito (o alla P.M. o al giudice) di aver sentito dei colpi di clacson prima dell'urto che potessero aiutare il pedone a ritrarsi o ad interrompere la sua manovra di attraversamento della strada; ottime, infine, sono le possibilità di avvistamento dei pedoni per i conducenti che da Piazza F. si debbono dirigere verso Via V., anche di coloro che provengono sulla sinistra dei conducenti.

La presenza di un pedone era comunque alquanto prevedibile, oltre che materialmente visibile, atteso che nelle immediate vicinanze vi è un Supermercato e la zona è densamente abitata (vi sono numerosi ed importanti edifici condominiali), per cui il sig. M.S. avrebbe dovuto adeguare la propria condotta di guida.

La giurisprudenza di merito ha più volte sottolineato come, in ipotesi d'investimento del pedone, la prova liberatoria del conducente dovrebbe consistere nella dimostrazione di aver posto in essere un comportamento idoneo ad escludere il nesso di causalità con il fatto lesivo a causa dell'imprevedibilità ed inevitabilità dell'investimento sempre che non vi sia la possibilità di avvistamento del pedone; difatti anche l'improvviso attraversamento da parte del pedone delle strisce pedonali è condotta che è stata ritenuta insufficiente ad escludere la responsabilità del veicolo investitore quando questi, a seguito dell'avvistamento del pedone, sarebbe stato tenuto ad adeguare la propria condotta di guida alla concreta situazione di pericolo.

Ne consegue che in caso di ipotesi d'investimento del pedone, perché possa essere completamente elisa la responsabilità del conducente del veicolo investitore (in quanto l'art. 2054 c.c. pone a carico del conducente del veicolo che investe un pedone una presunzione iuris tantum di responsabilità), è necessario che lo stesso si sia trovato – per motivi estranei ad ogni suo obbligo di diligenza – nell'oggettiva impossibilità di avvistare il pedone e di osservarne tempestivamente i movimenti, attuati in modo rapido ed inatteso, circostanza che deve escludersi nel caso di specie, per quanto sopra esposto.

Inoltre, si deve considerare che il convenuto ha tenuto una velocità non prudenziale rispetto ai luoghi desumibili dal fatto che solo dopo l'urto è riuscito ad arrestare la marcia del veicolo che però è caduto in terra, per cui non è stato dimostrato che il convenuto abbia fatto tutto il possibile per evitare l'incidente.

Gli articoli del C.d.S. che impongono la prudenza, come appunto l'art. 141 che include la tenuta di una condotta di guida adeguata ai luoghi e conforme alle regole prudenziali del caso, ma anche l'art. 191 (comportamento da tenere nei confronti dei pedoni), hanno una portata così vasta da ricomprendere, nel loro interno, l'obbligo di prevedere, ove possibile, anche le imprudenze altrui. Mette conto rilevare come la Suprema Corte di cassazione ritenga che la possibilità che un pedone attraversi improvvisamente la sede stradale costituisce un rischio tipico e quindi, prevedibile, della circolazione stradale.

In ordine alla condotta tenuta dal pedone che ha attraversato la strada da sinistra verso destra in un punto della carreggiata dove non vi erano le strisce pedonali, tenendo conto dell'obbligo generale di prudenza di cui all'art. 140 del C.d.S. ("gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale") e di quanto deve ragionevolmente dedursi dal fatto che non notò l'arrivo del motociclo sulla sua destra prima di continuare nell'attraversamento della strada, costituisce, a parere di questo giudice, un comportamento anch'esso non corretto e conforme alle norme prudenziali, per cui esso causalmente incide nella verifica del sinistro de quo.

Deve sottolinearsi che quando l'attraversamento pedonale è situato ad una distanza inferiore ai 100 mt., i pedoni che si accingono ad attraversare devono dare la precedenza ai conducenti dei veicoli procedenti nei due sensi della carreggiata che intendono percorrere e ciò a prescindere dall'andatura tenuta dal pedone.

Non può negarsi che la distrazione di C.F. sia un'imprudenza che declina un difetto nell'adottare cautele e attenzioni nell'attraversare la strada e che questa si apprezzi come concausa per la verifica dell'incidente nella misura del 30%.

Sul quantum debeatur spettante a C.

Giova evidenziare che il concorso di responsabilità della vittima riduce il risarcimento anche dei congiunti della stessa che agiscano o jure proprio o jure successionis, essendo essa conseguenza del fatto stesso della vittima (si segnala il granitico orientamento della Suprema Corte sul punto, Cass. Sez. III 6 ottobre 1999 nr. 11137; Cass. Civ. 30 dicembre 1971 nr. 3780; Cass. 7 agosto 1963 nr. 2223)

Dalle risultanze della C.T.U. del dott. S.C. si evince che le lesioni subite dal cuius comportarono un periodo di inabilità temporanea di 130 gg di cui gg 100 di ITT e gg 30 di ITP al 75%; inoltre le lesioni subite sono guarite con postumi permanenti quantificati nella misura del 54% (le conclusioni medico legali non sono state contestate dai CCTTPP).

Deve darsi atto che C.F. è deceduto il 17 luglio 2020 prima della definizione del giudizio, per motivi indipendenti dalle menomazioni del sinistro oggetto della causa.

In tal caso il danno non patrimoniale si quantifica come “danno da premorienza” ed in tal caso la giurisprudenza ritiene che “nella quantificazione del danno il giudice deve tener conto – in caso di premorienza – non della vita media futura presumibile della vittima, ma della vita effettivamente vissuta” (da ultimo Cass. nr. 12913/2020).

Nel tempo si sono succeduti numerosi criteri con i quali liquidare tale tipo di danno: 1) criterio equitativo (Cass. n. 5366/1998); esso ad oggi non appare condivisibile in quanto assegna al singolo giudicante la rimodulazione dell'importo, con seri rischi per l'equità; 2) criterio proporzionale che riduce il risarcimento dovuto il caso di sopravvivenza al giudizio in misura corrispondente al rapporto fra il tempo in cui si è sopportato il danno e quello in cui si sarebbe dovuto sopportare se la vittima fosse sopravvissuta per tutta la durata della vita media. Tale “criterio romano” trova un correttivo nell'attribuzione immediata al danneggiato di una maggior quota dell'importo complessivamente dovuto e quantificato secondo le tabelle ordinarie. Tale scelta deriva dalla considerazione per cui il danno non sarebbe costante crescente con il tempo, in quanto una parte matura al momento della lesione (per un valore compreso tra il 10% e il 50%). La parte restante del danno si quantifica in termini proporzionali rispetto ai giorni di sopravvivenza. Anche questo secondo criterio, pur entro il correttivo evidenziato, conduce a risultati che portano a un favor per i soggetti anziani rispetto ai giovani; 3) criterio differenziale che pone alla base del calcolo il valore corrispondente ad un soggetto di età pari alla differenza fra la durata della vita media ed il numero di anni effettivamente vissuti con la menomazione. Tale criterio, tuttavia, non valuta l'età in cui le menomazioni conseguenti alla lesione abbiano inciso sugli aspetti dinamici relazionali della vittima e neppure tiene conto del sesso della vittima (essendo diverse le aspettative di vita per donne e uomini); 4) criterio adottato dalle Tabelle Milanesi, che tuttavia non ha trovato pieno riscontro nella giurisprudenza della Suprema Corte (v. ordinanza sez. III 16 novembre 2021 – 29 dicembre 2021 nr. 41933 e ordinanza nr. 12060 del 2022 e anche ordinanza nr. 32916 del 2022).

Pertanto, in aderenza a quanto statuito dalla Suprema Corte nel 2021 e nel 2022, ove la vittima di un danno alla salute, conseguenza di un fatto illecito, sia deceduta prima della conclusione del relativo giudizio, per cause non ricollegabili alla menomazione sofferta, l'ammontare del risarcimento spettante agli eredi va parametrato alla durata effettiva della vita del danneggiato e non a quella statisticamente probabile.

Va assunto, quindi, quale punto di partenza, il risarcimento spettante, a parità di età e di percentuale di invalidità permanente, alla persona offesa che sia rimasta in vita fino alla fine del giudizio, diminuendo quella somma in proporzione agli anni di vita residua effettivamente vissuti. Il danno da premorienza deve essere calcolato considerando come punto di partenza (dividendo) la somma

che sarebbe spettata al danneggiato in considerazione dell'età e della percentuale di invalidità, se fosse restato in vita fino al termine del giudizio; rispetto a tale cifra, assumendo come divisore gli anni di vita residua secondo le aspettative che derivano dalle tabelle dell'ISTAT, dovrà essere calcolata la cifra dovuta per ogni anno di sopravvivenza, da moltiplicare per gli anni di vita effettiva, in modo da pervenire ad un risultato che sia, nei limiti dell'umanamente possibile, maggiormente conforme al principio di equità.

Allo stesso tempo non può non osservarsi come il sig. C.F. al momento del sinistro aveva già 82 anni ed essendo deceduto nel luglio del 2020 ad 85 anni, aveva già superato la sua aspettativa di vita (80,1 anni; nel 2021 la speranza di vita alla nascita è stimata dall'ISTAT in 80,1 anni per gli uomini e in 84,7 anni per le donne. Senza distinzione di genere risulta pari a 82,4 anni) posta a base del punto base previsto dalle Tabelle di Milano, per cui può procedersi ad applicare senza operazioni matematiche particolari le dette Tabelle dell'osservatorio della giustizia civile vigenti al momento della presente decisione.

A titolo di danno non patrimoniale si riconosce l'importo attualizzato di euro 160.215,00 (non si riconosce il danno morale; tenendo conto dell'età di 82 anni dell'attore al momento del sinistro e dell'importo di Euro 99 al gg. per ITT per un totale di Euro 228.877,50, detratta la quota di corresponsabilità del 30%).

A titolo di spese mediche si liquida la somma di Euro 3.055,45 (Euro 3.718,00 detratto il 30% pari ad Euro 2602,60, quindi rivalutato ad oggi).

Per spese personali di assistenza prestata in favore della moglie del cuius malata di Alzheimer a pagamento dalla badante assunta dal genero del sig. C.F. si riconosce l'importo di Euro 9.378,87 (Euro 11.412,65 detratto il 30% di corresponsabilità, rivalutato secondo indici ISTAT).

Il danno complessivo attualizzato di cui l'attrice è creditrice è pari ad euro 172.649,32, oltre interessi compensativi parametrati al tasso legale sulla somma devalutata al 27 febbraio 2017 e poi via via calcolati fino al saldo.

Difatti nella liquidazione del danno causato da illecito aquiliano, in caso di ritardo nell'adempimento, deve tenersi conto anche del nocumento finanziario (lucro cessante) subito dal soggetto danneggiato a causa della mancata tempestiva disponibilità della somma di denaro dovutagli a titolo di risarcimento, la quale se tempestivamente corrisposta, sarebbe stata probabilmente investita per ricavarne un lucro finanziario; tale danno viene liquidato con gli interessi da calcolare sulla somma devalutata al momento del sinistro (27 febbraio 2017) e via via calcolati anno per anno. Tali interessi, avendo natura compensativa del mancato godimento della somma liquidata a titolo di risarcimento del danno, concorrono con la rivalutazione monetaria (già calcolata) che tende alla reintegrazione del danneggiato nella situazione patrimoniale antecedente al fatto illecito e devono essere calcolati, appunto, anno per anno sul valore della somma via via rivalutata nell'arco di tempo compreso tra l'evento dannoso e la liquidazione (Cass. 27 marzo 1997 nr. 2745).

Le spese processuali di parte attrice sono liquidate tenendo conto dell'importo sopra riconosciuto tenendo a mente il D.M. n. 55 del 2014 e quindi nella misura media rispetto alla fascia di valore fino ad Euro 260.000; la fase decisoria viene liquidata ex D.M. n. 147 del 2022; le spese di CTU medico legale vengono compensate per il 30% e poste per il restante 70% a carico dei convenuti, in solido tra loro.

Sul quantum debeatur di C. e M.S.

Il danno non patrimoniale da liquidare in favore di M.S. – come da CTU sempre espletata dal Dott. S.C. che ha riportato un trauma contusivo distorsivo a carico del I raggio mano sinistra con postumi algici e funzionali, un trauma contusivo alla mano dx con postumi algici e funzionali, un trauma contusi distorsivo a carico della spalla dx con postumi algici e funzionali ed un trauma contusivo distorsivo al ginocchio dx e alla caviglia dx con postumi algici e funzionali – è di Euro 1.526,35 (3% di P.P., gg. 5 di ITP al 75%, gg. 15 di ITP al 50%, gg. 20 di ITP al 25% pari ad Euro 5.087,75, detratta la quota di corresponsabilità del 70%).

Non si riconosce né il danno morale né quello “personalizzato” in assenza di puntuali allegazioni e di prove circa l'incidenza di tali postumi sulla vita dinamico relazionale del soggetto.

Le spese mediche, quale voce di danno emergente, sono liquidate in Euro 399,29 (Euro 645,70, oltre l'importo di Euro 488 per ctp dott. P. per un totale di Euro 1.133,70, detratta la quota di corresponsabilità del 70% pari ad Euro 340,11, calcolato l'aumento della rivalutazione monetaria istat)

Le spese relative all'attività di assistenza legale ante causam prestata dall'Avv. B. (v. progetto di notula e fattura nr. 209/2018 di cui al doc. nr. 21 allegato alla comparsa di costituzione e risposta) sono liquidate nella misura di Euro 496,84 (Euro 423,20 rivalutati dal 27 febbraio 2017 ad oggi).

Al sig. M.S. è dovuta la somma attualizzata di Euro 2.422,48, oltre interessi compensativi parametrati al tasso legale sulla somma devalutata al 27 febbraio 2017 e poi via via calcolati fino al saldo.

Al sig. C.S. è dovuta invece la somma di Euro 593,73 (Euro 1.168,76 per spese di riparazione del mezzo v. teste M.P. aumentata di Euro 247 per spese di carro attrezzi e diritti di depositerai v. ricevuta nr. 5255/D/2017 ed Euro 270,00 per spese relative alla fase di attivazione e di negoziazione assistita, detratta la percentuale di responsabilità del 70% posta a carico di M.S., per un totale di Euro 505,73, aumentata della rivalutazione monetaria), oltre interessi compensativi parametrati al tasso legale sulla somma devalutata al 27 febbraio 2017 e poi via via calcolati fino al saldo.

La sig.ra C. ha rinunciato alla domanda di manleva contro la Compagnia U.A. S.p.A. e con la quale aveva stipulato la polizza di responsabilità civile nr. (...), per cui l'aver argomentato parte attrice in comparsa conclusionale perché tale domanda potesse essere accolta si ritiene essere frutto di un refuso materiale. (*Omissis*)

T.A.R. LOMBARDIA

SEZ. III, 23 NOVEMBRE 2023, N. 2770

PRES. ED EST. BIGNAMI – RIC. A.T. S.R.L. ED ALTRI (AVV. DINELLI) C. COMUNE DI MILANO (AVV. TI COZZI, MANDARANO, MONTAGNANI AMENDOLEA, PAVIN, BOGNETTI, SCHIAVELLI, FERRADINI E SMALDONE)

Limiti alla circolazione | Centro abitato | Veicoli ingombranti | Di categoria M2, M3, N2 e N3 | Non dotati di sensori per il c.d. angolo cieco | Divieto di circolazione | Competenza del Comune | Esclusione | Esclusiva competenza statale | Sussistenza | Conseguenze.

La disciplina della circolazione stradale corrisponde ad una pluralità di competenze legislative esclusive dello Stato, tra le quali primeggiano l'ordine pubblico e la sicurezza (art. 117, secondo comma, lett. h Cost.), in ragione della finalità di prevenire reati colposi afferenti all'impiego dei veicoli. Devono, pertanto, essere annullati, in quanto di esclusiva competenza statale, i provvedimenti adottati dal Comune per vietare l'accesso nel centro abitato ai veicoli ingombranti di categoria M2, M3, N2 e N3 non dotati di sistemi capaci di segnalare la presenza di pedoni e ciclisti in coincidenza con il c.d. angolo cieco, vale a dire della fascia spaziale che sfugge alla visibilità da parte del guidatore, e di adesivo che evidenzia la presenza di tale fascia. (*nuovo c.s. art. 7*) (1)

(1) Nella motivazione della pronuncia viene precisato che il Codice della Strada ha accentrato presso gli organi statali l'omologazione e l'approvazione sia dei dispositivi di controllo e regolazione traffico che dei dispositivi di marcia. Il Comune ha competenza nell'ambito della tutela della salute ma non per l'approvazione di strumenti di regolazione e di marcia senza l'intesa con i competenti organi statali. L'articolo 7 del Codice della Strada consente ai Comuni solo di istituire aree a traffico limitato nei centri urbani per esigenze antinquinamento, ma non di imporre la dotazione di dispositivi per evitare incidenti: l'incolumità personale deve infatti avere una tutela equivalente in tutta Italia, ovunque avvenga la circolazione. Si ricorda, inoltre, che il Regolamento UE 2019/2144 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 27 novembre 2019 (relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinate a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada), ha l'obiettivo di ridurre in modo significativo il numero di decessi e di lesioni gravi sulle strade dell'Unione europea introducendo tecnologie di sicurezza all'avanguardia come dotazione standard del veicolo. L'obiettivo dell'Unione Europea, con l'introduzione di questi nuovi requisiti tecnici, è ovviamente quello di arrivare a ridurre in modo significativo il numero di decessi e di lesioni gravi sulle strade. Fra questi dispositivi sono inclusi anche i sistemi di controllo degli angoli ciechi, obbligatori a partire dal 7 luglio 2024 su tutti i veicoli di nuova immatricolazione.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO E MOTIVI DELLA DECISIONE

Con ricorso ritualmente notificato il 9 ottobre 2023 e tempestivamente depositato il successivo 10 ottobre alcune società che esercitano l'attività di trasporto di merci hanno impugnato gli atti indicati in epigrafe, con i quali il Comune di Milano ha imposto di dotare talune categorie di veicoli di sistema di rilevazione atto a prevenire incidenti stradali,

chiedendone l'annullamento per violazione di legge ed eccesso di potere (r.g. n. 1923 del 2023) Con separato ricorso, ritualmente notificato il 12 ottobre 2023 e tempestivamente depositato il successivo 17 ottobre (r.g. n. 1980 del 2023), una società esercente la medesima attività quanto al trasporto di persone, ed un'associazione di categoria, hanno impugnati i medesimi atti, con analoga domanda. All'esito della fase cautelare, sussistono i presupposti di cui all'art. 60 c.p.a. per definire con sentenza in forma semplificata entrambe le cause, che è opportuno riunire, stante la connessione oggettiva, per una decisione congiunta.

2. Gli atti impugnati, più in particolare, impediscono la circolazione di veicoli ingombranti di categoria M2, M3, N2 e N3 (a talune delle quali appartengono i mezzi delle ricorrenti) nelle aree B e C, istituite dal Comune ai sensi dell'art. 7, comma 1, lett. b) del D.L.vo n. 285 del 1992, ai fini di limitare la circolazione nel centro abitato. Il divieto, circoscritto a determinate fasce orarie dei giorni feriali e oggetto di parziali deroghe, viene in ogni caso meno, qualora il mezzo sia dotato di sistemi capaci di segnalare la presenza di pedoni e ciclisti in coincidenza con il c.d. angolo cieco, vale a dire della fascia spaziale che sfugge alla visibilità da parte del guidatore, e di adesivo che evidenzia la presenza di tale fascia. Le ricorrenti reputano illegittima tale prescrizione, che interessa appunto chi sia dotato di autoveicoli di particolare ingombro, come accade di regola per chi esercita l'attività di trasporto di cose e persone.

2.1 Sotto tale prospettiva, va affermata nel ricorso r.g. n. 1980 del 2023 la legittimazione ad agire di Sistema Trasporti Confederazione di Imprese, "associazione di imprese professionali di trasporto viaggiatori a capitale privato", il cui scopo statutario è, tra l'altro, di tutelare gli interessi della categoria anche in sede giurisdizionale. Tra tali interessi, non può che annoverarsi anche la sottrazione, ove illegittime, a previsioni che comportano ulteriori costi ai fini dell'esercizio dell'impresa. Né è dato ravvisare un conflitto di interessi tra gli associati, per il solo fatto, dedotto dal Comune, che alcuni di essi avrebbero interesse e preferirebbero munirsi del sistema di rilevamento imposto dagli atti impugnati, posto che l'eventuale annullamento degli atti impugnati non priverebbe certamente tali soggetti della facoltà di procedere in tal senso di propria iniziativa, ove consentito dalla disciplina statale relativa alla circolazione stradale. A maggior ragione, per analoghi rilievi, sussiste l'interesse di Assotir, Associazione Italiana Imprese di Autotrasporto, ad intervenire ad adiuvandum nel ricorso r.g. n. 1923 del 2023, alla luce della finalità statutaria di rappresentare gli interessi di categoria anche nei procedimenti amministrativi e giudiziari. Le contrarie eccezioni del Comune vanno perciò rigettate.

3. Con un assorbente primo motivo di ricorso, entrambe le parti ricorrenti lamentano l'incompetenza del Comune ad adottare gli atti oggetto di censura, a favore degli organi statali preposti a disciplinare la circolazione stradale, indicando, tra l'altro, i dispositivi di cui i veicoli devono munirsi ai fini dell'omologazione e dell'immatricolazione (la censura, espressamente svolta nel ricorso r.g. n. 1980

del 2023, si rinviene anche a pag. 6, capoverso, del ricorso r.g. n. 1923 del 2023).

3.1 La doglianza è fondata. Il Tribunale premette che la disciplina della circolazione stradale corrisponde ad una pluralità di competenze legislative esclusive dello Stato, tra le quali primeggia l'ordine pubblico e la sicurezza (art. 117, secondo comma-lett. h Cost.), in ragione della finalità di prevenire reati colposi afferenti all'impiego dei veicoli.

In aggiunta, e a seconda degli scopi dell'intervento di volta in volta spiegato, si profilano le competenze legislative esclusive statali in tema di ordinamento civile (art. 117, secondo comma, lett. l Cost.) e di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema (art. 117, secondo comma, lett. s Cost.). come da giurisprudenza costituzionale costante a partire dalla sentenza n. 428 del 2004 (in seguito, sentenze n. 223 del 2010; n. 77 del 2013; n. 129 del 2021; n. 69 del 2023). Ne consegue che compete alla fonte primaria statale non soltanto disciplinare la materia, ma anche allocare le relative funzioni amministrative al più idoneo livello di governo, secondo i criteri di cui all'art. 118 Cost. In tale ottica, il codice della strada ha accentrato presso gli organi centrali, con scelta esente da profili di manifesta incongruità, l'omologazione e l'approvazione sia dei dispositivi di controllo e regolazione del traffico (art. 45 del D.L.vo n. 285 del 1992; art. 192 del regolamento di esecuzione n. 495 del 1992), sia dei dispositivi ulteriori di marcia, che la normativa dello Stato elenca in modo non tassativo, posto che compete al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti imporne di "supplementari" (art. 72, comma 6, del D.L.vo n. 285 del 1992). Ove anche possa profilarsi uno spazio di intervento per il legislatore regionale nell'ambito della tutela della salute (art. 117, terzo comma, Cost.), esso non può spingersi fino all'approvazione di strumenti di regolazione e marcia che non siano stati oggetto di intesa con i competenti organi statali (Corte costituzionale, sentenza n. 69 del 2023, in relazione alla legge lombarda n. 8 del 2022). L'art. 72, comma 6, citato reca allora di una clausola generale di chiusura che non prevede alcuna competenza regolatoria in capo ai Comuni. Del resto, anche in assenza di essa, non si sarebbe trattato di affermare la prerogativa dell'ente di base di prescrivere l'adozione di strumenti di circolazione nel silenzio della legge, ma, al contrario, di rinvenire una previsione statale che consentisse loro l'esercizio di una potestà amministrativa di tale natura.

Tale previsione non sussiste, poiché l'art. 7, comma 1, lett. b) del D.L.vo n. 285 del 1995, sul quale si è basata l'azione del Comune di Milano, permette all'ente locale di istituire aree a traffico limitato nei centri abitati (aree B e C di Milano nel caso di specie) per "esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale". Viceversa, è palese che un dispositivo volto a scongiurare incidenti in danno di pedoni e ciclisti risponda ad un'esigenza di ordine pubblico e sicurezza, del tutto estranea a componenti incidenti sull'ambiente e i beni culturali, ma invece "funzionale alla tutela dell'incolumità personale" per "prevenire una serie di reati (...) come l'omicidio colposo e le lesioni colpose" (Corte costituzionale, sentenza n. 428 del 2004). Per tale

verso, non è affatto irragionevole che il legislatore abbia escluso la natura settoriale, legata a particolari aree geografiche, dei profili incidenti sulla sicurezza in senso stretto. Essi, attraverso una regolazione uniforme, non reagiscono alla specificità di singole zone a traffico limitato, ma si impongono sul territorio nazionale quali requisiti di omologazione, semmai distinti per sole categorie di veicoli (art. 72 D.L.vo n. 285 del 1992), al fine di offrire un grado equivalente di tutela dell'incolumità personale, ovunque avvenga la circolazione.

3.2 Va da sé che la competenza del Comune non può poi fondarsi sul regolamento n. 2019/2144/UE, il cui art. 4, paragrafo 5, prescrive che i veicoli di categoria M, N e O (art. 2) possano essere immatricolati solo se dotati, a partire dal 7 luglio 2024 (data rinvenibile nell'Allegato II), di dispositivi a tutela degli "utenti vulnerabili della strada", tra i quali "ciclisti e pedoni" (art. 3, n. 1). L'attuazione del diritto dell'Unione spetta, infatti, al livello di governo individuato dagli Stati membri, salvo casi peculiari estranei alla presente questione (Corte costituzionale, sentenza n. 126 del 1996). Pertanto, non potrà che essere la normativa statale a determinare gli organi deputati ad assicurare l'effettività delle prescrizioni unionali recate dal regolamento prima citato, e dal regolamento delegato della Commissione n. 2022/1398/UE.

E ciò a prescindere dal fatto che il termine indicato dalla normativa dell'Unione è ancora di là da venire.

4. In conclusione, gli atti impugnati vanno annullati in ragione della incompetenza del Comune ad adottarli,

con assorbimento (Ad. Plen. n. 5 del 2015) delle ulteriori censure (violazione dell'art. 23 Cost. e del principio di proporzionalità, nonché difetto di istruttoria e sviamento nel ricorso r.g. n. 1923 del 2013; violazione degli artt. 16, 23 e 41 Cost.; eccesso di potere, difetto di istruttoria, irragionevolezza, violazione del principio di proporzionalità nel ricorso r.g. n. 1980 del 2023).

5. Il predetto annullamento coinvolge anzitutto i veicoli di categoria M2 ed M3 destinati al trasporto di persone (r.g. n. 1980 del 2023) e quelli di categoria N3, deputati al trasporto di merci con massa superiore a 12 tonnellate, dei quali sono proprietari i ricorrenti di cui al ricorso r.g. n. 1923 del 2023. Quanto ai mezzi di categoria N2 (trasporto di merci con massa superiore a 3,5 tonnellate, ma inferiore a 12 tonnellate), essi sono raggiunti dall'annullamento, in quanto la previsione impugnata che si riferisce loro è inscindibilmente connessa con quella relativa ai mezzi di categoria N3, nel senso che il Comune ha disciplinato la condizione dei veicoli per il trasporto di merci senza soluzione di continuità, in relazione al tonnellaggio. Non può pertanto sopravvivere nell'ordinamento una disposizione restrittiva per veicoli meno ingombranti, ove cada contestualmente quella per quelli di massa superiore, in ragione dell'unicità dell'apprezzamento amministrativo effettuato nel caso di specie. Gli atti impugnati vanno perciò integralmente annullati.

6. Le spese di lite, in ragione della novità della questione trattata, meritano di essere compensate tra tutte le parti di entrambi i giudizi riuniti. (*Omissis*)

Massimario

I testi dei documenti qui riprodotti sono desunti dagli Archivi del Centro elettronico di documentazione della Corte di cassazione. I titoli sono stati elaborati dalla redazione

Assicurazione obbligatoria

■ **Risarcimento danni – Procedura di risarcimento ex art. 148 cod. ass. – Costituzione dell'assicuratore del danneggiato in posizione antagonista con il medesimo – Ammissibilità – Mandato “card” o di “rappresentanza” – Assicuratore del danneggiato come mandatario di quello del responsabile del sinistro – Ammissibilità – Conseguenze.** In tema di risarcimento del danno da sinistro stradale, anche quando il danneggiato opti per la procedura “ordinaria” ex art. 148 del D.L.vo n. 209 del 2005, è ammissibile la costituzione in giudizio dell'assicuratore del danneggiato, in posizione antagonista con il medesimo, sulla base del mandato c.d. “card” o “di rappresentanza”, in forza del quale l'assicuratore del danneggiato può operare come mandatario di quello del responsabile del sinistro, con la conseguenza che la pronuncia di condanna spiegherà comunque i suoi effetti nei confronti del soggetto individuato dal danneggiato. ♦ Cass. civ., sez. III, 18 agosto 2023, n. 24799, A.s.r.l. c. E. (c.c. art. 1703; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 148; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 149). [RV66865201]

Depenalizzazione

■ **Accertamento delle violazioni amministrative – Contestazione – Violazioni del Codice della strada – Notifica del verbale di contestazione – Tramite S.I.N. – Servizio integrato di notificazione – Scissione degli effetti della notificazione – Sussistenza.** In tema di notifica del verbale di contestazione delle violazioni del codice della strada, il principio di scissione degli effetti della notificazione per il notificante e per il destinatario trova applicazione anche nei casi in cui l'amministrazione utilizzi il Servizio integrato di notificazione, trattandosi di un servizio gestito da articolazioni interne di Poste Italiane. ♦ Cass. civ., sez. II, 4 agosto 2023, n. 23817, Ministero dell'Interno e Ufficio Territoriale del Governo di Perugia c. G.S. (c.p.c. art. 149; nuovo c.s. art. 201; l. 20 novembre 1982 n. 890, art. 1; l. 20 novembre 1982 n. 890, art. 3; l. 24 novembre 1981 n. 689, art. 14). [RV66871901]

Guida in stato di ebbrezza

■ **Accertamento – Alcoltest – Scontrino – Dicitura “volume insufficiente” – Assenza di segnale di errore – Configurabilità del reato – Sussistenza.** È configurabile la contravvenzione di guida in stato di ebbrezza anche nel caso in cui lo scontrino dell'alcoltest, oltre a riportare l'indicazione del tasso alcolemico in misura superiore alle previste soglie di punibilità, contenga la dicitura “volume insufficiente”, qualora l'apparecchio non segnali espressamente la presenza di un errore. ♦ Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J. (d.m. 22 maggio 1990; nuovo c.s. art. 186). [RV28506503]

■ **Accertamento – Etilometro – Funzionamento – Taratura obbligatoria annuale – Necessità ai fini della prova – Esclusione.**

In tema di prova della contravvenzione di guida in stato di ebbrezza, non può dubitarsi del regolare funzionamento dell'etilometro sul mero rilievo formale che l'apparecchio non è stato verificato con cadenza annuale, mediante la cosiddetta taratura

obbligatoria. ♦ Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J. (nuovo c.s. art. 186). [RV28506501]

■ **Particolare tenuità del fatto – Esclusione – Motivazione sulle concrete modalità del fatto – Fattispecie.**

In tema di guida in stato di ebbrezza, l'assenza dei presupposti per l'applicabilità della causa di non punibilità di cui all'art. 131-bis cod. pen. deve motivarsi con riferimento alle concrete modalità di estrinsecazione del fatto, tali da generare un pericolo significativo in termini di non esiguità. (Fattispecie in cui la Corte ha ritenuto non corretta la motivazione che escludeva la particolare tenuità del fatto in base alla sola sussistenza dell'aggravante dell'aver commesso il reato dopo le ore 22 e prima delle ore 7). ♦ Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J. (nuovo c.s. art. 186; c.p. art. 131 bis). [RV28506502]

Patente

■ **Revoca e sospensione – Revoca – Esecutività – Decorrenza – Adozione del provvedimento da parte dell'Amministrazione – Rilevanza – Notifica all'interessato – Irrelevanza.**

In caso di revoca della patente ex art. 219, comma 3-ter, del D.L.vo n. 285 del 1992, l'esecutività della misura coincide con il momento dell'adozione del provvedimento da parte dell'Amministrazione (che presuppone una condanna penale definitiva) e non con la sua comunicazione all'interessato. ♦ Cass. civ., sez. II, 27 luglio 2023, n. 22802, H.R. c. Ministero dell'Interno ed altro (nuovo c.s. art. 219). [RV66869901]

Prevenzione infortuni

■ **Destinatari delle norme – Lavoratore dipendente – Nozione – Conseguenze – Fattispecie relativa a infortunio sul luogo di lavoro causato dall'imprudente avviamento del motore di un veicolo da parte di un lavoratore, non assunto, ma addetto in modo stabile e abituale all'espletamento di mansioni tipiche dell'impresa.**

La definizione di “lavoratore” di cui all'art. 2, comma 1, lett. a), D.L.vo 9 aprile 2008, n. 81, richiede lo svolgimento dell'attività lavorativa nell'ambito dell'organizzazione del datore di lavoro, indipendentemente dalla tipologia contrattuale ed è più ampia di quella prevista dall'art. 3 D.P.R. 27 aprile 1955, n. 547, che si riferiva, invece, al “lavoratore subordinato” e alla “persona che presta il proprio lavoro alle dipendenze di un datore di lavoro” (art. 2, comma 1, lett. a), D.L.vo 19 settembre 1994, n. 626), sicché, ai fini dell'applicazione delle norme incriminatrici previste nel citato D.L.vo n. 81 del 2008, rileva l'oggettivo espletamento di mansioni tipiche dell'impresa, anche eventualmente a titolo di favore, nel luogo deputato e su richiesta dell'imprenditore. (Fattispecie relativa a infortunio sul luogo di lavoro causato dall'imprudente avviamento del motore di un veicolo da parte di un lavoratore, che, pur non risultando formalmente assunto, era addetto in modo stabile e abituale all'espletamento di mansioni tipiche dell'impresa). ♦ Cass. pen., sez. IV, 21 settembre 2023, n. 38464 (ud. 23 giugno 2023), C.R. (c.p. art. 113; c.p. art. 590; d.p.r. 27 aprile 1955 n. 547, art. 3; d.l.vo 19 settembre 1994 n. 626, art. 2; d.l.vo 9 aprile 2008 n. 81, art. 2). [RV28500401]

Procedimento civile in genere

■ **Costituzione delle parti – Costituzione di più parti a mezzo dello stesso procuratore – Conflitto di interessi attuale o virtuale – Valutazione in concreto – Modalità – Carattere dell'attualità del conflitto – Mancanza sopravvenuta – Condizioni – Fattispecie in tema di appello proposto da uno stesso difensore nell'interesse di congiunti di due vittime dello stesso sinistro stradale.**

In caso di costituzione in giudizio di più parti a mezzo dello stesso procuratore, la sussistenza di un conflitto di interessi, attuale o potenziale, deve essere valutata in concreto, verificando se la tutela degli interessi di un assistito non possa attuarsi senza nocumento per gli interessi dell'altro, potendo affermarsi il venir meno della attualità del conflitto solo ove emerga dalle risultanze processuali che la contrapposizione di interessi è stata effettivamente superata. (Nella specie la S.C. ha affermato la sussistenza del conflitto di interessi in relazione all'atto di appello, proposto da uno stesso difensore nell'interesse di congiunti di due vittime dello stesso sinistro stradale, posto che, stante l'incapienza del massimale assicurativo e la conseguente necessità di sua ripartizione proporzionale tra i danneggiati, l'accoglimento dell'appello in punto di responsabilità di una delle vittime avrebbe determinato la riduzione del "quantum" risarcitorio spettante agli eredi dell'altra). ♦ Cass. civ., sez. III, 18 settembre 2023, n. 26769, A. Assic. S.p.A. c. Z.C. ed altri (c.p.c. art. 83; d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 140). [RV66875401]

Responsabilità civile

■ **Amministrazione pubblica – Opere pubbliche – Strade – Cantiere stradale – Danni cagionati a terzi – Responsabilità ex art. 2051 c.c. – Soggetto responsabile – Indivisione – Delimitazione e divieto di transito sull'area del cantiere – Responsabilità dell'appaltatore – Destinazione dell'area alla circolazione – Responsabilità solidale dell'appaltatore e dell'ente appaltante proprietario della strada – Fattispecie relativa ad area di cantiere non interdetta al pubblico.**

Dei danni subiti all'interno di un'area di cantiere stradale – se completamente enucleata, delimitata ed affidata all'esclusiva custodia dell'appaltatore, con conseguente assoluto divieto di traffico veicolare e pedonale – risponde esclusivamente l'appaltatore, quale unico custode; se, invece, l'area risulta adibita al traffico e, quindi, utilizzata a fini di circolazione, è configurabile la concorrente responsabilità dell'ente proprietario ex art. 2051 c.c. (Nel caso di specie, la S.C., riformando l'impugnata sentenza, ha affermato la concorrente responsabilità del Comune, proprietario dell'area di cantiere non interdetta al pubblico, ed escluso la ricorrenza di un caso fortuito in relazione alla anomala posa della trave di sbarramento del cantiere, riconducibile a responsabilità delle imprese appaltatrici, avendovi consentito la circolazione senza stabilire o predisporre alcuna misura precauzionale e di cautela). ♦ Cass. civ., sez. III, 18 settembre 2023, n. 26780, (Omissis) Costruzioni s.r.l. c. M.C. ed altri (c.c. art. 2051; c.c. art. 2055). [RV66875801]

Risarcimento del danno

■ **Danno alla persona – Perdita di "chance" – Configurabilità**

In tema di danni alla persona, l'invalidità di gravità tale (nella specie, dell'80 per cento) da non consentire alla vittima la possibilità di attendere neppure a lavori diversi da quello specificamente prestato al momento del sinistro, e comunque confacenti alle sue attitudini e condizioni personali ed ambientali, integra non già lesione di un modo di essere del soggetto, rientrando nell'aspetto

del danno non patrimoniale costituito dal danno biologico, quanto un danno patrimoniale attuale in proiezione futura da perdita di "chance", ulteriore e distinto rispetto al danno da incapacità lavorativa specifica, e piuttosto derivante dalla riduzione della capacità lavorativa generica, danno che, ove accertato sulla base delle prove, anche presuntive, offerte dal danneggiato, va stimato con valutazione necessariamente equitativa ex art. 1226 c.c. ♦ Cass. civ., sez. III, 15 settembre 2023, n. 26641, A. c. T. (c.c. art. 1226; c.c. art. 2043; c.c. art. 2056; c.c. art. 2059). [RV66866501]

■ **Danno biologico – danno biologico cd. differenziale – Liquidazione**

La liquidazione del danno biologico cd. differenziale, rilevante qualora l'evento risulti riconducibile alla concomitanza di una condotta umana e di una causa naturale, va effettuata, in base ai criteri della causalità giuridica, ex art. 1223 c.c., sottraendo dalla percentuale complessiva del danno (nella specie, accertata dal CTU nella misura dell'80%), interamente ascritta all'agente sul piano della causalità materiale, la percentuale di danno non imputabile all'errore medico (nella specie, del 35%), poiché, stante la progressione geometrica e non aritmetica del punto tabellare di invalidità, il risultato di tale operazione risulterà inevitabilmente superiore a quello relativo allo stesso valore percentuale (50%) ove calcolato dal punto 0 al punto 50, come accadrebbe in caso di frazionamento della causalità materiale. ♦ Cass. civ., sez. III, 19 settembre 2023, n. 26851, A. c. F. (c.c. art. 1223; c.c. art. 1226; c.c. art. 2056). [RV66875902]

■ **Valutazione e liquidazione – Invalidità personale – Danno da c.d. micropermanente – Criteri scientifici di accertamento e di valutazione del danno biologico tipici della medicina legale – Ordine gerarchico – Esclusione – Obiettività dell'accertamento – Necessità.**

In tema di risarcimento del danno da cd. micropermanente ex art. 139, comma 2, ultimo periodo, del D.L.vo n. 209 del 2005, come modificato dalla L. n. 124 del 2017, i criteri scientifici di accertamento e di valutazione del danno biologico tipici della medicina legale (visivo, clinico e strumentale) non sono tra loro gerarchicamente ordinati, ma vanno utilizzati dal medico legale nella prospettiva di una obiettività dell'accertamento, che riguardi sia le lesioni che i relativi postumi, con la conseguenza che ad impedire il risarcimento del danno non è di per sé l'assenza di riscontri diagnostici strumentali ma piuttosto l'assenza di una ragionevole inferenza logica della sua esistenza, che può essere compiuta in base a qualunque elemento probatorio anche indiziario, purché munito dei requisiti di cui all'art. 2729 c.c. ♦ Cass. civ., sez. III, 21 settembre 2023, n. 26985, C.E. ed altro c. G. Assic. S.p.A. (d.l.vo 7 settembre 2005 n. 209, art. 139; c.c. art. 2729; c.p.c. art. 116). [RV66876201]

Velocità

■ **Limiti fissi – Apparecchi rilevatori – Postazione di controllo – Preventiva informazione – Necessità – Segnaletica di cui al D.M. 15 agosto 2007 – Percepibilità e leggibilità dell'avviso – Onere della prova da parte dell'utente della strada.**

In tema di opposizione a verbale di contravvenzione per superamento del limite di velocità, grava sull'opponente e non sulla P.A., l'onere di provare l'inidoneità in concreto, sul piano della percepibilità e della leggibilità, della segnaletica di cui al D.M. 15 agosto 2007 ad assolvere la funzione di avviso della presenza di postazioni di controllo della velocità, non assumendo, di per sé, alcuna rilevanza il dato della velocità predominante sul tratto di strada interessato dalla presenza della segnaletica. ♦ Cass. civ., sez. II, 8 agosto 2023, n. 24166, C.S. c. Comune di A. (c.c. art. 2697; nuovo c.s. art. 142; d.m. 15 agosto 2007). [RV66872701]

Rassegna di giurisprudenza

Comportamento dei pedoni e comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni

SOMMARIO

1. Violazione delle norme di comportamento – Responsabilità in caso di investimento. 2. Attraversamenti pedonali – Responsabilità in caso di investimento. 3. Attraversamento fuori delle strisce pedonali – Responsabilità in caso di investimento.

1. Violazione delle norme di comportamento – Responsabilità in caso di investimento

■ La responsabilità del conducente che investe il pedone è esclusa solo se sia dimostrata la ricorrenza di un comportamento imprevedibile ed anormale dell'investito tale che l'investitore non abbia l'oggettiva possibilità di avvistarlo e di evitare l'evento, ricorrendo ad una manovra salvifica, sempreché all'investitore non sia rimproverabile la violazione delle regole della circolazione stradale e quelle di comune prudenza. (Nella fattispecie il pedone aveva tenuto una condotta anomala, rappresentata dall'essere apparso improvvisamente sulla traiettoria dell'auto investitrice e dall'esserglisi parato davanti ad una distanza talmente breve da rendere inevitabile l'investimento). * Cass. civ. sez. VI, 18 marzo 2022, n. 8940, in *questa Rivista* n. 4/2022.

■ In caso di omicidio colposo di pedone, il conducente del veicolo va esente da responsabilità per l'investimento dello stesso quando la condotta della vittima configuri, per i suoi caratteri, una vera e propria causa eccezionale, atipica, non prevista né prevedibile, da sola sufficiente a produrre l'evento, circostanza questa configurabile ove il conducente medesimo, per motivi estranei ad ogni suo obbligo di diligenza, si sia trovato nell'oggettiva impossibilità di notare il pedone e di osservarne tempestivamente i movimenti, attuati in modo rapido, inatteso ed imprevedibile. * Cass. pen., sez. IV, 29 marzo 2018, n. 14544, in *questa Rivista* 5/2018, 405.

■ Il divieto previsto dall'art. 190 del codice della strada, di circolare mediante tavole, pattini od altri acceleratori di andatura sulle carreggiate delle strade e sugli spazi riservati ai pedoni, essendo volto alla tutela tanto di chi fa uso di tali strumenti quanto dei pedoni, si estende alle aree di parcheggio perché in esse si verificano le medesime situazioni di rischio che fondano tale divieto. (Fattispecie in cui la Corte ha annullato con rinvio la sentenza impugnata, che aveva ritenuto legittima l'attività di pattinaggio all'interno di un'area di parcheggio svolta dalla vittima di un incidente stradale, anche in relazione all'eventuale concorso di colpa della persona offesa). * Cass. pen., sez. IV, 19 gennaio 2018, n. 2342 (ud. 29 novembre 2017), M.C., in *questa Rivista* n. 5/2018. [RV271759]

■ L'accertamento del comportamento colposo del pedone investito da veicolo non è sufficiente per l'affermazione della sua esclusiva responsabilità, essendo pur sempre necessario che

l'investitore vinca la presunzione di colpa posta a suo carico dall'art. 2054, comma 1, c.c., dimostrando di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno e tenendo conto che, a tal fine, neanche rileva l'anomalia della condotta del primo, ma occorre la prova che la stessa non fosse ragionevolmente prevedibile e che il conducente avesse adottato tutte le cautele esigibili in relazione alle circostanze del caso concreto, anche sotto il profilo della velocità di guida mantenuta. (Nella specie, relativa all'investimento di un pedone intento ad attraversare la strada davanti ad un autobus arrestatosi al di fuori degli spazi dedicati ed in luogo dove era consentito il sorpasso alle autovetture provenienti nello stesso senso di marcia, la S.C. ha ritenuto insufficienti per escludere la responsabilità del conducente sia la liceità del sorpasso che la bassa velocità mantenuta, essendo necessario accertare se le specifiche circostanze imponessero di tenere una velocità ancora inferiore, o addirittura di fermarsi, nonché la ragionevole imprevedibilità dell'attraversamento anomalo). * Cass. civ., sez. III, 4 aprile 2017, n. 8663, E. c. H. [RV6438381]

■ La condotta colposa di un automobilista che investe un pedone cagionandone la morte va valutata sulla base delle concrete condizioni di prevedibilità ed evitabilità dell'evento. (Nella fattispecie la vittima era scesa dalla propria autovettura e circolava su strada extraurbana senza giubbotto retroriflettente). * Cass. pen., sez. IV, 30 agosto 2016, n. 35834

■ Non sussiste la violazione di cui all'art. 190, secondo comma, c.d.s., nel caso in cui un pedone per attraversare la carreggiata non si sia servito di apposito sottopassaggio situato a distanza inferiore a cento metri, qualora tale sottopassaggio non sia visibile né segnalato. * Cass. civ., sez. I, 31 ottobre 2005, n. 21188, G. c. Prefettura di Ancona, in *questa Rivista* 2006, 13.

■ Incorre nella violazione dell'art. 134 c.s. abrogato il pedone che marci sul margine destro della carreggiata e tale condotta può costituire, in caso di investimento, elemento di valutazione di un concorso di colpa da parte del pedone stesso. * Cass. civ., sez. III, 30 ottobre 1998, n. 10902, D.G. c. M. Assicurazioni, in *questa Rivista* 1999, 121. [RV520257]

■ In tema di circolazione stradale, il conducente di un autoveicolo, di fronte ad un pedone fermo al centro della carreggiata, in attesa di poter proseguire l'attraversamento della stessa, è tenuto a particolare cautela, che include l'obbligo di moderare la velocità per evitare l'investimento del pedone. * Cass. pen., sez. IV, 3 marzo 1993, n. 2055 (ud. 3 luglio 1992), C., in *questa Rivista* 1993, 608.

■ Ad escludere il carattere repentino ed improvviso dell'attraversamento della carreggiata da parte di pedoni rileva la loro avvistabilità da parte del conducente del veicolo che li ha investiti (Nella specie, era risultato che i pedoni erano facilmente avvistabili per essersi fermati, superata la prima carreggiata, sul marciapiede spartitraffico). * Cass. pen., sez. IV, 13 marzo 1992, n. 2661 (ud. 17 gennaio 1992), P.G. in proc. c. A., in *questa Rivista* 1992, 538.

■ Viola l'art. 134 c.s. il pedone che, percorrendo una strada a doppio senso di circolazione, circoli sul margine destro anziché su quello sinistro della carreggiata. Tale violazione, specie

quando si verifica di notte in una strada extraurbana non illuminata, si sostanzia in una notevole imprudenza, rilevante in caso di investimento ai fini della valutazione del concorso di colpa del pedone. * Cass. pen., sez. IV, 10 ottobre 1991, n. 10056 (ud. 13 marzo 1991), M. p.c. in proc. c. B., in *questa Rivista* 1992, 231.

■ Il pedone che attraversa la carreggiata sbucando improvvisamente da dietro un veicolo e procedendo col bavero alzato è corresponsabile dell'investimento prodotto a suo danno da un veicolo sopraggiungente. * Trib. civ. Perugia, sez. II, 25 giugno 1991, n. 655, F. c. B. e altri, in *questa Rivista* 1992, 457.

■ Viola le norme della più elementare prudenza ed è tenuto a risarcire il danno a norma dell'art. 2054 c.c., il conducente che pur avvistando per tempo il pedone in fase di attraversamento continui la marcia con la visuale impedita dall'abbagliamento solare. * Trib. civ. Livorno, 13 maggio 1991, B. c. P. S. Assicurazioni e L., in *questa Rivista* 1992, 747.

■ Nel caso di investimento di un pedone, perché possa essere affermata la colpa esclusiva di costui per le lesioni subite o per la sua morte, è necessario che il conducente del veicolo investitore si sia trovato, per motivi estranei ad ogni suo obbligo di diligenza, nell'oggettiva impossibilità di avvistare il pedone e di osservarne tempestivamente i movimenti, attuati in modo rapido e inatteso. Occorre, inoltre, che nessuna infrazione alle norme della circolazione stradale ed a quelle di comune prudenza sia riscontrabile nel comportamento del conducente. * Cass. pen., sez. IV, 21 dicembre 1990, n. 16842 (ud. 9 novembre 1990), P.

■ Anche se in piena ora notturna e su strada in cui non è consentito l'attraversamento pedonale, non è circostanza del tutto imprevedibile che un pedone, violando il divieto, tenti di attraversare la carreggiata creando una situazione di grave pericolo per la propria ed altrui incolumità. (Fattispecie relativa a ritenuta responsabilità di automobilista investitore). * Cass. pen., sez. IV, 9 aprile 1990, n. 5261 (ud. 18 gennaio 1990), C.

■ L'occupazione della carreggiata stradale adibita alla circolazione dei veicoli da parte del pedone, è illegittima e non giustificata, qualora non esistano ostacoli che impediscano la percorrenza dei marciapiedi ed esista a breve distanza (25 metri) un attraversamento pedonale. * Trib. civ. Firenze, sez. II, 29 gennaio 1990, C. c. G. e L. Spa, in *questa Rivista* 1990, 397.

■ Il conducente di un veicolo che incroci o sorpassi un mezzo di trasporto pubblico fermo, deve usare una particolare prudenza e mettersi in condizione di arrestare prontamente la marcia, essendo prevedibile che qualche passeggero, disceso dal mezzo pubblico di trasporto, attraversi la strada passando dietro o davanti al detto mezzo fermo e quindi nascosto alla vista del conducente che sopraggiunge. * Cass. pen. sez. IV, 23 giugno 1989, n. 8861 (ud. 29 marzo 1989), D., in *questa Rivista* 1990, 216.

■ In tema di circolazione stradale, il conducente di un autoveicolo ha obbligo, di fronte a pedone (particolarmente se di tarda età) che, nell'attraversare la sede stradale, tenga comportamento indeciso, di rallentare e, ove occorra, di fermare il mezzo, riprendendo, poi, la marcia, qualora il pedone si sia fermato, con tale cautela e prudenza da essere in grado di convenientemente governare il mezzo nel caso, di ordinaria prevedibilità, il pedone, confuso, riprenda il suo cammino. (Fattispecie di anziano pedone che, dopo essersi fermato al centro della strada, riprendeva la marcia venendo mortalmente investito da un autoveicolo il cui conducente, dopo breve rallentamento della corsa, aveva ripreso la marcia tenendo velocità tale da non poter evitare l'evento). * Cass. pen., sez. IV, 9 marzo 1989, n. 3599 (ud. 9 dicembre 1988), C., in *questa Rivista* 1989, 775.

■ In caso di investimento di pedoni, la violazione da parte di costoro di quanto dispone l'art. 134, comma 1, c.s., avendo cir-

colato sul margine destro, anziché sinistro, della carreggiata, il giudice del merito è tenuto ad accertare se tale condotta del pedone abbia avuto, oppure no, rilevanza causale nella produzione del sinistro. * Cass. pen., sez. IV, 12 ottobre 1987, n. 10659 (ud. 19 maggio 1987), C. ed altri, in *questa Rivista* 1988, 99.

■ In caso di breve interruzione del marciapiede (o della banchina), per lavori in corso o per altre cause, il pedone può legittimamente discendere dal marciapiede stesso e proseguire il cammino a fianco di esso, aumentando la propria attenzione. * Cass. pen., sez. IV, 29 settembre 1987, n. 10213 (ud. 13 luglio 1987), B., in *questa Rivista* 1988, 213.

■ Quando la presenza di bambini nella strada può essere facilmente prevista (nella specie, trovavasi nei pressi del luogo dell'investimento un circo), il conducente di autoveicolo è tenuto a moderare la velocità in modo particolare. * Cass. pen., sez. IV, 17 febbraio 1987, n. 1977 (ud. 4 dicembre 1986/2094), L., in *questa Rivista* 1987, 475.

■ In caso di investimento di pedone, la violazione da parte di quest'ultimo del disposto dell'art. 134, comma 1, c.s., avendo circolato sul margine destro, anziché sinistro, della carreggiata, non è sufficiente a far ritenere senz'altro una sua colpa esclusiva o concorrente nella verifica del sinistro, occorrendo la prova del nesso causale tra quella violazione e l'evento. * Cass. pen., sez. IV, 21 maggio 1985, n. 5044 (ud. 18 febbraio 1985), C., in *questa Rivista* 1985, 697.

■ I pedoni non sono tenuti ad attraversare solo quando non sopraggiungano veicoli sia dall'uno che dall'altro senso di marcia. Essi possono compiere detto attraversamento anche in due fasi: la prima portandosi a metà della carreggiata momentaneamente libera da veicoli provenienti dalla propria sinistra e la seconda, riprendendo la marcia o fermandosi secondo le circostanze. * Cass. pen., sez. IV, 21 maggio 1985, n. 5034 (ud. 4 febbraio 1985), V.

■ In caso di investimento di pedone in fase di attraversamento della carreggiata, eseguito con imprudenza per essere passato fra due autoveicoli in sosta, sussiste la colpa, sia pure concorrente con quella del pedone, del conducente del veicolo (nella specie: ciclomotore) che non sia riuscito ad evitare l'investimento, sebbene il pedone fosse rimasto esposto, per un certo tratto, alla piena visibilità dell'imputato. * Cass. pen., sez. IV, 10 gennaio 1985, n. 320 (ud. 18 ottobre 1984), B. ed altro, in *questa Rivista* 1985, 286.

■ L'obbligo del pedone di circolare sul margine sinistro della carreggiata in mancanza di marciapiede, banchine o viali rialzati, così come prescritto dall'art. 134, primo comma, d.p.r. 15 giugno 1959, n. 393 sulla circolazione stradale, non consente eccezioni, salvo che la circolazione su detto margine sia resa impossibile per interruzione o ingombro; pertanto, il pedone, il quale, pur diretto verso località sita lungo il margine destro della carreggiata, possa agevolmente circolare lungo il prescritto margine sinistro, è tenuto all'osservanza di detto obbligo sino al punto di attraversamento trasversale della carreggiata in corrispondenza con la località da raggiungere. * Cass. pen., sez. IV, 25 maggio 1983, n. 4765 (ud. 21 ottobre 1982), S. p.c. in proc. c. Zitrotti, in *questa Rivista* 1983, 841.

■ Per margine della carreggiata, agli effetti dell'art. 134, primo comma, c.s., deve intendersi l'estremo limite della parte della strada normalmente destinata alla circolazione dei veicoli e degli animali, ed esso, pertanto, per definizione, è di così ristretta ampiezza da non potere essere occupato da più pedoni affiancati specie da quelli che si trovino in terza posizione od oltre verso l'interno della carreggiata, anche se lo spazio occupato sia minimo. * Cass. pen., sez. IV, 7 luglio 1982, n. 6755 (ud. 5 aprile 1982), C., in *questa Rivista* 1983, 116.

2. Attraversamenti pedonali - Responsabilità in caso di investimento

■ In caso di investimento di pedone in fase di attraversamento sulle strisce pedonali, il conducente del veicolo va esente da responsabilità quando la condotta della vittima configuri una vera e propria causa eccezionale, atipica, non prevista né prevedibile, da sola sufficiente a produrre l'evento, circostanza questa configurabile ove il conducente medesimo, per motivi estranei ad ogni suo obbligo di diligenza, si sia trovato nell'oggettiva impossibilità di notare il pedone e di osservarne tempestivamente i movimenti, attuati in modo rapido, inatteso ed imprevedibile. (Nella fattispecie il conducente, disattendendo l'obbligo di cui all'art. 141 c.d.s. ovvero di prevedere le eventuali imprudenze altrui, aveva investito, provocandone la morte, un'anziana signora che aveva intrapreso l'attraversamento sulle strisce pedonali a breve distanza dal veicolo sopraggiungente). * Cass. pen., sez. IV, 6 agosto 2021, n. 30789, in *questa Rivista* n. 7-8/2021.

■ In tema di omicidio colposo, per escludere la responsabilità del conducente per l'investimento del pedone è necessario che la condotta di quest'ultimo si ponga come causa eccezionale ed atipica, imprevedibile dell'evento, che sia stata da sola sufficiente a produrlo. (Fattispecie nella quale è stata ritenuta la responsabilità di un motociclista per l'investimento di un anziano pedone i cui movimenti erano agevolmente avvistabili). * Cass. pen., sez. IV, 7 marzo 2013, n. 10635 (20 febbraio 2013), C., in *questa Rivista* 10/13 e in *Riv. pen.* n. 10/13. [RV255288] Conforme, Cass. pen., sez. IV, 10 novembre 2005, n. 40908 (ud. 13 ottobre 2005), T., in *questa Rivista* 2006, 620. [RV232422]

■ L'accertamento del comportamento colposo del pedone investito da veicolo non è sufficiente per l'affermazione della sua esclusiva responsabilità, essendo pur sempre necessario che l'investitore vinca la presunzione di colpa posta a suo carico dall'art. 2054, primo comma, c.c., dimostrando di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno. Pertanto, anche nel caso in cui il pedone - nell'atto di attraversare la strada in un punto privo di strisce pedonali - abbia omesso di dare la precedenza ai veicoli che sopraggiungevano ed abbia iniziato l'attraversamento distrattamente, sussiste comunque una concorrente responsabilità del conducente il veicolo investitore, ove emerga che costui abbia tenuto una velocità eccessiva o non adeguata alle circostanze di tempo e di luogo. * Cass. civ., sez. III, 5 marzo 2013, n. 5399, L. c. H. Assicurazioni Spa ed altri, in *questa Rivista* 5/13. [RV625422]

■ In tema di responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli, per superare la presunzione di cui all'art. 2054, comma primo, c.c., non è sufficiente che il conducente provi che l'investimento del pedone sia avvenuto mentre il veicolo procedeva alla velocità consentita nel centro abitato in condizioni ottimali, dovendo la stessa velocità essere costantemente adeguata alle circostanze del caso concreto, onde prevenire un'eventuale situazione di pericolo; ne consegue che il conducente, ove sia accertata la presenza di bambini sul tratto di strada percorso e sul latitante marciapiede, deve anche dimostrare che il pedone investito (nella specie, un bimbo di tre anni, svincolatosi dalle mani della nonna per inseguire un cuginetto) non avesse tenuto un comportamento che denunciava il suo intento di attraversamento della strada, seppur di corsa e fuori dalle strisce pedonali. * Cass. civ., sez. III, 13 febbraio 2013, n. 3542, M. ed altro c. Compagnia T. Assicurazioni Spa in lca ed altri, in *questa Rivista* n. 5/2013. [RV625216]

■ In tema di circolazione stradale e di comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni, integra violazione dell'art. 191, primo comma, del codice della strada (D.L.vo 30 aprile 1992 n. 285), ed è sanzionabile, anche la condotta del conducente del veicolo che, approssimandosi la zona pedonale, non sia atten-

ta e particolarmente prudente, con adeguata limitazione della velocità del mezzo, e non consenta di cedere la precedenza al pedone che attraversa la carreggiata negli immediati pressi delle strisce pedonali, piuttosto che su queste. * Cass. civ., sez. I, 20 gennaio 2005, n. 1220, S. c. Prefettura La Spezia, in *questa Rivista* 2005, 832.

■ Nel processo relativo all'investimento di un pedone da parte di un veicolo, ai fini dell'accertamento delle responsabilità dei soggetti coinvolti nel sinistro, non costituisce elemento di colpa a carico del pedone la circostanza che questi stesse attraversando la strada soltanto in prossimità delle strisce pedonali, e non già materialmente sulle medesime, dovendosi ritenere che il diritto di precedenza rispetto ai veicoli spetta ai pedoni che attraversano la carreggiata nella zona delle strisce zebra, genericamente intesa: dunque sia che l'attraversamento avvenga sulle strisce stesse, sia che si effettui nelle immediate vicinanze. * Trib. civ. Palermo, sez. III, 10 novembre 1990, n. 2890, Caldareri c. Compagnia Italiana di Assicurazioni e Riassicurazioni T. Spa e D.F., in *questa Rivista* 1991, 395.

■ In tema di circolazione stradale, nel caso di investimento del pedone che attraversa la carreggiata sulle strisce pedonali, il concorso di colpa della vittima può ammettersi nell'ipotesi in cui il pedone abbia intrapreso l'attraversamento a così breve distanza dal veicolo sopraggiungente da rendere impossibile, al conducente di quest'ultimo, di evitare l'investimento, o nell'ipotesi in cui il pedone abbia violato le prescrizioni contenute nell'art. 589 del regolamento di esecuzione del codice della strada. * Cass. pen., sez. IV, 16 luglio 1990, n. 10370 (ud. 28 maggio 1990), D.L.

■ In tema di circolazione stradale, il conducente di autoveicolo, per adempiere l'obbligo di accordare la precedenza ai pedoni che attraversano sulle strisce pedonali deve, in prossimità delle stesse, mantenere una velocità non superiore ai 10 Km/h. Ne consegue che, il conducente prefato, ove proceda alla velocità di 50 Km/h - limite massimo consentito in centro abitato - deve diminuire la velocità di circa 40 Km/h in modo progressivo (anche per evitare danni agli eventuali trasportati), dando principio alla manovra di rallentamento da una distanza di 20/30 metri dal punto in cui si colloca l'inizio - per prossimità della zona zebra, fissabile in circa 10 metri (prima e dopo la zona medesima) - della fascia di strada riservata al preferenziale attraversamento dei pedoni. Questo comporta che, prendendo in riferimento il punto della strada ove sono fisicamente disegnate le strisce pedonali, il conducente di automezzo deve iniziare la graduale manovra di rallentamento - dalla velocità iniziale (di 50 Km/h) - circa 30/40 metri prima di quel punto, onde giungere sulla zona interessata dall'attraversamento dei pedoni a velocità di circa 10 Km/h, adeguata e prudente per consentire l'agevole rispetto del diritto spettante ai pedoni. * Cass. pen., sez. IV, 4 luglio 1989, n. 9151 (ud. 11 maggio 1989), G.

■ In tema di circolazione stradale, i conducenti di veicoli non solo hanno obbligo di concedere la precedenza ai pedoni che, al momento (in atto), attraversino sulle strisce pedonali o in prossimità (prima o dopo, indifferentemente, rispetto al senso di marcia del veicolo), ma, altresì, approssimandosi alla zona pedonale, hanno il dovere di improntare la condotta di guida a maggiore attenzione diffusa e a prudenza particolare, limitando adeguatamente la velocità del mezzo. * Cass. pen., sez. IV, 6 febbraio 1989, n. 1621 (ud. 24 maggio 1988), B., in *questa Rivista* 1989, 685.

■ In tema di circolazione stradale, il conducente di un veicolo può legittimamente impegnare le strisce pedonali, con precedenza rispetto al pedone che vi si trovi o che si accinga ad attraversare, solo quando il pedone abbia manifestato inequivocabilmente la propria intenzione di cedere la precedenza, non

bastando a tal fine il semplice fatto che lo stesso abbia interrotto momentaneamente l'attraversamento fermandosi al centro della strada. Non può considerarsi manifestazione di volontà di rinunciare al proprio diritto di precedenza il fatto che un pedone, fermatosi sulle strisce pedonali, abbia guardato verso il veicolo sopraggiungente, potendo accadere che egli, dopo breve sosta, riprenda il cammino perché preso dal panico o disorientato o perché erroneamente convinto di poter completare l'attraversamento senza pericolo. Una tale fattispecie configura sia l'ipotesi, prevista dall'art. 102, terzo comma, c.s., del pedone indeciso che tarda a scansarsi imponendo al conducente l'obbligo di rallentare ed occorrendo fermarsi, che la violazione dell'art. 134, quinto comma, stesso codice, il quale stabilisce che quando il traffico non è regolato da agenti o semafori, i conducenti debbono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali. * Cass. pen., sez. IV, 28 settembre 1988, n. 9508 (ud. 5 aprile 1988), I., in *questa Rivista* 1989, 390.

■ Ai passeggeri di mezzi pubblici che, per discendere o salire sugli stessi, abbiano la necessità di attraversare la carreggiata, anche là dove manchi un salvagente o un passaggio pedonale, spetta sempre il diritto di precedenza rispetto ai veicoli che debbono sorpassare, nella stessa mezzzeria o incrociare nella mezzzeria opposta, il mezzo pubblico. * Cass. pen., sez. IV, 8 giugno 1988, n. 6825 (ud. 4 febbraio 1988), C., in *questa Rivista* 1989, 119.

■ Il conducente di un autoveicolo che si accinge a circolare o comunque a manovrare in retromarcia per impegnare una strada su cui sia fermo un pedone, ha l'obbligo di vigilare se questi sia o meno in procinto di attraversare la carreggiata e deve, quindi, adeguare tempestivamente la condotta di marcia alla situazione di pericolo eventuale, ma attuale, che egli ha il dovere di rappresentarsi, adottando tutte le cautele, di particolare prudenza, fra le quali quelle di non procedere prima che il pedone abbia definito la sua posizione ambigua. * Cass. pen., sez. IV, 1 aprile 1987, n. 3955 (ud. 21 novembre 1986), F.

■ In tema di omicidio colposo, nell'ipotesi di attraversamento della carreggiata sugli appositi passaggi, non può ravvisarsi il concorso di colpa della vittima, qualora questa legittimamente fidando del diritto di precedenza, abbia iniziato l'attraversamento, pur avendo scorto un veicolo che sopraggiungeva a distanza tale da consentire al conducente di rallentare adeguatamente la velocità fino ad arrestare la marcia. * Cass. pen., sez. IV, 17 aprile 1986, n. 3012 (ud. 28 ottobre 1985), P.

■ L'obbligo dei conducenti di veicoli di dare la precedenza ai pedoni che transitano sulle apposite strisce sancito dal quinto comma dell'art. 134 c.s., cessa quando il pedone abbia completato l'attraversamento della mezzzeria stradale di percorrenza del veicolo e si sia portato nell'ambito dell'apposita corsia. * Cass. pen., sez. IV, 29 giugno 1984, n. 6163 (ud. 11 maggio 1984), C.

■ I pedoni non devono usare indiscriminatamente del proprio diritto di precedenza nell'attraversamento della carreggiata sulle apposite strisce o nelle immediate vicinanze in quanto, nel rispetto del contenuto dell'art. 101 c.s. e dell'art. 589 del regolamento, sono tenuti a comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione. Ne deriva che ben può essere ritenuto il concorso di colpa del pedone investito che effettui l'attraversamento quando sia in grado di rendersi agevolmente conto del pericolo costituito dal sopraggiungere imminente di veicoli circolanti sulla strada. * Cass. pen., sez. IV, 26 marzo 1983, n. 2753 (ud. 27 gennaio 1983), T., in *questa Rivista* 1983, 655.

■ L'obbligo dei conducenti di veicoli di arrestarsi e dare precedenza ai pedoni che transitino sugli attraversamenti pedonali sussiste anche quando gli stessi si trovino a passare sulla linea,

pur se discontinua, che comunque delimiti l'inizio dello spazio loro riservato. * Cass. pen., sez. IV, 4 marzo 1981, n. 1752 (ud. 30 dicembre 1980), C., in *questa Rivista* 1981, 401.

■ Il pedone che inizi l'attraversamento sull'apposito passaggio a luce semaforica consentanea non perde la precedenza di cui all'art. 134, quinto comma, c.s. se lungo il percorso il segnale venga a mutare. In tal caso è obbligo del pedone, per non intralciare il traffico, non fermarsi e continuare l'attraversamento, e il conducente a sua volta non è esonerato dall'obbligo di moderare la velocità e arrestare anche il veicolo per favorire il pedone nel compimento dell'attraversamento già iniziato, senza arrecargli turbamento o perplessità. * Cass. pen., sez. III, 13 giugno 1978, n. 7519 (ud. 17 febbraio 1978), G., in *questa Rivista* 1978, 893.

■ Nei crocevia regolati da semaforo, quando il segnale dia temporaneamente via libera ai veicoli che devono svoltare a destra ed ai pedoni che devono attraversare la carreggiata in cui la circolazione veicolare è ferma, questi ultimi godono del diritto di precedenza rispetto ai veicoli nell'ambito degli appositi attraversamenti pedonali. * Cass. pen., sez. IV, 7 novembre 1977, n. 2568, R., in *questa Rivista* 1978, 423.

■ I pedoni che transitano sugli attraversamenti zebrati godono della precedenza sull'intero percorso, sempre che detti attraversamenti non siano suddivisi in parti da isole di protezione. * Cass. pen., sez. IV, 4 marzo 1975, n. 564, P., in *questa Rivista* 1975, 1074.

3. Attraversamento fuori delle strisce pedonali - Responsabilità in caso di investimento

■ Il principio dell'affidamento, nello specifico campo della circolazione stradale, trova opportuno temperamento nell'opposto principio secondo il quale l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente altrui, purché rientri nel limite della prevedibilità. (Nella fattispecie, la Corte ha ritenuto immune da vizi la sentenza con la quale era stata ritenuta la responsabilità per lesioni del conducente di un ciclomotore che aveva investito un pedone mentre attraversava al di fuori delle strisce pedonali, in un tratto rettilineo ed in condizioni di piena visibilità, per la condotta di guida non idonea a prevenire la situazione di pericolo derivante dal comportamento scorretto del pedone, rischio tipico e ragionevolmente prevedibile della circolazione stradale). * Cass. pen., sez. IV, 1 giugno 2017, n. 27513 (ud. 10 maggio 2017), M., in *questa Rivista* n. 10/2017 [RV269997]

■ In tema di omicidio colposo, per escludere la responsabilità del conducente per l'investimento di pedone, è necessario che la condotta di quest'ultimo si ponga come causa eccezionale ed atipica, imprevedibile ed imprevedibile dell'evento, causa da sola sufficiente a produrlo. Pertanto, quando una strada è costeggiata su entrambi i lati da case ed esercizi commerciali, il conducente di un'autovettura, pur non trovandosi nell'immediata prossimità di un attraversamento pedonale, deve considerare possibile l'eventuale sopravvenienza di pedoni e, quindi, tenere un'andatura ed un livello di attenzione idonei ad evitare di investirli. (Nella fattispecie, la Corte ha riconosciuto un concorso colposo del danneggiato del 35%). * Cass. pen., sez. IV, 23 settembre 2016, n. 39474.

■ In presenza di un autobus fermo su un lato della strada, i conducenti di veicolo sono tenuti ad adottare una condotta particolarmente attenta e prudente, al fine di evitare l'investimento di qualche passeggero che attraversi la strada passando dietro l'automezzo; nondimeno i passeggeri che si accingono ad attraversare la strada al di fuori degli attraversamenti pedonali devo-

no controllare se stiano sopraggiungendo autoveicoli e dar loro la precedenza. (Nel caso di specie essendosi ravvisata un'ipotesi di concorso del conducente e del pedone nella causazione del sinistro, la S.C. ha rinviato al giudice di merito la determinazione dell'efficienza causale delle singole condotte alla produzione dell'evento). * Cass. pen., sez. IV, 29 aprile 2002, n. 16000 (ud. 10 gennaio 2002), B., in *questa Rivista* 2002, 664.

■ Se il conducente di un autoveicolo, procedendo a velocità eccessiva (art. 102 del D.P.R. 15 giugno 1959 n. 393), investe un pedone mentre attraversa la carreggiata fuori degli appositi spazi (art. 134 stesso D.P.R.) non può ritenersi più grave la colpa del primo in base alla maggiore gravità della sanzione penale, perché questa è correlata alla rilevanza sociale del bene protetto, e non alla gravità della colpa. * Cass. civ., sez. III, 7 agosto 1997, n. 7313, S. c. B., in *questa Rivista* 1997, 986. [RV506531]

■ Il pedone, che attraversa la carreggiata al di fuori degli attraversamenti pedonali, è tenuto ad astenersi dall'iniziare l'attraversamento, o, nel caso di attraversamento già iniziato, a fermarsi ed aspettare, in modo da non costringere i conducenti dei veicoli, anche se questi si trovino in posizione irregolare, a compiere improvvise e pericolose manovre di rallentamento, di arresto e di deviazione. Egli quindi è tenuto a rendersi conto, dovendo cedere la precedenza ai veicoli sopraggiungenti, della direzione e della velocità di essi e a regolare la propria condotta (anche tenendosi a congrua distanza da ostacoli che impediscano l'avvistamento) in modo da non venire a trovarsi pericolosamente sulla loro traiettoria, anche se essi procedano in violazione di norme di legge o di quelle di comune prudenza (ed anzi a maggior ragione). * Pret. civ. Macerata, sez. dist. Civitanova Marche, 28 ottobre 1996, n. 81, I. c. Prefetto della Provincia di Macerata, in *questa Rivista* 1997, 448.

■ L'accertamento del comportamento colposo del pedone investito da un veicolo, quale che sia la gravità della colpa, non è sufficiente per l'affermazione della sua esclusiva responsabilità, essendo pur sempre necessario che l'investitore vinca la presunzione di colpa posta a suo carico dall'art. 2054, comma 1, c.c., dimostrando di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Pertanto, anche nel caso in cui il pedone, che intenda attraversare la strada, là dove manchino le strisce pedonali, ometta di dare la precedenza ai veicoli che sopraggiungono ed inizi l'attraversamento distrattamente, è configurabile una concorrente responsabilità del conducente il veicolo investitore, ove risulti che questi abbia tenuto una velocità eccessiva o, comunque, non adeguata alle circostanze di tempo o di luogo, e non abbia rallentato o non abbia arrestato la marcia del veicolo. (Nella specie, era stato accertato che la comparsa del pedone nella traiettoria di marcia dell'automobilista non era stata improvvisa ed imprevedibile ed il suo avvistamento da parte di quest'ultimo era avvenuto ad una distanza che avrebbe consentito la tempestiva adozione di misure idonee ad evitare l'investimento). * Cass. civ., sez. III, 21 aprile 1995, n. 4490, G. Ass.ni c. L. S

■ Poiché l'esercizio del diritto di precedenza non può considerarsi illimitato, dovendo essere sempre subordinato al principio del *neminem laedere*, ove un pedone attraversi la carreggiata fuori delle apposite strisce, il conducente del veicolo è tenuto a rallentare la velocità e, addirittura, ad interrompere la marcia al fine di evitare incidenti che potrebbero derivare proprio da mancata cessione della precedenza a suo favore. Se ciò non faccia, la responsabilità per l'eventuale evento colposo verificatosi è sempre a lui attribuibile, pur se al comportamento del pedone possa, secondo le condizioni del caso, attribuirsi una efficienza causale concorsuale in base all'apprezzamento motivato del giudice di merito. * Cass. pen., sez. IV, 18 marzo 1994, n. 3347 (ud. 24 gennaio 1994), P.

■ La norma di cui all'art. 134 comma sesto del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 secondo la quale i pedoni che attraversano la carreggiata al di fuori delle strisce devono dare la precedenza ai veicoli, non va intesa nel senso che essi siano tenuti ad iniziare e a completare in un unico tempo l'attraversamento quando non sopraggiungano veicoli né dall'uno né dall'altro senso di marcia. È, invece, legittimo in una strada a doppio senso di marcia che il pedone compia l'attraversamento in due tempi, superando la prima metà della carreggiata momentaneamente libera da veicoli sopraggiungenti da sinistra, per fermarsi in corrispondenza dell'asse stradale e dare la precedenza al traffico veicolare proveniente da destra prima di completare l'attraversamento della strada. * Cass. pen., sez. IV, 3 marzo 1993, n. 2055 (ud. 3 luglio 1992), C.

■ Il diritto di precedenza del pedone che attraversa la strada rispetto ai veicoli sussiste sia che l'attraversi sulle strisce pedonali, sia nelle immediate vicinanze (nella specie: a 10 metri). * Trib. civ. Bari, sez. III, 12 gennaio 1993, n. 48, L. c. Assicurazioni L., in *questa Rivista* 1994, 36.

■ I pedoni che attraversano la strada, fuori degli appositi passaggi pedonali, hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli, quale che sia la condotta, ancorché irregolare, da essi tenuta. Tuttavia, il suddetto obbligo non opera quando l'attraversamento avvenga con congruo anticipo rispetto ai veicoli sopravvenienti e, a maggior ragione, quando la presenza dei veicoli non sia ancora avvertibile. * Cass. pen., sez. IV, 25 ottobre 1991, n. 10739 (ud. 16 aprile 1991), B., in *questa Rivista* 1992, 348.

■ Nell'ipotesi del pedone che tardi a scansarsi, l'inosservanza da parte di questi dell'obbligo di concedere la precedenza ai veicoli (art. 134 c.s.), può solo essere valutata come concausa dell'evento, ma non come causa autonoma esclusiva che interrompa il nesso di causalità tra la condotta di guida del conducente e l'investimento. * Cass. pen., sez. IV, 2 maggio 1991, n. 4862 (ud. 31 gennaio 1991), O.

■ Anche nell'ipotesi in cui il pedone non abbia l'obbligo di cui al secondo comma dell'art. 134 c.s. per la inesistenza di «strisce pedonali» o per la loro collocazione a distanza maggiore di cento metri, lo stesso ha sempre l'obbligo, di cui al sesto comma dell'articolo citato, di dare la precedenza ai veicoli, anche se questi si trovino in posizione irregolare. Tale obbligo non si esaurisce nel momento iniziale dell'attraversamento, ma sussiste e permane durante tutto il tempo necessario all'attraversamento stesso. * Cass. pen., sez. IV, 8 febbraio 1990, n. 1687 (ud. 20 dicembre 1989), C.

■ La regola posta nell'art. 589 del regolamento di esecuzione del codice della strada, secondo la quale «in ogni caso i pedoni accingendosi all'attraversamento, sono tenuti ad assicurarsi che l'attraversamento sia tempestivo e non crei pericoli per loro e per la circolazione», non può essere interpretata restrittivamente, nel senso che sia sufficiente che il pedone si assicuri della possibilità di attraversamento solo al momento iniziale dell'immissione sulla carreggiata, ma, all'incontro, la particolare attenzione alle condizioni reali dell'evolversi delle correnti di traffico è obbligo che si protrae durante tutto lo svolgimento dell'attraversamento e fino al suo completamento e che – ovviamente – si pone con particolare rigore quando il pedone attraversi al di fuori degli spazi zebrati; rigore che deve poi considerarsi accentuato in funzione dell'intensità del traffico che si svolge nell'arteria e dell'ampiezza della carreggiata che si sta attraversando. * Cass. pen., sez. IV, 8 gennaio 1990, n. 46 (ud. 15 novembre 1988), F.

■ Nel caso di un pedone che attraversi la strada al di fuori delle strisce pedonali la colpa per inosservanza dall'art. 134, sesto comma, c.s., non può mai essere esclusiva nella causazio-

ne di un eventuale incidente quando il conducente del veicolo investitore si sia sottratto agli obblighi di cui agli artt. 101 e 102 c.s.; dette norme, invero, vanno tra loro contemperate per cui, in caso di investimento, il conducente che ha violato le citate disposizioni non può invocare a propria discolta la semplice inosservanza da parte del pedone dell'obbligo di cedere la precedenza che può essere valutata come concausa dell'evento ma non come causa esclusiva interrutiva del rapporto causale. * Cass. pen., sez. IV, 24 novembre 1989, n. 16256 (ud. 10 ottobre 1989), P.

■ In tema di responsabilità per sinistri stradali, l'attraversamento della sede viaria da parte di un pedone, in violazione alla disposizione di cui all'art. 134, c.s., risolvendosi in un comportamento colposo, non integra la fattispecie descritta dall'art. 62, n. 5, cod. pen. (concorso doloso della persona offesa), e quindi non dà luogo alla relativa attenuante, rispetto al reato conseguente l'investimento del pedone medesimo. * Cass. pen., sez. IV, 27 aprile 1989, n. 6326 (ud. 14 marzo 1989), P., in *questa Rivista* 1989, 1031.

■ L'imprudente attraversamento effettuato da un pedone, in ora notturna, di strada pubblica priva di illuminazione, mentre sopraggiunga un'automobile a velocità eccessiva ed inadeguata all'uso degli anabbaglianti in funzione, avendo fatto affidamento unicamente sul rispetto dei limiti di velocità del veicolo, imposti dall'art. 110 c.d.s., non esclude la colpa, sia pure in concorso, del conducente investitore. Pertanto, la particolarità di tali comportamenti (e del pedone investito e del conducente investitore) deve formare oggetto di approfondita disamina da parte del giudice di merito al fine di determinare l'efficienza causale delle singole condotte alla produzione dell'evento e la gravità dei rispettivi apporti comportamentali. * Cass. pen., sez. IV, 23 gennaio 1988, n. 829 (ud. 8 maggio 1987), T.

■ In caso di investimento, la condotta del pedone che, nell'attraversare la carreggiata fuori dei passaggi pedonali, non abbia ceduto la precedenza al veicolo, dev'essere adeguatamente valutata nel suo determinismo eziologico, configurandosi come una possibile concausa dell'evento. * Cass. pen., sez. IV, 12 ottobre 1987, n. 10683 (ud. 8 giugno 1987), T., in *questa Rivista* 1988, 310.

■ I pedoni che intendono attraversare la carreggiata fuori degli appositi passaggi (strisce zebra), non solo devono dare la precedenza ai conducenti di veicoli, ma sono tenuti a compiere con particolare cautela l'attraversamento, specie se eseguito in prossimità di crocevia. * Cass. pen., sez. IV, 6 ottobre 1987, n. 10371 (ud. 27 marzo 1987), F. ed altro, in *questa Rivista* 1988, 103.

■ Il diritto di precedenza stabilito dall'art. 134, comma sesto, c.s. a favore dei veicoli quando i pedoni attraversino la strada fuori delle strisce pedonali, va collegato e temperato con le condizioni dei luoghi e della circolazione veicolare, per cui tale diritto non è ravvisabile rispetto al pedone, che pur attraversando la strada fuori delle predette strisce, abbia iniziato l'attraversamento con congruo anticipo rispetto ai veicoli che sopraggiungono. * Cass. pen., sez. IV, 30 aprile 1987, n. 5349 (ud. 30 ottobre 1986), L., in *questa Rivista* 1987, 773.

■ Il precetto contenuto nell'art. 134, comma sesto, c.s., non va inteso nel senso che i pedoni siano tenuto ad iniziare l'attraversamento della carreggiata fuori delle strisce pedonali solo quando non sopraggiungono veicoli, nè che l'obbligo in questione non possa venir meno quando il pedone faccia ragionevole affidamento sull'attenzione del conducente del veicolo e sul rispetto, da parte di questo, del precetto di cui all'art. 102, comma terzo, c.s. * Cass. pen., sez. IV, 6 ottobre 1986, n. 10445 (ud. 23 giugno 1986), V., in *questa Rivista* 1987, 216.

■ I pedoni che attraversano la carreggiata fuori degli appositi passaggi hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli, anche se questi procedano contromano, o a velocità eccessiva, o in violazione di altre norme di legge e della comune prudenza. * Cass. pen., sez. IV, 29 ottobre 1985, n. 9877 (ud. 21 marzo 1985), C. p.c. in proc. c. S., in *questa Rivista* 1986, 292.

■ Quando il pedone attraversa fuori dalle strisce pedonali, la norma di cui all'art. 134, sesto comma c.s. deve contemperarsi con quella di cui agli artt. 101 e 102 dello stesso codice. Sicché, in caso di investimento, il conducente – che abbia violato tali disposizioni – non può invocare come scriminante la mancata cessione della precedenza da parte del pedone, in quanto tale inosservanza può essere valutata quale concausa dell'evento, ma non interrompe giammai il nesso di causalità tra il comportamento di guida del conducente e l'incidente. Ne consegue che l'arresto di un pedone al centro della carreggiata non significa inequivocabilmente sospensione dell'attraversamento e cessione della precedenza ai veicoli, non potendosi escludere che il momentaneo arresto sia dovuto a panico o disorientamento e che sia seguito da movimento inconsulto e ripresa di attraversamento. * Cass. pen., sez. IV, 23 maggio 1984, n. 4756 (ud. 5 marzo 1984), C., in *questa Rivista* 1985, 190.

■ L'art. 134, c.s. impone ai pedoni, che attraversano la carreggiata al di fuori degli attraversamenti pedonali, di dare precedenza ai conducenti dei veicoli. Tale norma va intesa nel senso che, in una strada a doppio senso di marcia, l'attraversamento da parte del pedone deve essere compiuto in due tempi, superando la prima metà della carreggiata, momentaneamente libera da veicoli sopraggiungenti da sinistra, per fermarsi in corrispondenza dell'asse stradale, e dare la precedenza a quelli provenienti da destra. * Cass. pen., sez. IV, 23 luglio 1981, n. 7390 (ud. 9 aprile 1981), B. ed altro, in *questa Rivista* 1982, 108.

■ Il pedone che in una strada extraurbana, priva di passaggi pedonali, attraversa la carreggiata per raggiungere un autobus di linea alla fermata sul lato opposto e notando il sopraggiungere di un automezzo si fermi indeciso se proseguire o meno, non può essere considerato in colpa se, avendo notato che il conducente dell'automezzo si è a sua volta fermato, completi l'attraversamento e venga investito, in questa successiva fase, per l'improvviso contemporaneo movimento del veicolo. In queste condizioni, l'automobilista, fermandosi, lascia intendere di voler rinunciare alla precedenza di diritto, per consentire al pedone di raggiungere l'autobus che sta per partire e, pertanto, non può reclamare l'osservanza di quel diritto al quale ha rinunciato. * Cass. pen., sez. IV, 19 settembre 1980, n. 9676 (ud. 27 maggio 1980), V.

Legislazione e documentazione

I

D.M. (Min. infr.) 29 settembre 2023. **Disciplina transitoria del regime delle approvazioni dei dispositivi di controllo di durata della sosta (parcometri)** (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. – n. 266 del 14 novembre 2023*).

1. (Oggetto e ambito di applicazione). 1. Il presente decreto disciplina il regime delle approvazioni dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui all'art. 7, comma 5 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 rilasciate in riferimento a diverse norme tecniche di settore.

2. Il presente decreto si applica a tutti i dispositivi di controllo di durata della sosta approvati o da approvare.

2. (Validità delle approvazioni). 1. I decreti di approvazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta emanati in riferimento alle norme tecniche in vigore precedentemente alla norma tecnica UNI EN 12414:2020 mantengono la loro validità, e costituiscono condizione sufficiente ai fini della commercializzazione dei dispositivi, fino alla data del 31 dicembre 2025.

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai dispositivi di controllo di durata della sosta che hanno ottenuto solo una estensione di approvazione in riferimento alla UNI EN 12414:2020, relativa alla modifica di uno o più componenti.

3. I dispositivi di controllo di durata della sosta già installati, approvati in riferimento alle norme tecniche in vigore precedentemente alla norma tecnica UNI EN 12414:2020, possono continuare ad essere utilizzati, gestiti e mantenuti, dalle amministrazioni locali o ad opera di terzi dalle stesse incaricati.

3. (Riesame dei decreti di approvazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta in riferimento alla norma tecnica previgente). 1. Le approvazioni dei dispositivi di controllo di durata della sosta possono essere riesaminate, a seguito di specifica istanza da parte dei titolari delle approvazioni rilasciate esclusivamente in riferimento alla norma tecnica UNI EN CEI 12414:2001, al fine di ottenere la conferma del decreto di approvazione in riferimento alla norma tecnica UNI EN 12414:2020.

2. Per presentare istanza di riesame del decreto di approvazione dovranno essere prodotte le certificazioni della conformità ai requisiti integrativi previsti dalla norma tecnica in vigore.

3. L'eventuale conferma di approvazione può richiedere di apportare modifiche al prototipo depositato presso questa Direzione generale.

4. L'approvazione ministeriale e/o la conferma di approvazione non possono essere sostituite dalla dichiarazione di conformità alla norma tecnica rilasciata dal produttore o dalla certificazione di conformità attestata da un ente certificatore terzo.

4. (Disposizioni finali). 1. Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

II

D.M. (Min. infr.) 11 ottobre 2023. **Nuova disciplina dei tipi e delle caratteristiche delle speciali targhe di riconoscimento delle autovetture e degli autoveicoli di agenti diplomatici esteri** (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. – n. 277 del 27 novembre 2023*).

1. (Caratteristiche tecniche delle targhe speciali di cui all'art. 131 del codice della strada). 1. Le dimensioni e il formato dei caratteri alfabetici e numerici delle targhe speciali di riconoscimento, anteriori e posteriori, delle autovetture e degli autoveicoli di cui all'art. 131, comma 2, del codice della strada, sono conformi a quanto previsto dagli allegati 1 e 2 del presente decreto.

2. Il fondo delle targhe è bianco. I caratteri alfabetici e numerici sono di colore azzurro. L'emblema della Repubblica italiana e la sigla «I» sono di colore nero.

3. Le targhe di cui al comma 1 recano sulla sinistra la sigla identificativa della serie di appartenenza, a due o tre caratteri alfabetici in coerenza con le disposizioni dell'art. 2, seguita da cinque caratteri numerici, che assumono tutti i valori dallo zero al nove, secondo una progressione naturale a 5 posizioni da destra verso sinistra.

4. Si applicano le disposizioni di cui agli articoli 259 e 260 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

2. (Definizione delle serie e degli aventi diritto). 1. Le targhe di cui all'art. 1 sono rilasciate nelle seguenti serie ed alle seguenti condizioni:

a) serie «CD», per autovetture e autoveicoli adibiti ad uso promiscuo, appartenenti ad agenti diplomatici, nonché alle persone che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godano delle immunità spettanti agli agenti suddetti;

b) serie «CC», per autovetture e autoveicoli adibiti ad uso promiscuo, appartenenti a funzionari consolari diversi da quelli onorari nonché alle persone che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godano delle immunità spettanti ai predetti funzionari consolari;

c) serie «PTA», per autovetture e autoveicoli adibiti ad uso promiscuo, appartenenti ai membri del personale amministrativo e tecnico delle missioni diplomatiche accreditate presso il Quirinale e la Santa Sede e delle rappresentanze permanenti accreditate presso organizzazioni internazionali con sede in Italia, nonché ad impiegati consolari e alle persone che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godano delle immunità spettanti agli agenti suddetti.

3. (Sostituzione progressiva delle targhe della serie «CD» e «CC» ed assegnazione delle nuove targhe della serie «PTA»). 1. Fermo restando quanto previsto dall'art. 131, comma 3, del codice della strada, le targhe delle serie «CD» e «CC», rilasciate conformemente al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 agosto 1995 e quelle per autovetture e autoveicoli adibiti ad uso promiscuo, appartenenti ai membri del personale ammini-

strativo e tecnico delle missioni diplomatiche accreditate presso il Quirinale e la Santa Sede e delle rappresentanze permanenti accreditate presso organizzazioni internazionali con sede in Italia, nonchè ad impiegati consolari e alle persone che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godano delle immunità spettanti agli agenti suddetti, che saranno sostituite da targhe della serie «PTA» di cui all'art. 2, lettera c), sono progressivamente sostituite con quelle di cui all'art. 2, entro il termine massimo di diciotto mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del decreto direttoriale di cui all'art. 4.

2. Ai fini del comma 1 si procede alla sostituzione ivi prevista nel rispetto dei seguenti termini, tutti decorrenti dalla data di entrata in vigore delle disposizioni del decreto di cui all'art. 3:

a) entro sessanta giorni, per le targhe la cui sequenza numerica termina per «0», «1» e «2»;

b) dal sessantunesimo al centovesimo giorno per le targhe la cui sequenza numerica termina per «3», «4» e «5»;

c) dal centovesimo al centottantesimo giorno per le targhe la cui sequenza numerica termina per «6», «7» e «8»;

d) dal centottantesimo giorno e fino allo scadere di cui al comma 1, per le targhe la cui sequenza numerica termina per «9» e per quelle di cui alle lettere a), b) e c) per le quali non si sia provveduto nei termini ivi previsti.

3. Trascorso il termine di diciotto mesi di cui al comma 1, la circolazione con targhe delle serie «CD» e «CC», rilasciate conformemente al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 agosto 1995, fatto salvo quanto disposto dall'art. 93 del codice della strada, è sanzionata ai sensi dell'art. 100, comma 12, del codice della strada.

4. Fermo restando quanto previsto dal comma 3, è possibile chiedere la sostituzione delle targhe di cui al comma 1, anche dopo la scadenza del termine ivi previsto.

5. Per le finalità di cui all'art. 131, comma 4, del codice della strada, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale provvede a:

a) comunicare tempestivamente all'ufficio della Motorizzazione che ha emesso targhe e documenti di circolazione la cessazione dello status diplomatico di colui al quale il veicolo

appartiene ai fini dell'aggiornamento dei dati d'archivio presso il Centro elaborazione dati della Motorizzazione;

b) richiedere, per il tramite delle rappresentanze diplomatiche competenti, la restituzione delle targhe e dei documenti di circolazione quando cessa lo status diplomatico di colui al quale il veicolo appartiene, nel rispetto del termine previsto dal succitato art. 131, comma 4, del codice della strada. Le targhe ed i documenti di circolazione dismessi non sono riassegnabili e sono consegnati all'ufficio della Motorizzazione che li ha emessi per essere distrutti.

4. (*Procedure e modalità operative*). 1. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto della Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione, del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con l'Ufficio del cerimoniale diplomatico della Repubblica italiana del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono stabilite le procedure per l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 1, 2 e 3, ivi comprese quelle relative alla richiesta delle targhe ed alla loro consegna agli aventi diritto.

2. A decorrere dalla data di applicabilità delle disposizioni del decreto di cui al comma 1, il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 agosto 1995 è soppresso.

5. (*Invarianza degli oneri finanziari*). 1. Alla distruzione delle targhe delle serie «CD» e «CC», prodotte conformemente al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 agosto 1995, divenute inutilizzabili, provvedono i competenti uffici della Motorizzazione civile, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. Dall'attuazione del presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

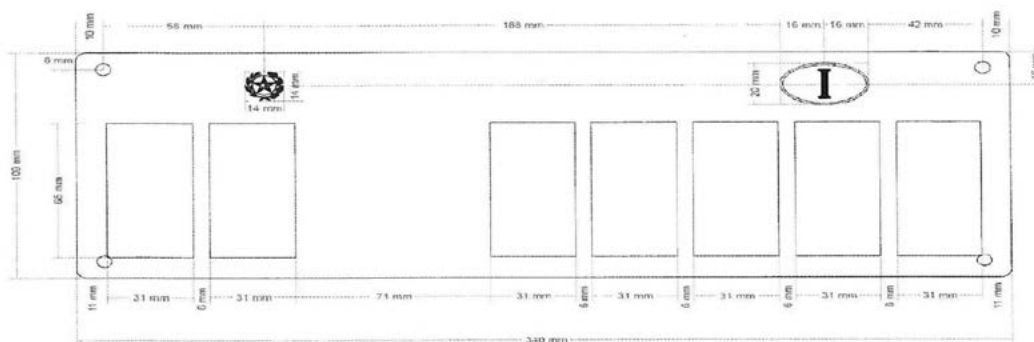
6. (*Disposizioni finali*). 1. Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

2. Le disposizioni del presente decreto sono applicabili a decorrere dalla data che sarà stabilita con il decreto dirigenziale di cui all'art. 4.

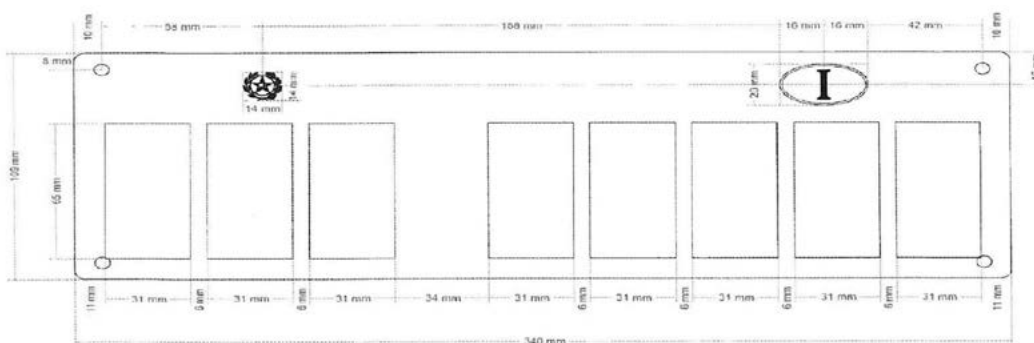
Targhe Autovetture CC CD PTA

Targhe Autovetture CC CD PTA

Targhe CC e CD

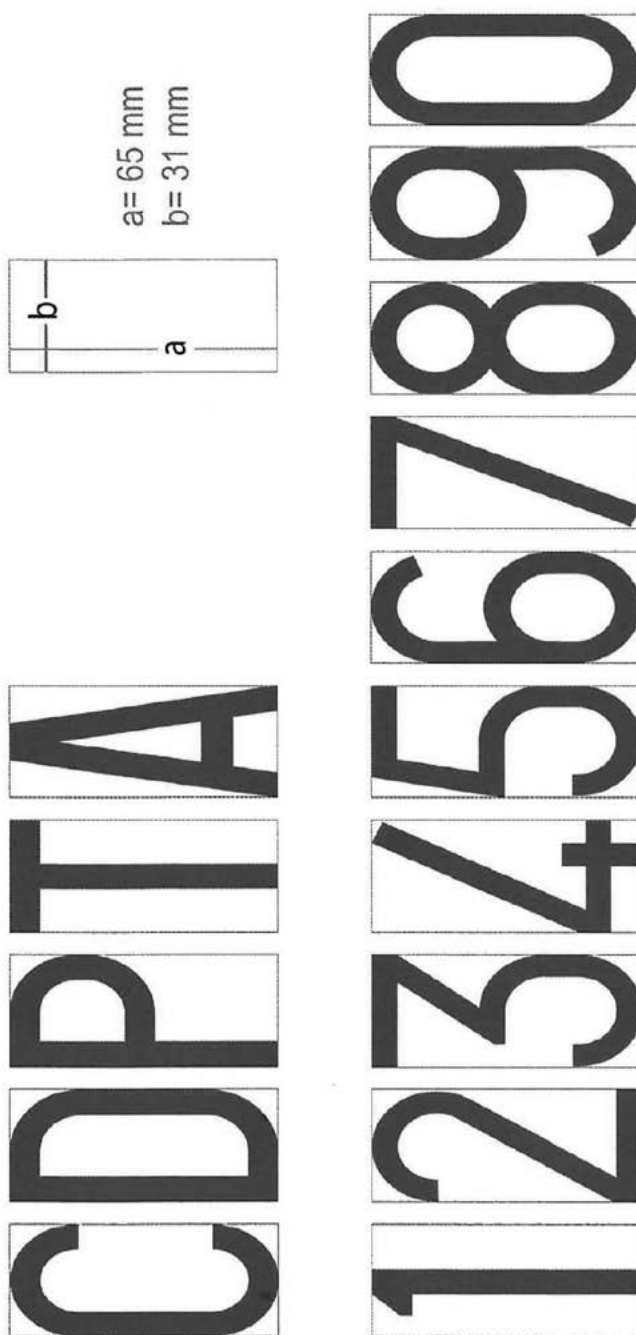


Targhe PTA



CARATTERI ALFANUMERICI
Targhe Autovetture CC CD PTA

CARATTERI ALFANUMERICI Targhe Autovetture CC CD PTA



III

D.L. 18 ottobre 2023, n. 145. **Misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili** (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. – n. 244 del 18 ottobre 2023*), convertito, con modificazioni, nella L. 15 dicembre 2023, n. 191 (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. – n. 293 del 16 dicembre 2023*).

(Estratto)

CAPO II

MISURE IN FAVORE DEGLI ENTI TERRITORIALI

10. (Trasporto pubblico locale). 1. Per il rifinanziamento del Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 è autorizzata la spesa di 500 milioni di euro per l'anno 2023, che costituisce limite massimo di spesa, al fine di contribuire a compensare in via definitiva la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022 e conseguente alle limitazioni alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico disposte in relazione all'emergenza sanitaria da COVID-19. Le risorse di cui al primo periodo sono ripartite entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, considerando unitariamente l'intero periodo, sulla base dei criteri stabiliti con il decreto di cui al comma 2 del citato articolo 200 tenendo conto dei contributi già assegnati a titolo di anticipazione e assicurando una compensazione uniforme in misura percentuale ai soggetti ivi previsti. Le eventuali regolazioni finanziarie tra le regioni, proporzionalmente alle effettive riduzioni dei ricavi subite nel periodo considerato, sono operate anche utilizzando, a tal fine, le risorse di cui all'articolo 200, comma 2 bis, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, non ancora ripartite e con le modalità ivi previste.

2. Per far fronte alle esigenze emerse in corso d'anno, il fondo di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto legge 14 gennaio 2023, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 2023, n. 23 è incrementato di 35 milioni di euro per l'anno 2023.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 535 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede ai sensi dell'articolo 23.

10 bis. (*Misure per favorire l'accesso al trasporto pubblico da parte delle persone a mobilità ridotta*). 1. Al fine di garantire il diritto delle persone a mobilità ridotta all'accesso al trasporto pubblico, il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16 bis, comma 1, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementato di 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2024.

2. Ferme restando le modalità di riparto di cui all'articolo 27, comma 2, del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le risorse di cui al comma 1 del presente articolo sono suddivise esclusivamente sulla base del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento del rapporto tra il numero di posti offerti sui mezzi di trasporto pubblico locale accessibili alle persone a mobilità ridotta e il totale dei posti offerti rispetto al medesimo rapporto registrato nell'anno precedente.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare entro il 31 maggio 2024, sono determinati i criteri di

qualificazione dei posti accessibili alle persone a mobilità ridotta per ogni tipologia di mezzo di trasporto pubblico per le finalità di cui al presente articolo, anche ulteriori rispetto agli obblighi di legge, e le modalità di acquisizione delle informazioni necessarie attraverso l'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

4. Le risorse di cui al comma 1 del presente articolo sono ripartite con il medesimo decreto di cui all'articolo 27, comma 2, del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

5. I siti internet e le applicazioni elettroniche che forniscono informazioni sui percorsi dei mezzi del trasporto pubblico locale sono tenuti a indicare anche i percorsi accessibili alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

CAPO III

MISURE IN MATERIA DI INVESTIMENTI
E IN MATERIA DI SPORT

10 quater. (*Incremento del fondo «Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto»*). 1. Al fine di incrementare il fondo denominato «Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto», istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 1, comma 5 bis, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è autorizzata la spesa di 2,4 milioni di euro per l'anno 2023. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

IV

D.L.vo 22 novembre 2023, n. 184. **Recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021, recante modifica della direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità** (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. – n. 290 del 13 dicembre 2023*).

1. (Modifiche al nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285). 1. Al nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 9, comma 6, primo periodo, le parole: «all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modificazioni ed integrazioni» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 124 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209»;

b) all'articolo 193, comma 1, le parole: «a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209».

2. (Modifiche al codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209). 1. Al codice delle as-

sicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 1:

1) alla lettera fff), il numero 4 *bis*) è sostituito dal seguente:

«4 *bis*) nel caso in cui un veicolo è spedito da uno Stato membro ad un altro, a seconda della scelta della persona responsabile della copertura della responsabilità civile, lo Stato membro di immatricolazione o, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente, lo Stato membro di destinazione, per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione;»;

2) la lettera rrr) è sostituita dalla seguente:

«rrr) veicolo:

1) qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con:

1.1) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h; o

1.2) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h;

2) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al numero 1), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno;

3) i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.».

b) all'articolo 1, dopo il comma 1, è inserito il seguente: «1 *bis*. Fatti salvi i numeri 1) e 2) della lettera rrr) del comma 1, le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi del presente codice.»;

c) all'articolo 122:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente»;

2) dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1 *bis*. La disposizione di cui al comma 1 si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.

1 *ter*. L'obbligo di cui al comma 1 riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni. Resta valida, ai fini dell'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1, la stipula, da parte di soggetti pubblici o privati, di polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli secondo la prassi contrattuale in uso, quando utilizzati per le attività proprie di tali soggetti, sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze.

1 *quater*. Alla violazione della disposizione di cui al comma 1 si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione della disposizione di cui al comma 1 *ter* è soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122 *bis*, comma 2, è soggetta alle sanzioni amministrative di cui al citato articolo 193 del decreto legislativo n. 285 del 1992, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal comma 2 del citato articolo 193. Si applicano le disposizioni del titolo VI del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.»;

d) dopo l'articolo 122 è inserito il seguente:

«Art. 122 *bis* (Deroghe). – 1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 122, comma 1, del presente codice e dall'articolo 193 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente, non sono soggetti all'obbligo di assicurazione.

2. La deroga di cui al comma 1 si applica anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei soggetti di cui all'articolo 122, comma 3, per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione resa ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. Il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro dieci giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a dieci mesi, rispetto all'annualità. Per i veicoli di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro cinque giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a undici mesi, rispetto all'annualità. Con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Ivass, possono essere disciplinati ulteriori casi e modalità di sospensione dell'obbligo assicurativo tenuto conto del precipuo valore collezionistico dei veicoli di cui al medesimo articolo 60.

3. La sospensione di cui al comma 2 è attivata dal momento della registrazione nella banca dati di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 agosto 2013, n. 110, secondo le modalità previste dall'articolo 3, comma 2, del medesimo regolamento. L'impresa ne dà tempestiva comunicazione all'assicurato.

4. In caso di sinistro provocato da un veicolo di cui ai commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 283, comma 1, lettera b).

5. Qualora il veicolo responsabile del sinistro stazioni abitualmente in un altro Stato membro, il Fondo di garanzia di cui all'articolo 283 può presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.»;

e) all'articolo 124, comma 1, dopo le parole: «responsabilità civile» sono aggiunte le seguenti: «dei veicoli a motore.»;

f) l'articolo 128 è sostituito dal seguente:

«Art. 128 (Massimali di garanzia). – 1. Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile dei veicoli a motore e dei natanti, il contratto è stipulato per somme non inferiori ai seguenti importi:

a) nel caso di danni alle persone un importo di euro 6.450.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

b) nel caso di danno alle cose, euro 1.300.000 per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;

bbis) per i veicoli a motore adibiti al trasporto di persone classificati nelle categorie M2 e M3 ai sensi dell'articolo 47 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, un importo minimo di copertura pari a euro 30.000.000 per sinistro per i danni alle persone, indipendentemente dal numero delle vittime, e a euro 2.000.000 per sinistro per i danni alle cose, indipendentemente dal numero dei danneggiati.

2. Ogni cinque anni dalla data del 22 dicembre 2021, gli importi di cui al comma 1, lettere *a*) e *b*), sono indicizzati automaticamente in linea con l'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) stabilito a norma del regolamento (UE) 2016/792 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati e all'indice dei prezzi delle abitazioni, e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio, per effetto degli atti delegati adottati dalla Commissione europea entro sei mesi dalla fine di ciascun periodo di cinque anni.»;

g) dopo l'articolo 132 è inserito il seguente:

«Art. 132.1 (Preventivatore per il confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli). – 1. I consumatori confrontano gratuitamente i prezzi, le tariffe e le condizioni contrattuali delle imprese di assicurazione che forniscono copertura nel ramo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, attraverso lo strumento indipendente denominato "Preventivass", consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese e del made in Italy.

2. Il preventivatore è dotato delle seguenti caratteristiche:

a) assicura che i prestatori di servizi ricevano pari trattamento nei risultati di ricerca;

b) indica chiaramente l'identità dei proprietari e degli operatori dello strumento di confronto;

c) enuncia i criteri chiari e oggettivi su cui si basa il confronto;

d) utilizza un linguaggio chiaro;

e) fornisce informazioni precise e aggiornate e indica la data dell'ultimo aggiornamento;

f) è aperto a qualsiasi prestatore dell'assicurazione obbligatoria di cui al comma 1, mette a disposizione le informazioni pertinenti, include un'ampia gamma di offerte che copre un segmento significativo del mercato dell'assicurazione autoveicoli e, se le informazioni presentate non forniscono un quadro completo del mercato, fornisce all'utente una chiara indicazione in tal senso prima di mostrare i risultati;

g) prevede una procedura efficace per segnalare le informazioni errate;

h) comprende una dichiarazione indicante che i prezzi si basano sulle informazioni fornite e fa salvi ulteriori sconti applicabili in sede di sottoscrizione del contratto.»;

h) all'art. 132 *bis*, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Al fine di cui al comma 1, gli intermediari forniscono l'indicazione dei premi offerti dalle imprese di assicurazione mediante collegamento telematico al preventivatore di cui all'articolo 132.1, consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese del made in Italy e senza obbligo di rilascio di supporti cartacei.»;

i) all'articolo 134:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Il contraente o, se persona diversa, il proprietario ovvero l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o il locatario in caso di locazione finanziaria hanno diritto di esigere in qualunque momento, entro quindici giorni dalla richiesta, l'attestazione sullo stato del rischio relativo ad almeno gli ultimi cinque anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, oppure dell'assenza di sinistri. Le imprese di assicurazione non trattano i contraenti in maniera discriminatoria, nè maggiorano i premi in ragione della loro nazionalità o unicamente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza. Le imprese di assicurazione trattano le attestazioni emesse in altri Stati membri alla pari di quelle emesse da un'im-

presa di assicurazione avente sede nel territorio della Repubblica, anche in relazione all'applicazione di eventuali sconti. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 o di cui all'articolo 135.»;

2) il comma 1 *bis* è abrogato;

3) il comma 1 *ter* è abrogato;

4) al comma 2, le parole: «Il regolamento prevede l'obbligo, a carico delle imprese di assicurazione, di inserimento delle» sono sostituite dalle seguenti: «L'impresa di assicurazione inserisce le»;

5) al comma 3, il secondo periodo è soppresso;

6) dopo il comma 4 *quater* sono aggiunti i seguenti:

«4 *quinquies*. L'impresa adotta, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, politiche relative all'uso delle attestazioni di sinistralità pregressa nel calcolare i premi e pubblica una panoramica generale delle stesse.

4 *sexies*. Fino all'emanazione da parte della Commissione europea dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 16 della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009, il quale specifica, per mezzo di un modello, la forma e il contenuto delle attestazioni di sinistralità pregressa, si applicano le disposizioni adottate dall'IVASS con proprio regolamento.»;

l) dopo l'articolo 144 è inserito il seguente:

«Art. 144 *bis* (Tutela dei danneggiati nei sinistri in cui è coinvolto un rimorchio trainato da un veicolo). – 1. Nel caso di un sinistro causato da un insieme di veicoli consistente in un veicolo trainante e in un rimorchio, laddove il rimorchio disponga di un'assicurazione della responsabilità civile separata, il danneggiato può presentare la propria richiesta di indennizzo direttamente all'impresa di assicurazione che ha assicurato il rimorchio, ove:

a) possa essere identificato il rimorchio, ma non possa essere identificato il veicolo trainante e

b) la legge nazionale applicabile al sinistro preveda che l'assicuratore del rimorchio provveda all'indennizzo.

2. L'impresa di assicurazione del rimorchio che ha indennizzato il danneggiato esercita l'azione di regresso nei confronti dell'impresa che ha assicurato il veicolo trainante o del Fondo di garanzia per le vittime della strada o dell'equivalente organismo dello Stato membro la cui legge nazionale si applica nel caso di sinistro.

3. Nel caso di sinistro di cui al comma 1, l'assicuratore del rimorchio, laddove la legge nazionale applicabile al sinistro lo obblighi a fornire un indennizzo completo, informa il danneggiato, su richiesta di quest'ultimo e senza indebito ritardo:

a) dell'identità dell'assicuratore del veicolo trainante o

b) qualora l'assicuratore del rimorchio non sia in grado di identificare l'assicuratore del veicolo trainante, del meccanismo di indennizzo previsto dal Fondo di garanzia per le vittime della strada o dall'equivalente organismo di altro Stato membro.»;

m) all'articolo 283:

1) al comma 1, la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

«*c*) l'impresa che assicura il veicolo, al momento del sinistro verificatosi nel territorio della Repubblica, sia assoggettata a procedura di regolazione dell'insolvenza o a una procedura di liquidazione, come definita ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera *d*) della direttiva 2009/138/CE, o vi venga assoggettata in un momento successivo, e il danneggiato sia anch'esso residente nel territorio della Repubblica. Nel caso in cui il responsabile del sinistro sia assicurato presso un'impresa di un altro Stato membro, il Fondo di garanzia per le vittime della strada ha diritto di

recuperare dall'omologo organismo di garanzia le somme corrisposte ai danneggiati;»;

2) al comma 1, dopo la lettera *c*) è inserita la seguente:

«*c bis*) il natante risulti assicurato presso una impresa operante nel territorio della Repubblica, in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, e che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente;»;

3) al comma 2, terzo periodo, le parole: «lettera *c*)» sono sostituite dalle seguenti: «lettere *c*) e *c bis*)»;

4) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. Nei casi previsti dal comma 1, lettere *b*), *c*), *c bis*), *d*), *d bis*) e *d ter*), il danno è risarcito nei limiti dei massimali di cui all'articolo 128 e agli atti delegati di adeguamento all'IPCA adottati dalla Commissione europea.»;

5) dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

«5 *bis*. Nel caso di liquidazione volontaria dell'impresa, il Fondo di garanzia per le vittime della strada ha diritto al regresso per l'importo pagato nei confronti dell'impresa.»;

n) dopo l'articolo 283 è inserito il seguente:

«Art. 283 *bis* (Obblighi di informativa a carico del Fondo di garanzia per le vittime della strada). – 1. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 247, il Fondo di garanzia per le vittime della strada informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione di un'impresa avente sede legale nel territorio della Repubblica e autorizzata all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.»;

o) all'articolo 284:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Sinistri causati da natanti in altro Stato membro»;

2) al comma 1:

2.1) dopo la parola: «altresì» sono aggiunte le seguenti: «, in conformità all'articolo 283, comma 1, lettera *c bis*)»;

2.2) dopo le parole: «risarcire i» sono inserite le seguenti: «danni derivanti dai»;

2.3) la parola: «veicoli» è sostituita dalla seguente: «natanti»;

3) al comma 2, le parole: «Ministro dello sviluppo economico» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle imprese e del made in Italy»;

p) all'articolo 285:

1) dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1 *bis*. Il Fondo di cui al comma 1 coopera, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con gli organismi di compensazione istituiti ai sensi dell'articolo 25 *bis* della direttiva 2009/103/CE, con tutte le altre parti interessate, nonché con le autorità competenti degli Stati membri. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche.

1 *ter*. L'impresa designata di cui all'articolo 286, comma 1, informa il Fondo di cui al comma 1 della ricezione della richiesta. Qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, il Fondo di cui al comma 1 provvede ad informare l'organismo equivalente dello Stato membro di origine dell'impresa e l'impresa di detto Stato membro soggetta a procedura di liquidazione, o il suo amministratore straordinario o il liquidatore, quali definiti, rispettivamente, all'articolo 268, lettere *e*) e *f*), della direttiva 2009/138/CE, della richiesta. L'impresa

operante nel territorio della Repubblica in regime di stabilimento o di libera prestazione di servizi, assoggettata a procedura di regolazione dell'insolvenza o a una procedura di liquidazione, come definita ai sensi dell'articolo 268, paragrafo 1, lettera *d*) della direttiva 2009/138/CE, informa il Fondo di cui al comma 1 nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta di indennizzo che è stata ricevuta dal Fondo stesso. Il Fondo di cui al comma 1, che ha anticipato l'indennizzo al danneggiato, ha diritto di richiedere il rimborso delle somme versate all'organismo omologo responsabile ultimo per il sinistro.

1 *quater*. Qualora il responsabile ultimo sia l'organismo dello Stato membro di origine dell'impresa di un altro Stato membro, il Fondo di cui al comma 1, che ha indennizzato il danneggiato, ha diritto di richiedere il rimborso delle somme versate al corrispondente organismo del suddetto Stato membro che provvede al pagamento entro sei mesi o entro il diverso termine convenuto.»;

2) al comma 2, le parole: «Ministro dello sviluppo economico» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle imprese del made in Italy»;

3) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3 *bis*. Nei casi di cui all'articolo 283, comma 1, lettera *c*), il contributo di cui al comma 3 è versato esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.»;

q) all'articolo 286:

1) al comma 1, dopo le parole: «lettere *a*), *b*), *c*)» sono inserite le seguenti: «, *c bis*)» e le parole: «Ministro dello sviluppo economico» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle imprese e del made in Italy»;

2) al comma 2, le parole: «Ministero dello sviluppo economico» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle imprese e del made in Italy»;

r) all'articolo 287:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «lettere *a*), *b*)» sono inserite le seguenti: «, *c bis*)»;

2) al comma 5, le parole: «lettera *c*)» sono sostituite dalle seguenti: «lettere *c*) e *c bis*)» e dopo le parole: «dell'impresa di assicurazione» sono aggiunte le seguenti: «o altro soggetto che gestisce la procedura cui è soggetta l'impresa»;

s) l'articolo 288 è sostituito dal seguente:

«Art. 288 (Diritti dei danneggiati nei confronti del Fondo di garanzia per le vittime della Strada). – 1. I danneggiati da veicoli assicurati con imprese con sede legale nel territorio della Repubblica che esercitano i rami di responsabilità civile dei veicoli a motore e dei natanti soggette a procedure di cui all'articolo 283, comma 1, lettere *c*) e *c bis*), possono far valere, nei limiti delle somme indicate dall'articolo 283, comma 4, i diritti derivanti dal contratto nei confronti della CONSAP – Fondo di garanzia per le vittime della strada, richiedendo l'indennizzo direttamente all'impresa designata per il territorio in cui è avvenuto il sinistro.

2. Entro tre mesi dalla richiesta di cui al comma 1, l'impresa designata:

a) formula un'offerta di indennizzo motivata con la quale chiarisce di essere tenuta a provvedere all'indennizzo, in quanto la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati o

b) fornisce una risposta motivata con la quale chiarisce di non essere tenuta a provvedere all'indennizzo, o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

3. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità al comma 2, lettera *a*), l'impresa designata provvede a indennizzare il danneggiato senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre mesi dall'accettazione, da parte del danneggiato, dell'offerta motivata di indennizzo. Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, l'impresa designata provvede a indennizzare il danneggiato entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta. La somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del danno.

4. L'impresa designata non subordina il pagamento dell'indennizzo alla condizione che il danneggiato dimostri che la persona fisica o giuridica responsabile non è in grado o rifiuta di pagare, o a condizioni diverse da quelle stabilite nei commi 1, 2 e 3.

5. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 146, comma 1, in quanto compatibili.;

t) all'articolo 290, comma 2, le parole: «lettera *c*)» sono sostituite dalle seguenti: «lettere *c*) e *c bis*)» e le parole: «posta in liquidazione coatta» sono soppresse;

u) all'articolo 292, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nel caso previsto dall'articolo 283, comma 1, lettere *c*) e *c bis*), l'impresa designata che, anche in via di transizione, ha risarcito il danno è surrogata, per importo pagato, nei diritti dell'assicurato e del danneggiato verso l'impresa. Se l'impresa è posta in liquidazione coatta sussistono gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.»;

v) all'articolo 296:

1) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per l'esercizio delle funzioni di cui al l'articolo 297, comma 1 *bis*, la CONSAP utilizza il contributo di cui all'articolo 285, comma 3 *bis*.»;

2) dopo il comma 2 *bis* è aggiunto, in fine, il seguente:

«2 *ter*. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 146, comma 1, in quanto compatibili.»;

z) all'articolo 297, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1 *bis*. L'Organismo di indennizzo italiano è altresì incaricato di risarcire gli aventi diritto, che abbiano residenza nel territorio della Repubblica, per danni a cose o a persone derivanti da sinistri avvenuti in un altro Stato membro qualora l'impresa di assicurazione sia assoggettata a procedura di liquidazione, o ad altra procedura equivalente, indipendentemente dall'accertamento dello stato di insolvenza, o vi venga assoggettata in un momento successivo.

1 *ter*. Nei casi di cui all'articolo 297, comma 1 *bis*, il contributo di cui all'articolo 285, comma 3 *bis*, è versato esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.

1 *quater*. Fatti salvi gli obblighi di cui all'articolo 247, l'Organismo di indennizzo italiano informa tempestivamente i corrispondenti organismi degli Stati membri dell'apertura della procedura di liquidazione coatta amministrativa di un'impresa autorizzata dall'IVASS all'esercizio nel territorio della Repubblica delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli a motore.»;

aa) all'articolo 298:

1) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1 *bis*. Gli aventi diritto possono altresì presentare all'Organismo di indennizzo italiano richiesta di risarcimento nei casi previsti dall'articolo 297, comma 1 *bis*.»;

2) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. La persona lesa residente in Italia, entro due mesi dall'accadimento del sinistro, può chiedere l'indennizzo all'Organismo di indennizzo italiano nelle situazioni previste nell'articolo 297, comma 1, lettere *b*) e *c*). L'Organismo di indennizzo italiano pone fine al suo intervento in caso di successiva risposta motivata dell'impresa di assicurazione o del suo mandatario per la liquidazione dei sinistri alla richiesta degli aventi diritto al risarcimento, a condizione che tale risposta sia inviata entro il termine di due mesi dalla presentazione della richiesta all'Organismo di indennizzo italiano.»;

3) al comma 6, dopo la lettera *d*) è aggiunta la seguente:

«*dbis*) l'amministratore straordinario o il commissario liquidatore, nel caso in cui l'impresa sia assoggettata, rispettivamente, alla procedura di amministrazione straordinaria o di liquidazione coatta amministrativa.»;

4) dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

«6 *bis*. L'impresa di assicurazione del veicolo responsabile del sinistro informa l'Organismo di indennizzo italiano nel momento in cui indennizza o nega la responsabilità in relazione a una richiesta che è stata ricevuta anche dall'Organismo ai sensi del comma 1 *bis* del medesimo articolo.

6 *ter*. Entro tre mesi dalla richiesta, l'Organismo di indennizzo italiano: *a*) formula un'offerta di indennizzo motivata con la quale chiarisce di essere tenuto a provvedere all'indennizzo, in quanto la richiesta non è contestata e i danni sono stati parzialmente o interamente quantificati; *b*) fornisce una risposta motivata con la quale chiarisce di non essere tenuto a provvedere all'indennizzo, o con la quale neghi la responsabilità ovvero dichiara che la responsabilità non è chiaramente determinata ovvero che i danni non sono stati interamente quantificati.

6 *quater*. Laddove l'indennizzo sia dovuto in conformità al comma 6 *ter*, lettera *a*), l'Organismo di indennizzo italiano provvede a indennizzare l'avente diritto senza indebito ritardo e, in ogni caso, entro tre mesi dall'accettazione da parte dell'avente diritto dell'offerta motivata di indennizzo. Ove i danni siano stati quantificati solo parzialmente, l'Organismo di indennizzo italiano provvede a indennizzare l'avente diritto entro tre mesi dall'accettazione dell'offerta. La somma corrisposta è imputata alla liquidazione definitiva del danno.

6 *quinquies*. L'Organismo di indennizzo italiano coopera, quando necessario, con gli omologhi organismi degli altri Stati membri, con i Fondi di garanzia di cui all'articolo 10 *bis* della direttiva 2009/103/CE, nonché con gli altri organismi di indennizzo di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/103/CE, nonché con le Autorità competenti degli Stati membri e con le altre parti interessate. Tale cooperazione include la richiesta, l'ottenimento e la fornitura di informazioni, compresi i dettagli di richieste di indennizzo specifiche.».

3. (Clausola di invarianza finanziaria). 1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

4. (Entrata in vigore). 1. Le disposizioni del presente decreto si applicano a decorrere dal 23 dicembre 2023.

V

D.L.vo 7 dicembre 2023, n. 207. **Recepimento della raccomandazione CERS/2011/3 del Comitato europeo per il rischio sistemico, del 22 dicembre 2011, relativa al mandato macroprudenziale delle autorità nazionali, e per l'attuazione degli articoli 23 ter, paragrafo 7, e 28, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1011, come modificato dal regolamento (UE) 2021/168** (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. - n. 300 del 27 dicembre 2023*).

(Estratto)

2. (Modifiche al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209).

1. All'articolo 188 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3 bis, è sostituito dal seguente:

«3 bis. LIVASS, nell'esercizio delle funzioni indicate al comma 1, ove la situazione lo richieda, anche a seguito del processo di controllo prudenziale di cui all'articolo 47 *quinquies*, adotta misure preventive o correttive nei confronti delle singole imprese di assicurazione o riassicurazione, ivi inclusi i provvedimenti specifici riguardanti:

a) la restrizione dell'attività, ivi incluso il potere di vietare l'ulteriore commercializzazione dei prodotti assicurativi;

b) il divieto di effettuare determinate operazioni anche di natura societaria o l'imposizione, per un periodo non superiore a tre mesi prorogabile al massimo per ulteriori tre mesi, di limitazioni, restrizioni o differimenti relativi ai diritti di riscatto esercitabili dai contraenti;

c) il divieto di distribuzione di utili o di altri elementi del patrimonio, nonché la fissazione di limiti all'importo totale della parte variabile delle remunerazioni dell'impresa;

d) il rafforzamento dei sistemi di governo societario, ivi incluso il contenimento dei rischi;

e) l'ordine di rimozione di uno o più esponenti aziendali o dei titolari di funzioni fondamentali qualora la loro permanenza in carica sia di pregiudizio per la sana e prudente gestione dell'impresa di assicurazione o di riassicurazione o per gli interessi degli assicurati e degli aventi diritto alle prestazioni assicurative. La rimozione non è disposta ove ricorrano gli estremi per pronunciare la decadenza ai sensi dell'articolo 76, salvo che sussista urgenza di provvedere.»;

b) dopo il comma 3 ter, è aggiunto il seguente:

«3 quater. Ai fini della salvaguardia della stabilità del sistema finanziario nel suo complesso e del contrasto di rischi sistemici LIVASS può adottare, sulla base delle raccomandazioni del Comitato per le politiche macroprudenziali, le misure preventive o correttive di cui al comma 3 bis, lettere a), b), c) e d), nei confronti di tutte o di singole imprese di assicurazione o riassicurazione.».

VI

D.M. (Min. giust.) 29 dicembre 2023, n. 217. **Regolamento recante: «Decreto ai sensi dell'articolo 87, commi 1 e 3 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 e dell'articolo 4, comma 1 del decreto legge 29 dicembre 2009, n. 193, convertito con modificazioni dalla legge 22 febbraio 2010, n. 24, recante modifiche al decreto del Ministro della giustizia di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione 21 febbraio 2011, n. 44»** (*Gazzetta Ufficiale Serie gen. - n. 303 del 30 dicembre 2023*) ed *avviso di rettifica* in *Gazzetta Ufficiale Serie gen. - n. 7 del 10 gennaio 2024*, ed *errata corrige* in *Gazzetta Ufficiale Serie gen. - n. 7 del 10 gennaio 2024*.

1. (Ambito di applicazione). 1. Il presente decreto stabilisce le regole tecniche riguardanti il deposito, la comunicazione e la notificazione con modalità telematiche degli atti e documenti, nonché la consultazione e gestione dei fascicoli informatici nel procedimento penale e nel procedimento civile, assicurando la conformità al principio di idoneità del mezzo e a quello della certezza del compimento dell'atto.

2. (Modifiche al decreto ministeriale 21 febbraio 2011, n. 44).

1. Al decreto ministeriale 21 febbraio 2011, n. 44, sono apportate le seguenti modificazioni

a) all'articolo 2, comma 1:

1) alla lettera b), le parole «struttura tecnologica-organizzativa» sono sostituite dalle seguenti: «piattaforma informatica» e dopo le parole «l'accesso» sono inserite le seguenti: «o il collegamento»;

2) dopo la lettera b), sono inserite le seguenti: «b bis): portale dei depositi telematici: piattaforma informatica che consente il deposito di atti e documenti in formato digitale da parte dei soggetti abilitati esterni e degli utenti privati; b ter): portale delle notizie di reato: piattaforma informatica che consente il deposito di atti e documenti in formato digitale riservata agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria ed a ogni altro soggetto tenuto per legge alla trasmissione della notizia di reato;»;

3) dopo la lettera e) è inserita la seguente: «e bis): servizio elettronico di recapito certificato qualificato: il servizio elettronico di recapito certificato qualificato come definito dal Regolamento (UE) n. 910/2014 (eIDAS);»;

4) la lettera f) è sostituita dalla seguente: «f) identificazione informatica: processo di identificazione dell'utente abilitato interno o esterno per l'accesso ai servizi, alle piattaforme e alle risorse del dominio giustizia, mediante autenticazione elettronica, in conformità alle disposizioni dettate in materia di identificazione e autenticazione elettronica dal decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e dal Regolamento (UE) n. 910/2014 (eIDAS);»;

5) alla lettera g), dopo le parole «firma elettronica» è aggiunta la seguente «qualificata» e sono soppresse le parole «avanzata, basata su un certificato qualificato, rilasciato da un certificatore accreditato, e generata mediante un dispositivo per la creazione di una firma sicura»;

6) dopo la lettera g) è inserita la seguente: «g bis): firma elettronica qualificata: firma elettronica avanzata, creata da un dispositivo per la creazione di una firma elettronica qualificata e basata su un certificato qualificato per firme elettroniche, di cui al Regolamento (UE) n. 910/2014 (eIDAS);»;

7) la lettera h) è sostituita dalla seguente: «h) fascicolo informatico: fascicolo contenente gli atti e i documenti redatti in forma di documento informatico nonché le copie informatiche di atti e documenti redatti in forma di documento analogico, nel rispetto di quanto stabilito dal codice dell'amministrazione digitale e dalla disciplina processuale vigente;»;

8) dopo la lettera h) è inserita la seguente: «h bis) applicativo informatico: insieme di programmi messi a disposizione dal Ministero della giustizia ai soggetti abilitati interni;»;

9) alla lettera m), al numero 3) dopo le parole «del giudice» sono aggiunte le seguenti: «, nonché le persone fisiche che possono stare in giudizio personalmente e quelle che rappresentano un ente privato» e il numero 4) è sostituito dal seguente: «4) soggetti abilitati esterni pubblici: l'Avvocatura generale dello Stato, le avvocature distrettuali dello Stato, gli avvocati e i procuratori dello Stato, gli altri dipendenti di amministrazioni statali, regionali, metropolitane, provinciali e comunali nonché il personale di polizia giudiziaria ed ogni altro soggetto tenuto per

legge alla trasmissione della notizia di reato e delle comunicazioni successive»;

10) alla lettera q) le parole «sentito DigitPa» sono sostituite dalle seguenti: «sentita l'Agenzia per l'Italia Digitale»;

11) la lettera u) è sostituita dalla seguente: «u) pagoPA: il sistema dei pagamenti a favore delle pubbliche amministrazioni e dei gestori di pubblici servizi, che si avvale della piattaforma tecnologica di cui all'articolo 5, comma 2, del CAD»;

12) la lettera v) è sostituita dalla seguente: «v) Identificativo unico di versamento: codice numerico conforme agli standard stabiliti da pagoPA, che costituisce elemento identificativo delle operazioni che transitano su pagoPA.»

13) le lettere z) e aa) sono soppresse;

b) all'articolo 7, al terzo comma, dopo le parole «è costituito» sono inserite le seguenti: «mediante i dati contenuti nell'indice di cui all'articolo 6 *quater* del CAD, ove disponibili, e»;

c) dopo l'articolo 7, è inserito il seguente: «Art. 7 *bis* (Portale dei depositi telematici e delle notizie di reato). – 1. Il portale dei depositi telematici consente la trasmissione in via telematica da parte dei soggetti abilitati esterni degli atti e dei documenti del procedimento. 2. Il portale delle notizie di reato consente la trasmissione in via telematica da parte del personale di polizia giudiziaria e di ogni altro soggetto tenuto per legge alla trasmissione della notizia di reato di atti e documenti su canale sicuro protetto da un meccanismo di crittografia, in modo da assicurare l'identificazione dell'autore dell'accesso e la tracciabilità delle relative attività. 3. L'accesso ai portali di cui ai commi 1 e 2 avviene a norma dell'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale e secondo le specifiche stabilite ai sensi dell'articolo 34. 4. Il portale dei servizi telematici mette a disposizione dei soggetti abilitati esterni i servizi di consultazione, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34.»;

d) all'articolo 8, comma 1, le parole «mettono a disposizione dei» sono sostituite dalle seguenti: «consentono ai»;

e) all'articolo 9:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Il fascicolo informatico contiene gli atti, i documenti, gli allegati, le ricevute di posta elettronica certificata, le ricevute di pagamento e i dati del procedimento medesimo da chiunque formati, ovvero le copie informatiche dei medesimi atti quando siano stati depositati in forma di documento analogico.»;

2) il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Restano fermi gli obblighi di conservazione dei documenti originali unici su supporto cartaceo previsti dal codice dell'amministrazione digitale o di atti e documenti depositati o comunque acquisiti in forma di documento analogico in conformità alla disciplina processuale vigente.»

3) al comma 4,

a) alla lettera a) la parola «la costituzione» è sostituita dalla seguente: «la formazione»;

b) alla lettera b), dopo le parole «del procedimento» sono aggiunte le seguenti: «e di ogni altro specifico contenuto previsto dalla normativa processuale e regolamentare»;

c) la lettera c) è sostituita dalla seguente: «c) dell'elenco dettagliato degli atti e dei documenti depositati o comunque acquisiti, compresi quelli in forma di documento analogico»;

d) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Fascicolo informatico»;

f) l'articolo 11 è sostituito dal seguente: «Art. 11 (Formato dell'atto del procedimento in forma di documento informatico). – 1. L'atto del procedimento in forma di documento informatico è privo di elementi attivi ed è redatto nei formati previsti dalle specifiche tecniche di cui all'articolo 34, che stabiliscono altresì

le informazioni strutturate destinate ad essere inserite nei registri informatici.»;

g) all'articolo 13:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Nel procedimento civile, gli atti e i documenti in forma di documento informatico di cui agli articoli 11 e 12 possono essere trasmessi da parte dei soggetti abilitati esterni, con modalità telematiche, secondo le specifiche tecniche stabilite dall'articolo 34.»;

2) al comma 2:

a) le parole «la ricevuta di avvenuta consegna da parte del gestore di posta elettronica certificata del Ministero della giustizia» sono sostituite dalle seguenti: «la conferma della trasmissione, secondo le specifiche tecniche stabilite dall'articolo 34.»;

b) dopo le parole «della giustizia» sono aggiunte le seguenti: «, senza l'intervento degli operatori della cancelleria, salvo il caso di anomalie bloccanti»;

3) al comma 3:

a) al primo periodo, le parole «la ricevuta di avvenuta consegna» sono sostituite dalla seguente: «la conferma» e sono soppresse le seguenti: «, altresì,»;

b) il secondo periodo è soppresso;

4) il comma 4 è sostituito dal seguente: «Nei procedimenti civili di volontaria giurisdizione si osservano le apposite specifiche tecniche previste dall'articolo 36, comma 1, del decreto legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41»;

5) al comma 5, le parole «dei professionisti abilitati e» e la parola «pubblici» sono soppresse;

6) al comma 7, le parole «nonchè dagli operatori della cancelleria o della segreteria» sono soppresse;

7) alla rubrica, le parole «e degli utenti privati» sono sostituite dalle seguenti: «nel procedimento civile»;

i) dopo l'articolo 13 è inserito il seguente:

«Art. 13 *bis* (Trasmissione dei documenti da parte dei soggetti abilitati esterni nel procedimento penale). – 1. Nel procedimento penale, gli atti e i documenti in forma di documento informatico di cui agli articoli 11 e 12 sono trasmessi da parte dei soggetti abilitati esterni attraverso la procedura prevista dal portale dei depositi telematici o dal portale delle notizie di reato previa autenticazione del soggetto depositante, secondo le specifiche tecniche previste dall'articolo 34. 2. Gli atti e i documenti di cui al comma 1, si intendono ricevuti dal dominio giustizia nel momento in cui viene generata la ricevuta di accettazione da parte del portale dei depositi telematici, che attesta il deposito dell'atto o del documento presso l'ufficio giudiziario competente, senza l'intervento degli operatori della cancelleria o della segreteria, salvo il caso di anomalie bloccanti. 3. Al fine di garantire la riservatezza degli atti e dei documenti da trasmettere, il soggetto abilitato esterno utilizza un meccanismo di crittografia, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34.»;

l) l'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Art. 14 (Documenti e allegati in forma di documento analogico). – 1. I documenti e gli allegati depositati in forma di documento analogico sono identificati e descritti nel fascicolo informatico, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34. 2. La cancelleria o la segreteria dell'ufficio giudiziario provvede ad effettuare copia informatica dei documenti e degli allegati di cui al comma 1, e ad inserirla nel fascicolo informatico.»;

m) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Art. 15 (Deposito dell'atto del procedimento da parte dei soggetti abilitati interni). – 1. L'atto del procedimento, redatto in forma di documento informatico da un soggetto abilitato in-

terno e sottoscritto con firma digitale o altra firma elettronica qualificata, è depositato nel fascicolo tramite l'applicativo informatico, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34. 2. Se il provvedimento del magistrato è in forma di documento analogico, la cancelleria o la segreteria dell'ufficio giudiziario ne estrae copia informatica nei formati previsti dalle specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34 e provvede a depositarlo nel fascicolo informatico.»;

n) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

«Art. 16 (Comunicazioni o notificazioni per via telematica dall'ufficio giudiziario). – 1. Salvo che non sia diversamente stabilito dalla legge, la comunicazione o la notificazione per via telematica da un soggetto abilitato interno ad un soggetto abilitato esterno o all'utente privato avviene mediante invio di un messaggio dall'indirizzo di posta elettronica certificata dell'ufficio giudiziario mittente all'indirizzo di posta elettronica certificata del destinatario, indicato nel registro generale degli indirizzi elettronici, ovvero negli altri pubblici elenchi previsti dalla legge, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34. 2. La comunicazione o la notificazione per via telematica tra soggetti abilitati interni avviene in interoperabilità ai sensi del codice dell'amministrazione digitale, secondo le specifiche tecniche stabilite dall'articolo 34. 3. La cancelleria o la segreteria dell'ufficio giudiziario provvede ad effettuare una copia informatica degli atti e dei documenti formati e depositati in forma di documento analogico da comunicare o da notificare nei formati previsti dalle specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34, che conserva nel fascicolo informatico. 4. Le ricevute di avvenuta consegna e gli avvisi di mancata consegna sono conservati nel fascicolo informatico. 5. La comunicazione o la notificazione che contiene dati di cui all'articolo 9 del Regolamento (UE) 2016/679 è effettuata per estratto con contestuale messa a disposizione dell'atto integrale nell'apposita area del portale dei servizi telematici, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34 e nel rispetto dei requisiti di sicurezza di cui all'articolo 26, con modalità tali da garantire l'identificazione dell'autore dell'accesso e la tracciabilità delle relative attività. 6. Si applica, in ogni caso, il disposto dell'articolo 49 del codice dell'amministrazione digitale.»;

o) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

«Art. 17 (Notificazioni per via telematica tramite UNEP). – 1. Le richieste di notifica per posta elettronica certificata sono inoltrate dai soggetti abilitati interni ed esterni all'UNEP tramite posta elettronica certificata, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34. 2. Il sistema informatico dell'UNEP individua l'indirizzo di posta elettronica del destinatario dal registro generale degli indirizzi elettronici, ovvero da uno degli altri pubblici elenchi previsti dalla legge. 3. Il sistema informatico dell'UNEP, eseguita la notificazione, trasmette per via telematica a chi ha richiesto il servizio il documento informatico con la relazione di notificazione sottoscritta mediante firma digitale e congiunta all'atto cui si riferisce, nonché le ricevute di posta elettronica certificata, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34.»;

p) all'articolo 20, al comma 1, al primo periodo:

1) dopo la parola «Il» sono soppresse le seguenti: «gestore di posta elettronica certificata del»;

2) dopo le parole «soggetto abilitato esterno» sono inserite le seguenti: «deve dotarsi di una casella di posta elettronica conforme agli» e soppresse le seguenti «, fermi restando gli»;

3) dopo le parole «della posta elettronica certificata», sono inserite le seguenti: «o di un recapito certificato ai sensi del Regolamento (UE) n. 910/2014 (eIDAS) che disponga di soluzioni

idonee» e soppresse le seguenti: «è tenuto ad adottare software antispam idoneo»;

4) dopo le parole «trasmissione di messaggi» sono soppresse le seguenti: «di posta elettronica»;

q) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:

«Art. 21 (Estrazione e rilascio di copie di atti e documenti).

– 1. I soggetti abilitati esterni estraggono con modalità telematiche duplicati di atti e documenti dai fascicoli informatici cui possono accedere per legge, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34.

2. Il rilascio di copia di atti e documenti depositati nel fascicolo informatico avviene, previa verifica del regolare pagamento dei diritti, ove previsti, secondo le specifiche tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 34.

3. L'atto o il documento che contiene dati di cui all'articolo 9 del Regolamento (UE) 2016/679 o dati di grandi dimensioni è messo a disposizione nell'apposita area del portale dei servizi telematici, nel rispetto dei requisiti di sicurezza stabiliti ai sensi dell'articolo 34.»;

r) all'articolo 27:

1) al comma 1:

a) al primo periodo, le parole «Ad eccezione della fase di cui all'articolo 19» sono sostituite dalle seguenti: «Nei casi previsti dalla legge» e le parole «è costituito» sono sostituite dalle seguenti: «esercita la difesa»;

b) al secondo periodo, le parole «L'utente» sono sostituite dalle seguenti: «Nei casi previsti dalla legge, l'utente» e le parole «in cui è parte» sono soppresse;

2) al comma 3, le parole «delega, rilasciata ai sensi dell'articolo 9 regio decreto legge 27 novembre 1933, n. 1578» sono sostituite dalle seguenti: «sostituzione del difensore, ai sensi dell'articolo 14 della legge 31 dicembre 2012, n. 147»

s) all'articolo 30:

1) al comma 1:

a) al primo periodo, le parole «nelle forme previste dal decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115, e successive modificazioni» sono sostituite dalle seguenti: «esclusivamente tramite pagoPA, accedendo al portale dei servizi telematici»;

b) il secondo periodo è sostituito dal seguente: «La ricevuta di pagamento può essere acquisita automaticamente dai sistemi oppure trasmessa dall'interessato all'ufficio, secondo le modalità previste dall'articolo 5 del CAD.»;

2) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. I sistemi del dominio giustizia verificano la regolarità delle ricevute di pagamento telematico»;

t) all'articolo 34:

1) al comma 1, le parole «sentito DigitPA» sono sostituite dalle seguenti: «sentita l'Agenzia per l'Italia Digitale»;

2) il comma 3 è sostituito dal seguente: «Fino all'emanazione delle nuove specifiche tecniche, continuano ad applicarsi, in quanto compatibili, le specifiche tecniche vigenti, già adottate dal responsabile per i sistemi informativi automatizzati del Ministero della giustizia.».

3. (Disposizioni in materia di individuazione degli uffici giudiziari penali e delle tipologie di atti del procedimento penale per cui possono essere adottate anche modalità non telematiche di deposito. Termini di transizione al nuovo regime). 1. Fermo quanto disposto dai commi 7 e 8, a decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione del presente regolamento, durante la fase delle indagini preliminari il deposito di atti, documenti, richieste e memorie ha luogo con modalità telematiche ai sensi dell'articolo 111 bis del codice di procedura penale nei seguenti uffici giudiziari penali:

- a) procura della Repubblica presso il tribunale;
- b) Procura europea;
- c) tribunale ordinario, limitatamente all'ufficio del giudice per le indagini preliminari;
- d) procura generale presso la corte di appello, limitatamente al procedimento di avocazione.

2. Fermo quanto disposto dal comma 8, a decorrere dal medesimo termine indicato al comma 1, il deposito da parte dei difensori di atti, documenti, richieste e memorie ha luogo con modalità telematiche ai sensi dell'articolo 111 *bis* del codice di procedura penale, anche al di fuori dei casi previsti dal comma 1, nei seguenti uffici giudiziari penali:

- a) corte di appello
- b) tribunale ordinario;
- c) giudice di pace;
- d) procura generale presso la corte di appello.
- e) procura della Repubblica presso il tribunale;
- f) Procura europea.

3. Le disposizioni di cui ai commi precedenti non si applicano agli uffici giudiziari diversi da quelli indicati, ai procedimenti in materia di misure di prevenzione e alle fasi disciplinate dai libri X e XI del codice di procedura penale.

4. Fermo quanto disposto dal comma 2, il deposito di atti, documenti, richieste e memorie ha luogo esclusivamente con modalità telematiche ai sensi dell'articolo 111 *bis* del codice di procedura penale anche nei casi diversi da quelli disciplinati dal comma 1:

- a) negli uffici della procura della Repubblica presso il tribunale, della Procura europea e del tribunale a decorrere dal 1° gennaio 2025;
- b) negli uffici della procura generale presso la corte di appello, della corte di appello, della Procura generale presso la Corte di cassazione e della Corte di cassazione a decorrere dal 30 giugno 2025.

5. A decorrere dal 1° gennaio 2026, il deposito di atti, documenti, richieste e memorie ha luogo esclusivamente con modalità telematiche ai sensi dell'articolo 111 *bis* del codice di procedura penale anche negli uffici della procura della Repubblica presso il tribunale per i minorenni, del tribunale per i minorenni e del tribunale di sorveglianza. La disposizione di cui al periodo precedente si applica anche ai procedimenti in materia di misure di prevenzione ed alle fasi disciplinate dai libri X e XI del codice di procedura penale.

6. Fermo quanto disposto dal comma 2, la disposizione di cui al comma 5 si applica anche al deposito di atti, documenti, richieste e memorie negli uffici del giudice di pace.

7. A decorrere dalla scadenza del termine di cui al comma 1 e sino al 31 dicembre 2024, negli uffici giudiziari penali indicati dal comma 1, il deposito da parte dei soggetti abilitati interni di atti, documenti, richieste e memorie, diversi da quelli relativi ai procedimenti di archiviazione di cui agli articoli 408, 409, 410, 411 e 415 del codice di procedura penale nonchè alla riapertura delle indagini di cui all'articolo 414 del codice di procedura penale, può avere luogo anche con modalità non telematiche.

8. A decorrere dalla scadenza del termine di cui al comma 1 e sino al 31 dicembre 2024, negli uffici giudiziari penali indicati dal comma 2, il deposito da parte dei difensori di atti, documenti, richieste e memorie può avere luogo anche con modalità non telematiche, ad esclusione dei depositi nella fase delle indagini preliminari e nei procedimenti di archiviazione di cui agli articoli 408, 409, 410, 411 e 415 del codice di procedura penale e

di riapertura delle indagini di cui all'articolo 414 del codice di procedura penale nonchè della nomina del difensore e della rinuncia o revoca del mandato indicate dall'articolo 107 del codice di procedura penale. Il deposito da parte dei difensori di atti, documenti, richieste e memorie può, altresì, avere luogo anche con modalità non telematiche nei procedimenti relativi all'impugnazione dei provvedimenti in materia di misura cautelare o in materia di sequestro probatorio emessi durante la fase delle indagini preliminari. Rimane consentito il deposito mediante posta elettronica certificata come disciplinato dall'articolo 87 *bis* del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 per tutti i casi in cui il deposito può avere luogo anche con modalità non telematiche.

4. (Abrogazioni). 1. Dalla data di entrata in vigore del presente regolamento gli articoli 4, comma 1, 18, 19, 27, comma 4, 30, commi 3, 4, 5 e 6 del decreto 21 febbraio 2011, n. 44 sono abrogati.

2. Dalla medesima data di cui al comma 1, i decreti del Ministero della giustizia del 4 luglio 2023 recante «Portale deposito atti penali (PDP)» e del 18 luglio 2023 recante «Portale deposito atti penali – Avvio fase di sperimentazione» sono abrogati.

VII

L. 30 dicembre 2023, n. **213. Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026** (Suppl. ord. alla *Gazzetta ufficiale* Serie gen. – n. 303 del 30 dicembre 2023).

(Estratto)

SEZIONE I

MISURE QUANTITATIVE PER LA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI PROGRAMMATICI

1. (Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali). 93. All'articolo 1 del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, dopo il comma 9 *bis* è inserito il seguente:

«9 *ter*. Ai fini dell'immatricolazione o della successiva voltura di autoveicoli, motoveicoli e loro rimorchi, anche nuovi, introdotti nel territorio dello Stato come provenienti dal territorio degli Stati di cui all'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, si applicano le disposizioni di cui ai commi 9 e 9 *bis*. Con provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabiliti le modalità e i termini di attuazione delle disposizioni del presente comma».

VIII

L. 30 dicembre 2023, n. **214. Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022** (*Gazzetta Ufficiale* Serie gen. – n. 303 del 30 dicembre 2023).

(Estratto)

CAPO I

MISURE IN MATERIA DI ENERGIA, TRASPORTI, RIFIUTI E COMUNICAZIONI

5. (Disposizioni in materia di concorrenza nel settore dell'autotrasporto). 1. All'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Qualora non siano previste sedute d'esame nella provincia di residenza, è consentita la partecipazione alle prove d'esame anche in province diverse da quella di residenza, previa sottoscrizione di apposito protocollo in sede di Conferenza unificata».

I

Circ. (Min. int.) 10 novembre 2023, Prot. n. **14753**. **Guida con Carta Qualificazione Conducente rilasciata in uno stato extra UE.**

Si fa riferimento alla nota del 17 ottobre 2023 di codesta Associazione con la quale è stato richiesto un chiarimento relativo alla guida di mezzi pesanti da parte di conducenti muniti di patente e/o CQC rilasciati da Paesi extracomunitari

La normativa nazionale prevede regole eterogenee per la guida di veicoli con documenti rilasciati all'estero.

Relativamente alle patenti rilasciate in Paesi extra UE, la guida è consentita per un anno dall'acquisizione della residenza sul territorio nazionale. Successivamente, si potrà continuare a condurre veicoli, solo dopo aver conseguito una patente di guida italiana che può essere ottenuta a seguito di conversione di quella straniera, se sussiste un accordo bilaterale con il Paese di emissione.

Diversamente, la normativa che disciplina la qualificazione dei conducenti, non riconosce le CQC rilasciate da paesi extracomunitari valide per la guida di veicoli appartenenti a società stabilite sul territorio dell'Unione Europea. Pertanto, un conducente assunto alle dipendenze di una ditta di autotrasporto con sede in uno Stato membro, potrà comprovare la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale di guida per il trasporto di merci mediante la Carta Qualificazione Conducente rilasciata in uno Stato membro, oppure per mezzo di un attestato di conducente, riportante il codice armonizzato "95".

Ciò premesso, nel caso in esame, considerato che la patente di guida rilasciata nella Repubblica d'Albania è convertibile in una corrispondente patente italiana, un conducente di nazionalità albanese, per poter condurre mezzi adibiti al trasporto di merci alle dipendenze di una ditta italiana, dovrà essere titolare di patente di guida valida per la categoria del veicolo condotto, e comprovare la qualificazione e la formazione prevista dalla normativa comunitaria, mediante il possesso di una CQC emessa in uno Stato membro.

II

Circ. (Min. infr.) 14 novembre 2023, n. **34061**. **Serbia. Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione, firmato il 21 marzo 2023.**

1 – *Entrata in vigore dell'Accordo.*

Il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, con la nota prot. MAE01659242023-09-22 del 22.09.2023, ha comunicato alla scrivente Direzione, che l'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione – firmato a Belgrado il 21 marzo 2023 – entrerà in vigore il 17 dicembre 2023. L'Accordo ha durata di cinque anni e cesserà di produrre i suoi effetti il 17 dicembre 2028.

Considerato che il 17 dicembre 2023 cade di domenica, gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC) potranno accettare e valutare le richieste di conversione di patenti di guida serbe – nel rispetto delle disposizioni dell'Accordo in oggetto (e dei relativi allegati) – da lunedì 18 dicembre 2023.

Appare opportuno precisare che il 18 dicembre 2023 – e solo in tale data – potranno essere accettate richieste di conversione di patenti di guida serbe aventi scadenza al 17 dicembre 2023.

Si allegano:

– il testo del suddetto Accordo (sia nella versione italiana che serba);

– l'allegato recante la "Disciplina del trasferimento di dati personali tra le Autorità competenti di cui all'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione", che è giuridicamente vincolante al pari dell'Accordo stesso (cfr. articolo 10 – paragrafo 1 – dell'Accordo).

2 – *Allegati tecnici all'Accordo. Successiva comunicazione recante istruzioni operative.*

L'Accordo in oggetto, oltre al citato allegato recante la "Disciplina del trasferimento di dati personali tra le Autorità competenti di cui all'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione", prevede gli allegati tecnici, individuati al paragrafo 4 dell'articolo 6, indispensabili per realizzare le conversioni che dovranno essere svolte presso gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC).

Gli allegati tecnici saranno trasmessi agli UMC e OGT, (nonché alle forze dell'ordine in indirizzo) con successiva comunicazione recante istruzioni operative.

Con l'occasione si richiama anche il contenuto della circolare prot. 17294 del 03.07.2013, per cui la descrizione nonché le immagini dei modelli delle patenti di guida allegati all'Accordo devono essere visionati esclusivamente dagli operatori degli UMC, nonché dalle forze dell'ordine.

Per completezza, di seguito, si indicano gli allegati tecnici che saranno oggetto di successiva comunicazione:

– le Tabelle di equipollenza, che individuano l'equivalenza tra le categorie di patenti rilasciate nelle due Parti;

– l'elenco denominato Modelli di patenti di guida, che individua i modelli di patenti di guida rilasciate in Italia e in Serbia, da ritenere validi ai fini della conversione.

A tale elenco sono annesse le immagini dei modelli in esso individuati (cfr. articolo 6 – paragrafo 4 dell'Accordo) Da detto elenco si rileva che in Italia potranno essere ritenute valide – ai fini della conversione – le patenti redatte sull'unico modello serbo individuato nell'elenco in questione, in conformità a quanto indicato all'articolo 6, paragrafo 2;

– il modello su cui deve essere redatto il Certificato di validità e autenticità, previsto dall'articolo 6, paragrafo 3. Tale Certificato di validità e autenticità dovrà essere rilasciato dalla Rappresentanza diplomatica serba e sempre presentato – unita

mente alla documentazione di rito – dal titolare della patente serba, che richiede la conversione in Italia

3 – *Indicazioni di maggior rilievo, per lo svolgimento delle procedure di conversioni da parte degli UMC, con riferimento ai singoli articoli dell'Accordo.*

Nel precisare che gli UMC – per lo svolgimento delle procedure di competenza – dovranno avere come riferimento il testo completo dell'Accordo in oggetto, a titolo di contributo, si evidenziano di seguito alcuni degli aspetti fondamentali per lo svolgimento delle conversioni delle patenti di guida serbe.

Applicazione dell'articolo 1

Il titolare di patente di guida serba:

- può chiederne la conversione solo se ha acquisito la residenza anagrafica in Italia;
- può chiederne la conversione solo se la patente stessa è in corso di validità;

Applicazione dell'articolo 4

Il titolare di patente di guida serba:

- può richiederne la conversione solo nel caso sia residente in Italia da meno di sei (6) anni al momento della presentazione dell'istanza di conversione. Se il titolare ha acquisito la residenza in territorio italiano da sei anni o da più di sei anni l'Accordo non si applica, conseguentemente l'UMC non può accettare la richiesta di conversione. Infatti al paragrafo 2 (art. 4) è specificato "Il presente Accordo non si applica a chi, al momento della presentazione dell'istanza di conversione, è residente da sei anni o più nel territorio della Parte a cui inoltra l'istanza di conversione". Per completezza, si evidenzia che la predetta disposizione è reciproca, ovvero è applicata anche al titolare di patente italiana che ne richiede la conversione in Serbia;

- deve presentare agli (UMC) – tra la documentazione di rito, come di prassi – la certificazione medica prevista per attestare il possesso dei requisiti psicofisici per la categoria richiesta;
- per presentare la domanda di conversione, deve aver compiuto l'età prevista dalla normativa italiana per il rilascio della categoria richiesta;

Applicazione dell'articolo 5

Si evidenzia che non è possibile accettare richieste di conversione di patenti di guida serbe:

- conseguite dopo l'acquisizione della residenza in Italia;
- ottenute a loro volta per conversione di una patente estera non convertibile in Italia.

Applicazione dell'articolo 7 Si richiama l'attenzione sulla disposizione per cui l'originale della patente di guida serba può essere ritirata al titolare, solo al momento della consegna di quella italiana emessa per conversione e non prima. La patente di guida serba deve essere restituita alle Rappresentanze diplomatiche della Repubblica di Serbia con nota di trasmissione in cui codesti UMC devono sempre indicare: – che la restituzione è effettuata per avvenuta conversione, possibilmente citando l'art. 7 dell'Accordo; – il proprio indirizzo di posta elettronica. Ciò per agevolare qualsiasi eventuale successiva comunicazione nonché l'eventuale applicazione dell'articolo 9 dell'Accordo, qualora l'autorità serba ricevente dovesse riscontrare anomalie riguardanti la patente di guida serba, convertita in Italia.

Applicazione dell'articolo 8 Come già sopra indicato (cfr. precedente paragrafo 2) il Certificato di validità e autenticità, previsto dall'articolo 6 – paragrafo 3 – emesso dalla Rappresentanza diplomatica serba, deve essere sempre presentato (unitamente alla documentazione di rito) dal titolare della patente serba, che richiede la conversione in Italia. Nel predetto Certificato è contenuta anche la traduzione della patente di guida serba. Quindi, con la presentazione di tale Certificato, si intende assolta la di-

sposizione riportata nella prima parte del paragrafo 1 dell'articolo 8, che detta il principio generale – e valido per entrambe le Parti contraenti l'Accordo – concernente la richiesta della traduzione della patente di guida da convertire.

Prima di procedere alla conversione – in caso di dubbi riguardanti la patente di guida serba da convertire gli UMC possono comunque chiedere alla Rappresentanza diplomatica serba, specifiche informazioni riguardanti la patente e chiarimenti relativi alle notizie riportate nel suddetto Certificato di validità e autenticità come previsto dall'articolo 8.

Si fa presente che i recapiti delle Rappresentanze diplomatiche della Repubblica di Serbia, a cui codesti UMC potranno fare riferimento per l'applicazione di tutte le procedure previste nell'Accordo, verranno indicati nella successiva comunicazione recante istruzioni operative.

4 – *Informativa sul trattamento dati personali*

Considerato che gli Accordi sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida rientrano nell'ambito di applicazione del RGPD (UE) 2016/679 e che la Repubblica di Serbia non è destinataria di una decisione di adeguatezza da parte della Commissione UE, l'Accordo è stato integrato con l'allegato recante la Disciplina del trasferimento di dati personali tra le Autorità competenti, individuato all'articolo 10 dell'Accordo stesso. (*Omissis*)

(*Si omettono gli allegati*)

III

Circ. (Min. infr.) 15 novembre 2023, n. **34187. SERBIA. Comunicazione recante istruzioni operative per l'applicazione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica di Serbia sul reciproco riconoscimento delle patenti di guida ai fini della conversione, firmato il 21 marzo 2023. Circolare prot. 34061 del 14.11.2023.**

Con la presente comunicazione si trasmettono gli allegati tecnici all'Accordo indicato in oggetto, così come preannunciato nella Circolare prot. 34061 del 14.11.2023, il cui contenuto si richiama.

Tali allegati tecnici, individuati dall'articolo 6 – paragrafo 4 – dell'Accordo, vengono di seguito elencati e sono stati già oggetto delle dovute osservazioni nella suddetta Circolare:

- Tabelle di equipollenza;
- elenco denominato Modelli di patenti di guida, completo dell'immagine del modello della patente di guida serba in esso descritto; le immagini dei modelli di patenti di guida italiani non vengono trasmesse poiché non necessarie alle operazioni di conversione svolte dagli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC);
- modello del Certificato di validità e autenticità previsto dall'articolo 6 – paragrafo 3 – dell'Accordo.

Per le procedure di conversione gli UMC faranno ovviamente riferimento alla I Tabella di equipollenza (Serbia – Italia).

In detta Tabella sono presenti varie note esplicative, tra cui quella relativa al codice nazionale 110 che dovrà essere apposto sulla patente italiana, ottenuta per conversione di una patente di guida serba, ove previsto dalla Tabella stessa.

Come noto, il titolare di patente di guida italiana di categoria B con codice 110 non è abilitato alla conduzione dei veicoli della categoria A1 ma può condurre veicoli della categoria AM. Ciò in coerenza a quanto già comunicato – dalla scrivente Direzione – alla Commissione europea in merito a tale codice.

Le istruzioni operative relative a tale codice sono state fornite, a codesti UMC, con file avvisi n. 22 del 25.09.2017 – prot. 19883 – , dal Centro Elaborazione Dati (CED) di questa Amministrazione.

Come preannunciato con la Circolare in oggetto, si trasmettono di seguito i recapiti delle Rappresentanze diplomatiche della Repubblica di Serbia (con relative competenze territoriali) a cui fare riferimento per l'applicazione dell'Accordo. In particolare, detti recapiti saranno utili per lo svolgimento delle procedure di competenza di codesti UMC, previste:

– dall'articolo 7 (restituzione delle patenti di guida serbe a seguito della conversione),

– dall'articolo 8 – paragrafi 1 e 2 – (eventuali richieste d'informazioni riguardanti le patenti di guida serbe da convertire nonché richieste di chiarimenti circa le notizie riportate sui Certificati di validità e autenticità), peraltro, circa le predette procedure sono state già fornite indicazioni nella Circolare indicata in oggetto.

Recapiti e competenze territoriali delle Rappresentanze diplomatiche della Repubblica di Serbia presenti in Italia, forniti per il tramite del MAECI:

Ambasciata della Repubblica di Serbia a Roma

Via dei Monti Parioli 20 – 00197 Roma

e-mail: konzularno.rim@mfa.rs

telefono: 06 3211950

fax: 06 3200868

L'Ambasciata della Repubblica di Serbia a Roma è responsabile per le seguenti Regioni:

Umbria, Toscana, Marche, Lazio, Basilicata, Campania, Puglia, Abruzzo, Calabria, Molise, Sardegna e Sicilia.

Consolato Generale della Repubblica di Serbia a Trieste

Strada del Friuli 54 – 34136 Trieste

e-mail: gkrtrst@spin.it

telefono: 040 410125

Il Consolato Generale della Repubblica di Serbia a Trieste è responsabile per le seguenti Regioni:

Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige e Veneto.

Consolato Generale della Repubblica di Serbia a Milano

Via Pantano 2 – 20122 Milano

e-mail: info@gkrsmi.it

telefono: 02 72095466

Il Consolato Generale della Repubblica di Serbia a Milano è responsabile per le seguenti Regioni:

Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Liguria e Valle d'Aosta.

(Si omettono gli allegati)

IV

Circ. (Min. infr.) 16 novembre 2023, n. **34373**. **Richiesta di parere sulle procedure da seguire nel caso di titolari di patenti sospese da più di tre anni (per provvedimenti da parte delle prefetture o per motivi psico-fisici) che fanno richiesta di duplicato (da intendersi quale “conferma/rinnovo di validità”) di patente.**

Con nota prot. n. 29475 del 14.11.2023 codesta DGT ha inoltrato nota della Sezione coordinata di Pisa, di pari oggetto, intesa ad acquisire istruzioni in merito ai seguenti quesiti:

a) atteso che l'articolo 126, comma 8-ter, C.d.S. subordina l'emissione del duplicato per rinnovo di validità di patente scaduta da più di cinque anni all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare, “si deve disporre lo revisione tecnica della patente ai sensi dell'articolo 128 C.d.S., dopo un periodo di sospensione superiore a 3 o 5 anni”?

b) in detti casi, occorre disporre un provvedimento di revisione o è sufficiente comprovare l'idoneità tecnica mediante un esperimento di guida?

c) “come procedere per i titolari di patente su cui ancora gravano provvedimenti di revisione tecnica per le motivazioni in oggetto che non abbiano ancora iniziato o terminato lo procedura di revisione”?

In merito si rappresenta quanto segue.

a) Come è del tutto evidente – non solo dalla sua collocazione sistematica in seno ad un articolo rubricato “Durata e conferma di validità della patente di guida”, ma anche dal suo tenore letterale – la disciplina di cui al comma 8-ter dell'articolo 126 ha un suo preciso ambito oggettivo: “Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni ... (omissis) ...”.

Ne deriva che per il caso di patenti non scadute da più di cinque anni l'esperimento di guida non trova applicazione.

Appare utile ricordare che la ratio dell'articolo 126, comma 8-ter è una presunzione iuris et de iure, (dunque non suscettibile di prova contraria) che una situazione di mancato rinnovo della patente di guida protratta per più di cinque anni significhi assenza di un'attività di guida per altrettanto tempo di per sé sufficiente a legittimare senz'altro il dubbio del permanere dei requisiti di idoneità tecnica: quest'ultima deve essere quindi verificata, solo in questa ipotesi particolare, per mezzo di un esperimento di guida.

In tal senso, la disciplina dell'articolo 126, comma 8-ter, assorbe e risolve in sé una particolare casistica che prima rientrava nelle previsioni più generiche dell'articolo 128, comma 1 C.d.S., non senza innumerevoli distorsioni applicative elusive della norma.

b) Da quanto sopra deriva che resta impregiudicata la residua portata dell'articolo 128 C.d.S., ai sensi del quale, limitatamente a quel che qui rileva:

“Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, nonché il prefetto nei casi previsti dagli articoli 186 e 187, possono disporre che siano sottoposti a visita medica presso la commissione medica locale di cui all'art. 119, comma 4, o ad esame di idoneità i titolari di patente di guida qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi dei requisiti fisici e psichici prescritti o dell'idoneità tecnica. Lesito della visita medica o dell'esame di idoneità sono comunicati ai competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri per gli eventuali provvedimenti di sospensione o revoca della patente.” (comma 1).

Ciò vale a dire che:

– ai sensi dell'articolo 128 C.d.S., ogni qualvolta sorgano dubbi sul permanere dell'idoneità tecnica o sul permanere dei requisiti di idoneità psicofisica, l'UMC – con le forme e le garanzie di cui alla legge n. 241 del 1990 –, può procedere ad emettere un provvedimento di revisione; analogamente provvedono le Prefetture nei casi di cui agli articoli 186 e 187 C.d.S.;

– tuttavia – così come già in precedenza affermato da diverse pronunce giurisprudenziali, ed ancor più in conseguenza dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'articolo 126, comma 8-ter, C.d.S. –, il solo decorso di un tempo più o meno lungo di “non guida” non costituisce da solo motivo sufficiente a legittimare l'adozione di un provvedimento di revisione: nel caso dell'articolo 128, comma 1, infatti, non sussiste alcuna presunzione giuridica di inidoneità alla guida come è invece per l'articolo 126, comma 8-ter. Occorre dunque una puntuale valutazione, caso per caso, in ordine alla sussistenza o meno di ulteriori elementi concomitanti che rendono legittimo il dubbio della persistenza dei requisiti richiesti: la circostanza che il periodo di “non guida” derivi da un provvedimento di sospensione della patente

potrebbe eventualmente favorire l'individuazione di tali ulteriori elementi;

– per espressa previsione dell'articolo 128 C.d.S., al provvedimento di revisione emesso per dubbi sull'idoneità tecnica segue un "esame di idoneità" (e non un esperimento di guida), il cui esito favorevole risolve il provvedimento ostativo; all'esito negativo consegue la revoca della patente;

– al provvedimento di revisione emesso per dubbi sull'idoneità psico-fisica consegue una visita in CML, il cui esito favorevole risolve il provvedimento ostativo (eventualmente nei limiti del giudizio espresso dalla Commissione); all'esito negativo consegue, invece, la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130, comma 1, lett. a), fatti salvi gli effetti di cui al comma 2 dello stesso articolo.

c) L'ultimo quesito, "come procedere per i titolari di patente su cui gravano provvedimenti di revisione tecnica per le motivazioni in oggetto (e dunque per sospensione) che ancora non abbiano iniziato o terminato lo procedimento di revisione", non è sufficientemente chiaro.

Ad ogni buon fine, si ritiene di poter fornire elementi di risposta nel senso che segue:

– se il provvedimento di revisione tecnica era stato emesso per mancato rinnovo della patente di guida da più di tre anni, si rimanda alle istruzioni rese nel paragrafo "disposizioni finali" della circolare prot. n. 20043 del 20/06/2022;

– se il provvedimento di revisione era stato emesso per altri motivi, si richiama il disposto del comma 2 dell'articolo 128 C.d.S.: "Nei confronti del titolare di patente di guida che non si sottoponga, nei termini prescritti, agli accertamenti di cui ai commi da 1 a 1-quater è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Chiunque circola durante il periodo di sospensione della patente di guida è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 a euro 678 e alla sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida di cui all'articolo 219 (omissis)..."

Pertanto, qualora ex art. 128 C.d.S. sia stato emesso un provvedimento di revisione per l'insorgere di dubbi sul permanere dell'idoneità tecnica (derivante da ragioni differenti dal mancato rinnovo della patente di guida) ed il titolare della patente sottoposta a revisione non abbia provveduto, nel termine di trenta giorni dalla notifica del provvedimento stesso, a formalizzare istanza per sottoporsi all'esame di revisione, dovrà procedersi alla sospensione della patente di guida fino all'esito positivo dell'esame: ciò in coerenza, tra l'altro, con le istruzioni già impartite con circolare prot. n. 673 dell'11/01/2017, alla quale si fa integrale rinvio.

Per il caso di provvedimento di revisione emesso per l'insorgere di dubbi sul permanere dell'idoneità psico-fisica, l'adempimento richiesto nel termine potrà essere utilmente comprovato dalla prenotazione della visita in CML. Qualora risulti che, trascorsi trenta giorni dalla notifica del provvedimento di revisione, il titolare della patente non abbia provveduto in tal senso, dovrà procedersi alla sospensione della patente di guida fino all'esito dei prescritti accertamenti medici.

Per esigenze di certezza del diritto – e nonostante il dettato letterale dell'articolo 128, comma 2, C.d.S. –, si suggerisce, in entrambi i casi, di notificare anche il provvedimento di sospensione emesso ai sensi del predetto comma 2; tale provvedimento

tuttavia, non necessita dell'avviso di avvio del procedimento, trattandosi di casi di "esercizio vincolato del potere", sempre che si abbia certezza della regolarità e del buon esito della notifica del provvedimento di revisione.

Da ultimo, si rappresenta che:

– una patente ancorché sottoposta a revisione, è valida ed efficace se è in corso di validità e se il titolare nei tempi prescritti ha prenotato l'esame di revisione o la visita in CML;

– se su una patente insiste un provvedimento di revisione emesso ai sensi dell'articolo 128, comma 1, C.d.S., o un provvedimento di sospensione emesso ai sensi dell'articolo 128, comma 2, C.d.S., questi prevalgono sulle disposizioni dell'articolo 126, comma 8-ter, C.d.S..

V

Circ. (Min. infr.) 17 novembre 2023, n. 25355. **Veicoli per il trasporto di merci su strada – Locazione senza conducente**
Articolo 24 del decreto legge n. 69/2023.

1. *Le disposizioni dell'articolo 24 del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69*

Come è noto, l'articolo 24 del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, convertito con modificazioni con legge 10 agosto 2023, n. 103, ha recepito la direttiva (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, relativa all'utilizzo di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada e che a sua volta modifica la direttiva 2006/1/CE.

Per quanto qui rileva, l'articolo 24 modifica l'articolo 84 del Codice della strada di cui al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285; in sintesi le innovazioni di natura regolatoria sono le seguenti:

– I veicoli in locazione senza conducente possono essere utilizzati per trasporti sia nazionali che internazionali, mentre finora, se l'impresa locatrice aveva sede in altro Stato membro, erano utilizzati solo per quest'ultima tipologia di trasporti (art. 84 co. 2);

– I veicoli in locazione senza conducente possono essere noleggiati, ai fini di cui al comma 2 dell'articolo 84, da qualsiasi impresa avente sede sul territorio nazionale o di altro Stato membro dell'Unione europea (segnatamente, imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente regolarmente autorizzate), a condizione che essi siano immatricolati o immessi in circolazione secondo la legislazione di qualsiasi Stato membro (art. 84 co. 2);

– Un'impresa di trasporto di merci su strada, avente sede in Italia, può utilizzare un veicolo locato senza conducente di proprietà di un'impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea (art. 84 co. 3). Conseguentemente non è necessario che l'impresa locatrice sia autorizzata ad esercitare l'attività di trasporto di merci in conto terzi;

– I veicoli ad uso speciale e quelli utilizzati per il trasporto di merci in conto proprio possono essere oggetto di locazione senza conducente purché abbiano peso massimo non superiore a 6 tonnellate (art. 84 co. 4 e 4-bis);

– L'utilizzo dei veicoli in locazione senza conducente è consentito alle condizioni di cui all'art. 84 co. 4-ter (i.e. il contratto di locazione riguarda il solo veicolo senza conducente; il veicolo locato è esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo noleggia – con ciò escludendo la possibilità che ci siano contemporaneamente più locatari dello stesso veicolo; il veicolo è guidato dal personale dell'impresa che lo utilizza);

– A bordo devono essere tenuti il contratto di locazione o suo estratto autenticato e il contratto di lavoro del conducente

(che ne attesti la riconducibilità all'impresa locataria) qualora il veicolo non sia locato dal conducente.

Si precisa che per "veicoli" la norma intende, come disposto dall'articolo 84 comma 3,

"autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati".

In aggiunta alle modifiche recate dalla novella legislativa in materia di sanzioni, la norma prevede (art. 24 co. 5) che il CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile provveda a iscrivere nel Registro Elettronico Nazionale (REN) il numero di targa del veicolo locato, come disposto dall'articolo 16 § lett. g) del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Pertanto, d'intesa con la Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione – CED per la parte di competenza, si formulano le seguenti indicazioni.

2. Registrazione sull'applicativo REN-noleggi

Ai fini dell'attuazione della normativa citata, è stato messo a punto dal CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile un applicativo (denominato REN-Noleggi) per consentire la registrazione, nel REN, delle targhe dei veicoli locati per il trasporto di merci. Suddetta registrazione consente, inter alia, di verificare l'obbligo di cui all'art. 84 co. 4-ter lettera b). Dal 20 novembre è disponibile una prima release, denominata "Fase 1", con un numero di funzioni che sarà ampliato in successivo sviluppo evolutivo.

Pertanto le imprese di trasporto, iscritte nel REN, che intendono utilizzare un veicolo merci in locazione senza conducente, sia con targa italiana che estera (intra UE), prima dell'utilizzo hanno l'onere di procedere alla registrazione nell'applicativo. Tuttavia allo scopo di consentire, in fase di avvio, un margine temporale per ragioni tecnicoorganizzative, le imprese che dispongono di veicoli locati in forza di contratti stipulati prima del 15 gennaio 2024 dovranno procedere alla registrazione sull'applicativo RENNoleggi entro il 15 gennaio 2024. Ferma restando la scadenza da ultimo evidenziata, è onere dell'impresa provvedere alla registrazione sull'applicativo REN-Noleggi prima dell'utilizzo del veicolo locato.

Si precisa inoltre che, in fase iniziale, non sarà possibile censire sull'applicativo i rimorchi ed i semirimorchi e che la relativa funzione sarà implementata a breve, come da comunicazione che sarà a suo tempo diramata.

Per la registrazione sull'applicativo REN-Noleggi, le imprese possono rivolgersi all'Ufficio di motorizzazione civile (d'ora in avanti anche: UMC) territorialmente competente o a un Operatore professionale autorizzato ad effettuare operazioni sullo Sportello Telematico dell'Automobilista ex l. 264/91 (d'ora in avanti anche: Operatore professionale).

Le funzionalità della Fase 1 sono disponibili sul Portale dell'Automobilista, previo accesso all'area privata (percorso del menu di sinistra: "Applicazioni"; "Autotrasporto"; "REN NOLEGGI"). Nella stessa area sono disponibili il manuale per gli UMC e il manuale per gli Operatori professionali.

3. Elenco funzionalità dell'applicativo REN-noleggi

Le funzioni che sono disponibili nella Fase 1 sono le seguenti:

- a. Censimento dei veicoli merci esteri (intra UE) in locazione;
- b. Inserimento dei dati relativi alla locazione;
- c. Ricerca delle locazioni inserite;
- d. Stampa della ricevuta dell'avvenuta registrazione;
- e. Aggiornamento delle informazioni in caso di variazioni dipendenti dal ciclo di vita della locazione (annullamento, cessazione anticipata, proroga);
- f. Adeguamento, nel REN, della verifica del requisito di stabilimento;

g. Web service per l'interrogazione da parte degli Enti autorizzati.

Nell'Allegato 1 è riportata una scheda con i dettagli delle suddette funzionalità rilasciate nella Fase 1, rinviando comunque al manuale per le concrete modalità di inserimento dei dati e di utilizzo dell'applicativo.

4. Chi ha l'onere di registrazione sull'applicativo REN-noleggi e come registrarsi

Hanno l'obbligo di comunicare i dati di cui sopra, ai fini dell'inserimento nell'applicativo citato, le imprese che esercitano trasporto di merci su strada in conto terzi, purché iscritte al REN. Si precisa che va registrato su REN-Noleggi anche il veicolo di massa inferiore a 1,5 tonnellate locato da un'impresa iscritta al REN. Ciò per conformità con l'articolo 3 bis della direttiva comunitaria 2006/1/CE ed in coerenza con l'assetto del REN che, per le imprese ad esso iscritte, censisce tutti i veicoli, compresi quelli con massa inferiore a 1,5 ton.

Sono invece escluse da suddetto obbligo le imprese di autotrasporto che sono iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori ma non anche al REN, in quanto esercitano l'attività esclusivamente con veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 1,5 tonnellate.

Sono inoltre escluse dall'onere di registrazione in esame le imprese esercenti trasporto di merci in conto proprio.

Come detto, l'impresa locataria può effettuare la registrazione o tramite Operatore professionale oppure direttamente presso l'UMC territorialmente competente (e cioè presso il quale l'impresa è iscritta al REN). Si allega modello (Allegato 2) per tale secondo caso. Nel caso di necessità di comunicare la disponibilità di più veicoli locati, sarà sufficiente consegnare un solo modulo di dichiarazione e tanti allegati, quanti sono i veicoli di cui si dichiara la disponibilità.

5. Requisiti di idoneità finanziaria e di stabilimento

veicoli di cui l'impresa acquisisce disponibilità in forza di un contratto di locazione incidono sull'idoneità finanziaria di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 1071/2009. Tale norma infatti ai fini del calcolo del valore di cui l'impresa deve disporre, fa riferimento ai veicoli utilizzati, essendo dunque irrilevante che l'utilizzo avvenga a titolo di proprietà, locazione o qualsiasi altro titolo consentito. Ora, poiché l'articolo 7 (§ 1) sopra citato dispone che l'impresa deve "in ogni momento essere in grado di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale", è obbligo dell'impresa locataria di un veicolo – fatte salve le verifiche da parte dell'UMC provvedere, in caso di incapienza, all'adeguamento immediato del valore dell'idoneità finanziaria, inviando la relativa documentazione all'UMC competente.

Si evidenzia inoltre che la locazione di veicoli di massa complessiva a pieno carico inferiore a 1,5 ton (come detto, da registrare in REN-Noleggi se l'impresa è iscritta al REN) non incide sul valore dell'idoneità finanziaria.

Per quanto riguarda il requisito di stabilimento ed in analogia con quanto indicato nella circolare della scrivente Direzione generale prot. 3738 del 13/5/2022, ai fini del conseguimento dell'autorizzazione all'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada, la disponibilità del veicolo detenuto a titolo di locazione senza conducente, deve essere dimostrata attraverso la dichiarazione dell'esistenza di un contratto di durata residua pari ad almeno sei mesi e registrato nelle forme previste presso l'Agenzia delle entrate.

6. Ricevuta

La documentazione da portare a bordo del veicolo è quella prevista dalla direttiva 2006/1/CE (art. 2 § 2), come modificata

dalla direttiva (UE) 2022/738 e come recepita dall'articolo 24 del decreto-legge n.69/2023 (art. 84, comma 4-quater del Codice della strada):

- Contratto di locazione o estratto autenticato del medesimo contratto;
- Qualora non sia il conducente a locare il veicolo: contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto.

Pertanto lo ricevuta dell'avvenuta registrazione – ricevuta che, su richiesta, è rilasciata all'impresa locataria-non costituisce documentazione da tenere obbligatoriamente a bordo e, conseguentemente, non è necessario esibirla all'atto del controllo.

7. Copie certificate conformi della licenza comunitaria

A partire dal 16 gennaio 2024, le copie certificate conformi della licenza comunitaria da utilizzare su veicoli locati sono rilasciate dall'UMC soltanto se il veicolo è stato registrato (qualora l'impresa sia a ciò tenuta – cfr. § 4) sull'applicativo REN-Noleggi secondo le modalità illustrate nella presente circolare. *(Si omettono gli allegati)*

VI

Circ. (Min. infr.) 17 novembre 2023, n. **34540. Conversioni patenti di guida rilasciate in Argentina. Segnalazione dell'Ambasciata argentina concernente Certificati di validità e autenticità falsificati.**

Il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale con le note prot. MAE01989972023-11-09 del 9.11.2023 e prot. MAE02040522023-11-16 del 16.11.2023 ha trasmesso due Note Verbali (rispettivamente n. 146/2023 e n. 154/2923) dell'Ambasciata argentina con cui viene segnalato che sono in circolazione Certificati di validità e autenticità riguardanti le patenti di guida argentine, falsificati.

Come noto, il Certificato di validità e autenticità (di seguito Certificato) è rilasciato dai Consolati argentini in Italia ed è documento indispensabile da presentare, unitamente alla richiesta di conversione di ogni patente di guida argentina presso gli Uffici della Motorizzazione Civile, ai sensi dell'articolo 6 – comma 2 – del vigente Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Argentina su riconoscimento reciproco in materia di conversione di patenti di guida.

Ciò premesso, considerato che le Rappresentanze diplomatiche argentine si sono rese disponibili a fornire informazioni anche tramite indirizzi di posta elettronica, si ritiene necessario che gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC) – prima di procedere alla conversione di ogni patente di guida argentina – richiedano, per ogni Certificato presentato, una conferma dell'autenticità del medesimo al Consolato argentino che lo ha emesso.

Per agevolare le procedure, codesti UMC potranno inviare tramite posta elettronica una scansione del Certificato stesso. Di seguito si riportano gli indirizzi di posta elettronica a cui codesti UMC possono fare riferimento (forniti con la suddetta Nota Verbale dell'Ambasciata Argentina n.146/2023):

Consolato della Repubblica Argentina con Sede a Roma

Consolato della Repubblica Argentina con Sede a Milano
cmila@mrecic.gov.ar

Quanto sopra fino a diverse disposizioni che verranno eventualmente comunicate dalla scrivente Sede, nell'ipotesi che vengano concordate diverse procedure con l'Autorità argentina ed il MAECI.

VII

Circ. (Min. infr.) 18 novembre 2023, n. **300/STRAD/2/000000 38589.E/2023. Veicoli per Il trasporto di merci su strada – Locazione senza conducente Articolo 24 del decreto legge n. 69/2023**

1. *Le disposizioni dell'articolo 24 del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69*

Come è noto, l'articolo 24 del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, convertito con modificazioni con legge 10 agosto 2023, n. 103, ha recepito la direttiva (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, relativa all'utilizzo di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada e che a sua volta modifica la direttiva 2006/1/CE.

Per quanto qui rileva, l'articolo 24 modifica l'articolo 84 del Codice della strada di cui al d. lgs. 30 aprile 1992, n. 285; in sintesi le innovazioni di natura regolatoria sono le seguenti:

– I veicoli in locazione senza conducente possono essere utilizzati per trasporti sia nazionali che internazionali, mentre finora, se l'impresa locatrice aveva sede in altro stato membro, erano utilizzabili soltanto per quest'ultima tipologia di trasporti (art. 84 co. 2);

– I veicoli in locazione senza conducente possono essere noleggiati, ai fini di cui al comma 2 dell'articolo 84, da qualsiasi impresa avente sede sul territorio nazionale o di altro stato membro dell'Unione europea (segnata mente, imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente regolarmente autorizzate), a condizione che essi siano immatricolati o immessi in circolazione secondo la legislazione di qualsiasi stato membro (art. 84 co. 2);

– Un'impresa di trasporto di merci su strada, avente sede in Italia, può utilizzare un veicolo locato senza conducente di proprietà di un'impresa avente sede in uno stato membro dell'Unione europea (art. 84 co. 3). Conseguentemente non è necessario che l'impresa locatrice sia autorizzata ad esercitare l'attività di trasporto di merci in conto terzi;

– I veicoli ad uso speciale e quelli utilizzati per il trasporto di merci in conto proprio possono essere oggetto di locazione senza conducente purché abbiano peso massimo non superiore a 6 tonnellate (art. 84 co. 4 e 4-bis);

– L'utilizzo dei veicoli in locazione senza conducente è consentito alle condizioni di cui all'art. 84 co. 4-ter (i.e. il contratto di locazione riguarda il solo veicolo senza conducente; il veicolo locato è esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo noleggia – con ciò escludendo la possibilità che ci siano contemporaneamente più locatari dello stesso veicolo; il veicolo è guidato dal personale dell'impresa che lo utilizza);

– A bordo devono essere tenuti il contratto di locazione o suo estratto autenticato e il contratto di lavoro del conducente (che ne attesti la riconducibilità all'impresa locataria) qualora il veicolo non sia locato dal conducente.

Si precisa che per "veicoli" la norma intende, come disposto dall'articolo 84 comma 3, "autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati".

In aggiunta alle modifiche recate dalla novella legislativa in materia di sanzioni, la norma prevede (art. 24 co. 5) che il CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile provveda a iscrivere nel Registro Elettronico Nazionale (REN) il numero di targa del veicolo locato, come disposto dall'articolo 16 § lett. g) del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Pertanto, d'intesa con lo Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di

trasporti e navigazione – CED per lo parte di competenza, si formulano le seguenti indicazioni.

2. Registrazione sull'applicativo REN-Noleggi

Ai fini dell'attuazione della normativa citata, è stato messo a punto dal CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile un applicativo (denominato REN-Noleggi) per consentire la registrazione, nel REN, delle targhe dei veicoli locati per il trasporto di merci. Suddetta registrazione consente, inter alia, di verificare l'obbligo di cui all'art. 84 co. 4-ter lettera b). Dal 20 novembre è disponibile una prima release, denominata "Fase 1, con un numero di funzioni che sarà ampliato in successivo sviluppo evolutivo.

Pertanto le imprese di trasporto, iscritte nel REN, che intendono utilizzare un veicolo merci in locazione senza conducente, sia con targa italiana che estera (intra UE), prima dell'utilizzo hanno l'onere di procedere alla registrazione nell'applicativo. Tuttavia allo scopo di consentire, in fase di avvio, un margine temporale per ragioni tecnico-organizzative, le imprese che dispongono di veicoli locati in forza di contratti stipulati prima del 15 gennaio 2024 dovranno procedere alla registrazione sull'applicativo REN-Noleggi entro il 15 gennaio 2024. Ferma restando lo scadenza da ultimo evidenziata, è onere dell'impresa provvedere alla registrazione sull'applicativo REN-Noleggi prima dell'utilizzo del veicolo locato.

Si precisa inoltre che, in fase iniziale, non sarà possibile censire sull'applicativo i rimorchi ed i semirimorchi e che la relativa funzione sarà implementata a breve, come da comunicazione che sarà a suo tempo diramata.

Per la registrazione sull'applicativo REN-Noleggi, le imprese possono rivolgersi all'Ufficio di motorizzazione civile (d'ora in avanti anche: UMC) territorialmente competente o a un Operatore professionale autorizzato ad effettuare operazioni sullo Sportello Telematico dell'Automobilista ex l. 264/91 (d'ora in avanti anche: Operatore professionale).

Le funzionalità della Fase 1 sono disponibili sul Portale dell'Automobilista, previo accesso all'area privata (percorso del menu di sinistra: "Applicazioni"; "Autotrasporto"; "REN NOLEGGI"). Nella stessa area sono disponibili il manuale per gli UMC e il manuale per gli Operatori professionali.

3. Elenco funzionalità dell'applicativo REN-Noleggi

Le funzioni che sono disponibili nella Fase 1 sono le seguenti:

- a. Censimento dei veicoli merci esteri (intra UE) in locazione;
- b. Inserimento dei dati relativi alla locazione;
- c. Ricerca delle locazioni inserite;
- d. Stampa della ricevuta dell'avvenuta registrazione;
- e. Aggiornamento delle informazioni in caso di variazioni dipendenti dal ciclo di vita della locazione (annullamento, cessazione anticipata, proroga);
- f. Adeguamento, nel REN, della verifica del requisito di stabilimento;
- g. Web service per l'interrogazione da parte degli Enti autorizzati.

Nell'Allegato 1 è riportata una scheda con i dettagli delle suddette funzionalità rilasciate nella Fase 1, rinviando comunque al manuale per le concrete modalità di inserimento dei dati e di utilizzo dell'applicativo.

4. Chi ha l'onere di registrazione sull'applicativo REN-Noleggi e come registrarsi

Hanno l'obbligo di comunicare i dati di cui sopra, ai fini dell'inserimento nell'applicativo citato, le imprese che esercitano trasporto di merci su strada in conto terzi, purché iscritte al REN. Si precisa che va registrato su REN-Noleggi anche il veicolo di massa inferiore a 1,5 tonnellate locato da un'impresa iscritta al REN. Ciò per conformità con l'articolo 3 bis della direttiva co-

munitaria 2006/CE ed in coerenza con l'assetto del REN che, per le imprese ad esso iscritte, censisce tutti i veicoli, compresi quelli con massa inferiore a 1,5 tonnellate.

Sono invece escluse da suddetto obbligo le imprese di autotrasporto che sono iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori ma non anche al REN, in quanto esercitano l'attività esclusivamente con veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 1,5 tonnellate.

Sono inoltre escluse dall'onere di registrazione in esame le imprese esercenti trasporto di merci in conto proprio.

Come detto, l'impresa locataria può effettuare la registrazione o tramite Operatore professionale oppure direttamente presso l'UMC territorialmente competente (e cioè presso il quale l'impresa è iscritta al REN). Si allega modello (Allegato 2) per tale secondo caso. Nel caso di necessità di comunicare la, disponibilità di più veicoli locati, sarà sufficiente consegnare un solo modulo di dichiarazione e tanti allegati, quanti sono i veicoli di cui si dichiara la disponibilità.

5. Requisiti di idoneità finanziaria e di stabilimento

I veicoli di cui l'impresa acquisisce disponibilità in forza di un contratto di locazione incidono sull'idoneità finanziaria di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 1071/2009. Tale norma infatti, ai fini del calcolo del valore di cui l'impresa deve disporre, fa riferimento ai veicoli utilizzati, essendo dunque irrilevante che l'utilizzo avvenga a titolo di proprietà, locazione o qualsiasi altro titolo consentito. Ora, poiché l'articolo 7 (§ 1) sopra citato dispone che l'impresa deve "in ogni" momento essere in grado di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale", è obbligo dell'impresa locataria di un veicolo – fatte salve le verifiche da parte dell'UMC provvedere, in caso di incapienza, all'adeguamento immediato del valore dell'idoneità finanziaria, inviando la relativa documentazione all'UMC competente.

Si evidenzia inoltre che la locazione di veicoli di massa complessiva a pieno carico inferiore a 1,5 tonnellate (come detto, da registrare in REN-Noleggi se l'impresa è iscritta al REN) non incide sul valore dell'idoneità finanziaria.

Per quanto riguarda il requisito di stabilimento ed in analogia con quanto indicato nella circolare della scrivente Direzione generale prot. 3738 del 13/5/2022, ai fini del conseguimento dell'autorizzazione all'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada, la disponibilità del veicolo detenuto a titolo di locazione senza conducente, deve essere dimostrata attraverso la dichiarazione dell'esistenza di un contratto di durata residua pari ad almeno sei mesi e registrato nelle forme previste presso l'Agenzia delle entrate.

6. Ricevuta

La documentazione da portare a bordo del veicolo è quella prevista dalla direttiva 2006/CE (art. 2 § 2), come modificata dalla direttiva (UE) 2022/738 e come recepita dall'articolo 24 del decreto-legge n.69/2023 (art. 84, comma 4-quater del Codice della strada):

- Contratto di locazione o estratto autenticato del medesimo contratto;
- Qualora non sia il conducente a locare il veicolo: contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto.

Pertanto la ricevuta dell'avvenuta registrazione – ricevuta che, su richiesta, è rilasciata all'impresa locataria – non costituisce documentazione da tenere obbligatoriamente a bordo e, conseguentemente, non è necessario esibirla all'atto del controllo.

7. Copie certificate conformi della licenza comunitaria

A partire dal 16 gennaio 2024, le copie certificate conformi della licenza comunitaria da utilizzare su veicoli locati sono rilasciate dall'UMC soltanto se il veicolo è stato registrato (qualora l'impresa sia a ciò tenuta – cfr. § 4) sull'applicativo REN-Noleggi, secondo le modalità illustrate nella presente circolare. *(Si omettono gli allegati)*

VIII

Circ. (ACI) 24 novembre 2023, n. **35223. Veicoli di interesse storico e collezionistico – Artt. 60 e 93, comma 4, c.d.s. – Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2023 – Decreto del Direttore Generale per la Motorizzazione 21 novembre 2023 – Rilascio delle targhe storiche.**

A) Premesse

La presente circolare persegue la finalità di impartire istruzioni operative in tema di procedure per il rilascio dei documenti di circolazione, con contestuale assegnazione delle targhe d'epoca, per i veicoli di interesse storico e collezionistico, secondo quanto previsto dal decreto 4 agosto 2023 adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in attuazione delle disposizioni recate dall'art. 93, comma 4, c.d.s..

Detto decreto è entrato in vigore il 26 settembre 2023 e si applica a decorrere dal 25 novembre 2023, data a decorrere dalla quale trovano altresì applicazione le istruzioni contenute nella presente circolare.

A.1) Fonti di riferimento

La presente circolare tiene conto di quanto disposto dalle seguenti fonti:

- art. 60, comma 4, c.d.s. e art. 215 reg. es. c.d.s., a norma dei quali è individuata la categoria dei veicoli di interesse storico e collezionistico e sono definite le condizioni per la loro immatricolazione e circolazione su strada;
- art. 93, comma 4, c.d.s., il quale prevede, per i veicoli di interesse storico e collezionistico, la possibilità del rilascio di targhe con sequenza numerica o alfanumerica d'epoca conformi alla grafica originale;
- art. 110 c.d.s., recante la disciplina dell'immatricolazione delle macchine agricole;
- d.lgs. 29 maggio 2017, n. 98, istitutivo del documento unico di circolazione e di proprietà;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009 (in S.O. n. 55 alla G.U. n. 65 del 19.03.2010), e relativa circolare applicativa prot. n. 79260 del 4 ottobre 2010, che ha integralmente sostituito la circolare prot. n. 19277 del 3 marzo 2010, contenente la disciplina delle procedure per l'iscrizione dei veicoli di interesse storico e collezionistico nei Registri, per la loro riammissione in circolazione e per la revisione periodica;
- decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2023 (in G.U. n. 225 del 26-9-2023), recante disposizioni di attuazione delle norme in materia di rilascio delle targhe storiche per i veicoli di interesse storico e collezionistico;
- decreto del Direttore Generale per la Motorizzazione 21 novembre 2023, recante la disciplina delle modalità operative per il rilascio delle targhe storiche per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

A.2) Ambito oggettivo di applicazione

A norma dell'art. 60 c.d.s., rientrano nella categoria dei veicoli di interesse storico e collezionistico gli autoveicoli e i motoveicoli iscritti in uno dei seguenti Registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Storico FMI, i quali sono ammessi a circolare su strada a condizione che posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli.

La medesima norma riconduce altresì in detta categoria anche le macchine agricole di interesse storico e collezionistico.

Pertanto, la presente circolare si applica:

- agli autoveicoli e motoveicoli così come definiti dagli articoli 53 e 54 c.d.s. e richiamati dalla circolare prot. 79260 del 4 ottobre 2010, vale a dire:
 - motocicli con o senza sidecar;
 - tricicli (motocarrozze, motoveicoli per trasporto promiscuo, motocarri);
 - mototrattori, motoveicoli per trasporto specifico e per uso speciale;
 - quadricicli, diversi da quelli leggeri;
 - motoarticolati;
 - autovetture;
 - autoveicoli per trasporto promiscuo;
 - autocarri;
 - autoveicoli per trasporto specifico ed uso speciale;
 - autocaravan;
 - autobus;
 - autotreni;
 - autoarticolati;
 - alle macchine agricole di cui all'art. 57 c.d.s..

In ogni caso, deve trattarsi di veicoli con data di costruzione antecedente di almeno 20 anni rispetto alla data della richiesta di iscrizione in uno dei Registri di cui all'articolo 60 del c.d.s., già immatricolati in Italia e che siano stati:

- radiati d'ufficio (art. 96 c.d.s.);
 - radiati per esportazione (art. 103 c.d.s.);
 - radiati per ritiro su area privata (con istanze presentate per la prima volta entro il 26.04.2006);
 - radiati per demolizione prima del 30 giugno 1998, ad esclusione di quelli per i quali siano stati erogati contributi statali alla rottamazione;
 - mai dismessi dalla circolazione, per i quali venga richiesta una reimmatricolazione con targa d'epoca.
- La presente circolare si applica altresì ai seguenti casi particolari:
- veicoli privi di targhe e di documenti di circolazione, che non risultino radiati nè successivamente reimmatricolati in Italia;
 - veicoli mai cessati dalla circolazione e ancora muniti di targhe d'epoca rilasciate in Italia, in caso di furto, smarrimento, distruzione o deterioramento delle targhe stesse.

Restano in ogni caso esclusi:

- i ciclomotori;
- i veicoli radiati per demolizione a decorrere dal 30 giugno 1998, nonché tutti i veicoli radiati ai sensi della normativa in materia di contributi statali alla rottamazione (causale: "CG – contributo governativo") a prescindere dalla data di presentazione della richiesta;
- i veicoli non presenti nell'ANV e nell'archivio PRA in quanto mai immatricolati in Italia.

A.3) Presupposti

Oltre ad essere iscritti in uno dei Registri di cui all'art. 60 c.d.s., i veicoli di interesse storico e collezionistico per i quali è riconosciuta la facoltà di richiedere il rilascio della targa d'epoca, ivi inclusi i veicoli di origine sconosciuta (i.e.: privi di targhe e/o documenti di circolazione), debbono essere presenti (targa/telaio) almeno in uno dei due archivi: ANV e archivio PRA.

In mancanza, non potrà procedersi all'assegnazione della targa d'epoca.

I veicoli stessi, in quanto iscritti in uno dei predetti Registri, debbono altresì essere muniti del certificato di rilevanza storica

e collezionistica, rilasciato ai sensi dell'art. 4 del richiamato decreto ministeriale 17 dicembre 2009, oppure di un attestato di storicità rilasciato anteriormente alla data del 20 marzo 2010.

B) Procedure di immatricolazione, reimmatricolazione e assegnazione di targa d'epoca

B.1) Competenza:

Le richieste di immatricolazione o di reimmatricolazione, con contestuale assegnazione di targhe d'epoca, possono essere presentate:

- presso gli UMC, limitatamente alle macchine agricole ed agli autoveicoli e motoveicoli non assoggettati all'obbligo di iscrizione al PRA, anche per il tramite degli Studi di consulenza automobilistica;

- presso gli STA privati, per veicoli soggetti ad iscrizione al PRA.

B.2) Procedure applicabili

Alla immatricolazione e alla reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico assoggettati all'obbligo di iscrizione al PRA provvedono gli STA privati mediante l'utilizzo delle procedure previste dal d.lgs. n. 98/2017, con conseguente rilascio del documento unico di circolazione e di proprietà (DU).

Quanto ai criteri per procedere alla immatricolazione e alla reimmatricolazione, nonché ai prescritti controlli tecnici, si rinvia in particolare alle istruzioni impartite con la circolare MOT prot. n. 79260 del 4 ottobre 2010, che qui si richiama integralmente, nonché alle circolari MOT prot. n. 1263 del 16.01.2023 e prot. n. 3570 del 3.02.2023 in tema di visita e prova.

Alla immatricolazione e alla reimmatricolazione delle macchine agricole e degli autoveicoli e motoveicoli non soggetti ad iscrizione al PRA (art. 26 del RD 29 luglio 1927, n. 1814) provvedono gli UMC mediante l'utilizzo delle procedure già in uso, alle quali sono state apportate le necessarie modifiche al fine di consentire l'assegnazione di targhe d'epoca, con conseguente rilascio della carta di circolazione.

In entrambi i casi, e in applicazione del DM 4 agosto 2023, non si procede quindi al rilascio di "libretti di circolazione" conformi alla grafica originale.

B.3) Adempimenti preliminari al rilascio della targa d'epoca

Al fine di garantire il buon esito delle istanze di assegnazione delle targhe d'epoca, tenuto anche conto dell'entità del contributo dovuto per la produzione delle stesse (v. successivo par. C), e al fine di ridurre i relativi tempi procedurali, gli interessati provvedono a richiedere preliminarmente agli UMC e agli Uffici PRA la verifica che almeno in uno dei rispettivi archivi (ANV e archivio PRA) il veicolo sia presente e sia possibile accertare il numero della targa rilasciata al momento della prima immissione in circolazione in Italia, ovvero in un momento storico successivo purché siano rispettati i limiti temporali di vetustà prescritti per la classificazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

Pertanto, se dai dati d'archivio risulta che al veicolo, nel corso del tempo, siano state assegnate targhe diverse, gli interessati hanno facoltà di indicare, nell'istanza di immatricolazione o di reimmatricolazione, il numero di targa d'epoca prescelto. L'ultimo numero di targa d'epoca per il quale è possibile richiedere la riassegnazione deve essere già stato rilasciato da non meno di 20 anni (40 per le macchine agricole) anteriori alla data della attuale richiesta di immatricolazione o di reimmatricolazione.

Per le macchine agricole e i veicoli non soggetti ad iscrizione al PRA, la predetta verifica è effettuata esclusivamente presso gli UMC attraverso l'interrogazione dei dati presenti nell'ANV.

Per la verifica dei dati presenti nell'ANV, gli interessati presentano agli UMC, anche per il tramite di uno Studio di consulenza automobilistica, una istanza di accesso agli atti, ai sensi

dell'art. 25 della legge n.241/1990, dalla manifestazione di interesse ad ottenere il rilascio di targhe d'epoca. L'istanza è soggetta al pagamento di € 16,00 per imposte di bollo ed € 10,20 per diritti di motorizzazione (codice tariffa nazionale: "N004").

Per la verifica dei dati presenti negli archivi PRA l'interessato richiede una visura per targa, secondo le modalità oggi in uso, con il versamento della tariffa di 6,00 euro per ogni singola ispezione richiesta.

B.4) Veicoli assoggettati all'obbligo di iscrizione al PRA

La richiesta di immatricolazione o di reimmatricolazione, con contestuale assegnazione di targa d'epoca, dei veicoli di interesse storico e collezionistico è redatta sul modello di istanza unificata, secondo le procedure in uso in materia di rilascio del DU.

Nell'istanza unificata (IU) deve essere indicato il numero di targa d'epoca del quale si richiede l'assegnazione (da indicare nel campo "Targa") nonché l'ultimo numero di targa assegnato al veicolo (da indicare nel campo "Targa Precedente").

Si procede alla immatricolazione e alla iscrizione al PRA (codice pratica: C01750) in caso di veicoli già immatricolati in Italia:

- radiati d'ufficio (art. 96 c.d.s.);
- radiati per esportazione (art. 103 c.d.s.);
- radiati per ritiro su area privata (con istanze presentate per la prima volta entro il 26.04.2006);
- radiati per demolizione prima del 30 giugno 1998.

In tal caso, al fascicolo digitale devono essere allegati:

- l'attestazione di visura rilasciata dall'UMC e dall'Ufficio PRA;
- il titolo di proprietà (dichiarazione di proprietà o dichiarazione di vendita);
- il certificato di rilevanza storica e collezionistica (o l'eventuale attestato di storicità);
- le ricevute di pagamento delle tasse automobilistiche arretrate per i tre anni precedenti a quello della reinscrizione del veicolo con una maggiorazione del 50% (per i veicoli radiati d'ufficio ex art. 96 c.d.s.);

- la riproduzione digitale degli eventuali documenti di circolazione o di proprietà d'epoca in possesso del richiedente.

A tale ultimo riguardo, si rammenta che i documenti originali d'epoca possono essere restituiti agli interessati su richiesta degli stessi. Si procede, invece, alla reimmatricolazione e al rinnovo di iscrizione al PRA (codice pratica: C02110) nel caso in cui le targhe d'epoca vengano richieste per veicoli già immatricolati in Italia e successivamente reimmatricolati e mai dismessi dalla circolazione.

Al riguardo, si ricorda che per poter emettere il DU occorre verificare preliminarmente che i due Archivi siano allineati e, laddove necessario, procedere all'allineamento secondo le modalità in uso.

Al fascicolo digitale debbono essere allegati:

- l'attestazione di visura rilasciata dall'UMC e dall'Ufficio PRA;
- il certificato di rilevanza storica e collezionistica (o l'eventuale attestazione di storicità), se il veicolo non è ancora stato classificato quale veicolo di interesse storico e collezionistico sul documento di circolazione;

- la carta di circolazione o il DU, il CDP/CDPD o il foglio complementare;

- l'eventuale dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la resa denuncia del furto, dello smarrimento o della distruzione delle targhe o dei documenti di circolazione o di proprietà, oppure l'eventuale denuncia in originale.

Per i veicoli circolanti, all'atto della presentazione dell'istanza debbono essere restituite anche le relative targhe. Detti veicoli, in quanto privi di targhe, non potranno quindi circolare o sostare su strada sino a quando non verrà effettuata la consegna delle targhe d'epoca richieste.

Si procede, altresì, alla reimmatricolazione anche nel caso di veicoli di interesse storico e collezionistico privi di targhe e di documenti di circolazione, immatricolati in Italia, ma che non risultino radiati ne

successivamente reimmatricolati nel nostro Paese. In tal caso, verrà riassegnato il numero di targa d'epoca che risulta ancora attivo ovvero, a richiesta dell'interessato, l'eventuale numero di targa precedente se presente in ANV o nell'archivio PRA.

Lipotesi da ultima considerata costituisce una accezione limitata della categoria di veicoli di interesse storico e collezionistico comunemente definiti come di "origine sconosciuta". Pertanto, fermo restando che detti veicoli sono suscettibili di immatricolazione ordinaria secondo le istruzioni operative recate dalla richiamata circolare MOT prot. n. 79260 del 4 ottobre 2010, per quanto di interesse ai fini della presente trattazione si precisa che i veicoli stessi possono ottenere l'assegnazione di targa d'epoca solo a condizione, secondo la regola generale, della presenza in almeno in uno dei due Archivi: ANV o PRA.

Il fascicolo digitale può essere inoltrato solo previo pagamento delle ordinarie tariffe (imposte di bollo, diritti di motorizzazione, emolumenti PRA e IPT) prescritte per il rilascio del DU in sede di immatricolazione e reimmatricolazione. In mancanza, verrà inibita la stampa del DU.

Le istanze e i relativi fascicoli digitali sono soggetti a prevalida da parte dell'UMC e a convalida, successivamente all'emissione del DU, da parte dell'Ufficio PRA, secondo le ordinarie procedure implementate in attuazione del d.lgs. n. 98/2017.

B.5) Macchine agricole e veicoli non soggetti ad iscrizione al PRA

Espletata, da parte degli interessati, la fase preliminare di visura dei dati presenti nell'ANV, gli stessi presentano all'UMC l'istanza di immatricolazione o di reimmatricolazione redatta sul modello TT2119, a quale sono allegate, oltre alla ordinaria documentazione prevista dalle vigenti disposizioni in materia, anche la documentazione di seguito elencata:

- in caso di immatricolazione:
 - a) l'attestazione di visura dei dati presenti nell'ANV;
 - b) il certificato di rilevanza storica e collezionistica (o l'eventuale attestazione di storicità);
 - c) le ricevute di pagamento delle prescritte tariffe (imposte di bollo e diritti di motorizzazione);
 - d) copia degli eventuali documenti di circolazione d'epoca in possesso del richiedente;
- in caso di reimmatricolazione:
 - a) l'attestazione di visura dei dati presenti nell'ANV;
 - b) il certificato di rilevanza storica e collezionistica (o l'eventuale attestazione di storicità);
 - c) la carta di circolazione e le targhe;
 - d) l'eventuale dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la resa denuncia del furto, dello smarrimento o della distruzione delle targhe o dei documenti di circolazione;
 - e) copia degli eventuali documenti di circolazione d'epoca in possesso del richiedente.

All'atto della presentazione dell'istanza, i predetti documenti d'epoca sono portati in visione all'UMC il quale, verificata la corrispondenza tra gli originali stessi e le copie allegate all'istanza, li restituisce agli interessati.

C) Produzione e consegna delle targhe d'epoca

A seguito dell'emissione del DU e della convalida da parte dell'Ufficio PRA, ovvero dell'emissione della carta di circolazione nel caso di macchine agricole e di veicoli non soggetti ad iscrizione al PRA, l'interessato trasmette all'UMC, anche per il tramite dello Studio di consulenza che ha curato la pratica, la ricevuta di pagamento, effettuato mediante la piattaforma PagoPA, del contributo dovuto per la produzione della targa d'epoca che ammonta a:

- euro 549,00 per gli autoveicoli;
- euro 274,50 per i motoveicoli e le macchine agricole.

La ricevuta di pagamento e trasmessa via PEC all'UMC unitamente alla comunicazione conforme all'allegato modello (All. 1).

Entro 3 giorni lavorativi dal ricevimento della predetta comunicazione, l'UMC provvede ad effettuare l'ordinativo all'IPZS, con richiesta da trasmettere con PEC all'indirizzo che sarà indicato con apposito File

Avviso.

Effettuata dall'IPZS la consegna dell'ordinativo, l'UMC provvede altresì a comunicare all'interessato o allo Studio di consulenza la data e la fascia oraria in cui è possibile il ritiro delle targhe.

All'atto del ritiro, l'intestatario o la persona da questi delegata, ovvero l'incaricato dello Studio di consulenza, appone la propria firma nell'apposito spazio previsto nel modello allegato (All. 1) a conferma della presa in consegna delle targhe. C.1) Grafica e formato delle targhe antecedenti al 1952

Si fa presente infine che, allo stato, in ragione delle effettive possibilità industriali di produzione dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato nel rispetto dei livelli di servizio e del contributo fissati dal DM 4 agosto 2023, il formato e la grafica delle targhe metalliche che riproducono quelle antecedenti al 1952 non potrà che essere unificata e conforme alle prescrizioni della conferente legislazione del 1952.

D) Duplicazione delle targhe d'epoca

Per i veicoli di interesse storico e collezionistico che circolano con targhe d'epoca rilasciate in Italia, gli interessati possono richiedere agli UMC il duplicato delle targhe stesse nel caso in cui queste siano oggetto di furto, smarrimento, distruzione o deterioramento.

Detta possibilità è riconosciuta esclusivamente per i veicoli di interesse storico e collezionistico già circolanti con targa d'epoca alla data del 25 novembre 2023 e per i veicoli di interesse storico e collezionistico immatricolati o reimmatricolati con targa storica successivamente alla predetta data secondo le istruzioni operative contenute nella presente circolare.

Alla richiesta di rilascio del duplicato delle targhe d'epoca, redatta conformemente al modello allegato alla presente circolare (All. 2), sono allegati:

- la fotocopia del documento di identità o di riconoscimento del richiedente;
- la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la resa denuncia del furto, dello smarrimento o della distruzione delle targhe o dei documenti di circolazione o di proprietà, oppure l'eventuale denuncia in originale;
- la fotocopia del documento di circolazione del veicolo;
- le targhe deteriorate;
- la ricevuta di pagamento del contributo dovuto per la produzione della targa d'epoca;
- la ricevuta di pagamento di euro 16,00 per imposte di bollo dovute per la richiesta (codice tariffa nazionale: "N019").

L'UMC, verificato preliminarmente che il veicolo è presente nell'ANV quale veicolo di interesse storico e collezionistico identificato con il numero della targa della quale viene chiesta la du-

plicazione, provvede all'ordinativo all'IPZS secondo le modalità indicate nel precedente paragrafo C.

Al riguardo, si sottolinea che:

– laddove si tratti di veicoli ai quali è stata associata la targa d'epoca sulla base delle istruzioni operative contenute nella presente circolare, il veicolo è munito di DU o di carta di circolazione ed è dunque certamente presente nell'ANV quale veicolo di interesse storico e collezionistico;

– viceversa, nel caso di veicoli già circolanti con targhe d'epoca alla data della presente circolare, appare opportuno che gli interessati richiedano all'UMC una preventiva visura dei dati presenti nell'ANV, al fine di verificare la sussistenza delle condizioni per il buon esito dell'istanza di duplicazione delle targhe stesse; ciò in ragione dell'entità del contributo previsto per la produzione delle targhe d'epoca e della impossibilità di disporre il rimborso nel caso in cui l'istanza venga respinta. La presentazione della richiesta all'UMC ed il ritiro delle targhe presso il medesimo Ufficio possono essere effettuati anche per il tramite di uno Studio di consulenza automobilistica.

All'atto del ritiro, l'intestatario o la persona da questi delegata, ovvero l'incaricato dello Studio di consulenza, appone la propria firma nell'apposito spazio previsto nel modello allegato (All. 2) a conferma della presa in consegna delle targhe.

E) Fase Pilota

Al fine di testare la piena funzionalità delle nuove procedure, a decorrere dal 27 novembre 2023 e fino al 5 gennaio 2024 verrà operata una fase di sperimentazione, riservata ad un numero ristretto di STA privati già

individuati, presso i quali potranno essere gestite le operazioni di immatricolazione e reimmatricolazione di autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con contestuale assegnazione di targhe d'epoca. Gli UMC di rispettivo riferimento provvederanno ad effettuare le preconvalide dei fascicoli.

Le pratiche presentate dagli Operatori pilota saranno oggetto di convalida da parte degli Uffici PRA così come d'uso.

A decorrere dall'8 gennaio 2024, le medesime procedure potranno essere utilizzate da tutti gli STA privati, riservando agli UMC la competenza ad effettuare la preconvalida dei fascicoli digitali.

Dalla medesima data, saranno altresì rese disponibili per i soli UMC le nuove procedure per l'immatricolazione e la reimmatricolazione delle macchine agricole di interesse storico e collezionistico, nonché dei veicoli non assoggettati all'obbligo di iscrizione al PRA, con contestuale assegnazione di targhe d'epoca.

IX

Circ. (Min. infr.) 30 novembre 2023, n. **35836**. **Regolamento di esecuzione UE 2022/1362 dello agosto 2022 che attua il regolamento 2009/595 per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione UE 2020/683 – modalità di applicazione.**

Premessa

Il Regolamento di esecuzione UE 2022/1362 del 1° agosto 2022 della Commissione Europea, che attua il regolamento (CE) n. 595 del 2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio per quanto riguarda "Le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento

di esecuzione UE 2020/683", ha disposto l'utilizzo di "strumenti elettronici" messi a disposizione dalla Commissione Europea mediante un'apposita piattaforma elettronica (scaricabili al seguente link: <https://code.europa.eu/vecto/vecto-trailer/-/releases/v1.0.0.3198>).

Tali strumenti elettronici, individuati all'art. 4 paragrafo 1 del Regolamento in questione, sono lo Strumento di simulazione (Vehicle Energy Consumption calculation Tool, nel seguito VECTO), utilizzato per valutare le prestazioni dei veicoli indicati al successivo paragrafo. 1, per quanto riguarda la loro influenza sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante e lo Strumento di hashing (strumento di codifica), che fornisce un'associazione univoca tra un componente, entità tecnica indipendente o sistema e il relativo documento di certificazione.

I costruttori devono valutare le prestazioni ambientali dei loro veicoli mediante lo strumento di simulazione prima di immetterli sul mercato dell'Unione.

Per garantire che le prestazioni ambientali siano correttamente simulate, l'Autorità di omologazione deve valutare e monitorare sia il trattamento dei dati utilizzati sia l'uso corretto dello strumento di simulazione.

Dopo aver proceduto alla valutazione, l'autorità di omologazione rilascia una licenza al costruttore di veicoli per l'utilizzo dello strumento di simulazione.

1. Ambito di applicazione

Il regolamento in oggetto, ai sensi dell'art. 1 del Regolamento, si applica ai veicoli: di categoria internazionale 03, 04 aventi carrozzeria a cassone chiuso, i cui codici della carrozzeria sono 03, 04, 05, 06 e 32, conformemente all'allegato I appendice 2 del Regolamento UE 2018/858 modificato dal regolamento UE 2022/2236 del 20 giugno 2022 e all'allegato III tabella 3 del Regolamento UE 2022/2236. Si precisa che il codice 32 si riferisce a carrozzeria con sponde e telone ad altezza totale che è anche quella della carrozzeria centinata (centinato con sponde); di massa massima tecnicamente ammissibile superiore ad 8000 Kg; aventi fino a tre assi e privi di asse motore; semirimorchi (DA), rimorchi a timone (DB) e rimorchi ad asse centrale (DC), secondo quanto indicato all'allegato I parte c del regolamento UE 2018/858; non eccezionali per dimensioni ai sensi dell'allegato XIII del Regolamento di esecuzione UE 2021/535. Nella Tabella 1. sottoindicata, sono specificate le tipologie di carrozzerie da inserire come dati di input nello strumento di simulazione.

Tabella 1	
Tipo di carrozzeria da inserire come input	carrozzerie corrispondenti
dry box ("merci secche")	Furgone, cassone con sponde fisse chiuso
Refrigerated ("refrigerata")	Furgone con pareti isolate e gruppo frigorifero
Conditioned ("condizionata")	Furgone con pareti isolate senza frigorifero
Curtain-sided ("telonata")	Centinato senza sponde laterali
Drop-side tarpaulin body ("carrozzeria aperta con telone")	Carrozzeria con sponde e telone ad altezza totale che è corrispondente a quella della carrozzeria centinata (centinato con sponde)

Si precisa che il presente regolamento si applica anche ai veicoli omologati o approvati secondo il D.M. 277 /2001 le cui carrozzerie sono quelle citate nella tabella 1.

LICENZA PER L'UTILIZZO DELLO STRUMENTO DI SIMULAZIONE PER VALUTARE LE PRESTAZIONI DEI VEICOLI

2. *Scopo e utilizzo dello strumento di simulazione (VECTO Trailer).*

2.1. I costruttori dei veicoli determinano le prestazioni dei veicoli nuovi da vendere, immatricolare o mettere in circolazione nell'Unione, per quanto riguarda la loro influenza sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante, utilizzando l'ultima versione disponibile dello strumento di simulazione VECTO Trailer.

2.2. Lo strumento di simulazione genera un file dei registri del costruttore e un file di informazione per il cliente contenenti i risultati della simulazione e hash crittografici univoci.

2.3. Ogni veicolo oggetto del presente Regolamento, da immatricolare, vendere o mettere in circolazione deve essere accompagnato dal file di informazione per il cliente.

2.4. Ciascun veicolo, ricadente nell'ambito di applicazione sopra specificato, destinato ad essere immatricolato, venduto o messo in servizio deve avere il Certificato di Conformità (COC) o la dichiarazione di conformità o il certificato di omologazione individuale, secondo il caso che ricorre, che contenga gli hash crittografici del file dei registri del costruttore e del file di informazione per il cliente.

3. *Modalità di presentazione della domanda di licenza di utilizzo dello strumento di simulazione.*

3.1. Per il rilascio di una licenza all'utilizzo dello strumento di simulazione (VECTO), il costruttore del veicolo, organismo o persona responsabile dell'emissione del file dei registri del costruttore e del file di informazione per il cliente, deve presentare all'Autorità di omologazione (Divisione 3 di questa Direzione Generale) una domanda, contenente una descrizione dettagliata dei processi, di cui all'allegato II, punto 1, del Regolamento UE, che il costruttore deve istituire utilizzando il modello di cui all'allegato II appendice I.

3.2. Nel caso di omologazioni in più fasi, comprese anche le omologazioni individuali, qualora il caso ricorra, che interessino le tipologie di carrozzeria di cui al punto 1 come definiti nel Regolamento UE 2018/858 e s.m.i., il responsabile dell'utilizzo dello strumento di simulazione è il costruttore di ultima fase.

3.3. L'autorità di omologazione valuta l'istituzione dei processi da parte del costruttore di cui all'allegato II, punto 1, secondo le verifiche di cui all'allegato II, punto 2.

4. *Rilascio della licenza per l'utilizzo dello strumento di simulazione.*

4.1. L'autorità di omologazione rilascia la licenza per l'utilizzo dello strumento di simulazione di cui al precedente paragrafo 3, utilizzando il modello di cui allegato II, appendice 2, solo dopo che il costruttore ha dimostrato che tutte le procedure sono state predisposte conformemente alle prescrizioni di cui all'allegato II punto 1 del Regolamento.

4.2. Ogni anno l'Autorità di omologazione effettua la valutazione dei requisiti di cui all'allegato II, punto 2, del Regolamento, per verificare se i processi istituiti dai costruttori, per quanto riguarda l'influenza sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante dei veicoli, continuino ad essere adeguati alle prescrizioni normative.

4.3. Si precisa che, ove ritenuto opportuno, l'Autorità di omologazione può svolgere la valutazione del rispetto dei requisiti sopra indicati anche più di una volta all'anno.

4.4. Qualora l'Autorità di omologazione constati che i processi predisposti dal costruttore del veicolo non siano conformi alla licenza o possano portare ad una valutazione errata delle prestazioni riguardo le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante, può chiedere al costruttore del veicolo di presentare un programma di interventi di ripristino entro un mese o al più per

un altro mese dal ricevimento della richiesta dell'autorità di omologazione di risoluzione della non conformità.

4.5. L'Autorità di omologazione notifica, entro un mese dal ricevimento del programma di interventi di ripristino, la propria decisione, positiva o negativa, al costruttore del veicolo e a tutti gli Stati membri.

4.6. Qualora il piano di interventi di ripristino venga respinto o non venga ritenuto applicabile correttamente, l'Autorità di omologazione adotta le misure necessarie per garantire un utilizzo conforme dello strumento o revoca la licenza.

5. *Omologazioni individuali e omologazioni con produzioni annuali inferiori a 30 veicoli.*

5.1. I costruttori di veicoli (completi o completati) che intendano chiedere omologazioni individuali per i veicoli appartenenti alle categorie interessate di cui al precedente paragrafo 1, possono chiedere al C.P.A. o all'U.M.C. di riferimento, al momento della presentazione della domanda di omologazione, che la valutazione delle prestazioni dei veicoli per quanto riguarda le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante sia effettuata da un Servizio tecnico (C.P.A.) designato. La domanda di omologazione, in tal caso, deve contenere i dati e le informazioni previste dal modello di cui all'allegato III, appendice I (informazioni di input relative alle caratteristiche del veicolo).

5.2. I costruttori, già titolari di un'omologazione e con una produzione annua inferiore a 30 veicoli appartenenti alle categorie interessate, possono chiedere al C.P.A. di riferimento, che la valutazione delle prestazioni dei veicoli per quanto riguarda le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante sia effettuata da un Servizio tecnico designato.

5.3. Nelle ipotesi previste ai punti 5.1. e 5.2., il costruttore fornisce al C.P.A. o l'U.M.C. di riferimento oltre ai dati relativi alla carrozzeria, i dati di input (sotto forma di file XML) relativi agli pneumatici e a eventuali dispositivi aerodinamici certificati. Il C.P.A. o l'U.M.C. di riferimento saranno tenuti a veicolare la richiesta del sopraccitato calcolo, corredata dai dati di input a uno dei Servizi tecnici (C.P.A.) designati.

5.4. In alternativa a quanto previsto dal punto 5.3., il costruttore, prima del collaudo del veicolo, può rivolgersi direttamente a uno dei Servizi tecnici (C.P.A.) designati.

5.5. I Servizi tecnici designati dall'Autorità di omologazione sono: C.P.A. di Torino, C.P.A. di Bologna, C.P.A. di Milano, C.S.R.P.A.D. di Roma e il C.P.A. di Napoli.

5.6. I costruttori già in possesso della licenza, che intendono chiedere omologazioni individuali o con una produzione annua inferiore a 30 veicoli, individuati al precedente paragrafo 5.1., devono utilizzare direttamente lo strumento di simulazione senza rivolgersi al Servizio tecnico designato.

6. *Prescrizioni relative alla trasmissione dei dati nelle omologazioni in più fasi.*

Nel caso di omologazioni in più fasi, i costruttori interessati sono tenuti a fornire al costruttore della fase successiva i dati necessari per l'utilizzo dello strumento di simulazione, secondo le modalità di cui all'allegato IX del Regolamento UE 2018/858 e s.m.i. In particolare, il costruttore della fase precedente fornisce al costruttore della fase successiva, sotto forma di file XML, i dati di input e le informazioni relative agli pneumatici e a eventuali dispositivi aerodinamici certificati.

7. *Accessibilità delle informazioni dello strumento di simulazione.*

I costruttori del veicolo o il Servizio tecnico designato dall'Autorità di omologazione conservano per 10 anni, a partire dalla produzione o dall'omologazione del veicolo, il fascicolo dei registri e i certificati relativi alle proprietà correlate alle emissio-

ni di CO₂ e al consumo di carburante di componenti, sistemi ed entità tecniche indipendenti

PROPRIETÀ CORRELATE ALLE EMISSIONI DI CO₂ E AL CONSUMO DI CARBURANTE DI DISPOSITIVI AERODINAMICI E PNEUMATICI

8. *Componenti, entità tecniche indipendenti e sistemi pertinenti.*

8.1. I dati di input per lo strumento di simulazione devono contenere dati sulle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante di:

- a. Dispositivi aerodinamici (standard o certificati).
- b. Pneumatici

8.2. I dispositivi aerodinamici standard sono quelli che soddisfano i requisiti indicati all'Allegato V, appendice V del Regolamento. I valori standard di tali dispositivi aerodinamici sono assegnati automaticamente dallo strumento di simulazione.

8.3. I dispositivi aerodinamici non standard devono essere certificati con le modalità individuate all'Allegato V del Regolamento. I valori certificati dei dispositivi aerodinamici sono determinati conformemente all'Allegato V, punto 3.

8.4. I fabbricanti dei dispositivi aerodinamici non standard presentano la domanda di certificazione del dispositivo (o della relativa famiglia di cui all'Allegato V, appendice 4) all'Autorità di omologazione competente secondo il modello di cui all'allegato V, appendice 2, del Regolamento, accompagnata dai documenti indicati all'art. 16, paragrafo 2, secondo comma.

Si ricorda che l'Autorità di omologazione competente per componenti ed entità tecniche è il CPA, mentre per i sistemi è la Divisione 3.

9. *Certificazione delle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei dispositivi aerodinamici.*

9.1 Per i dispositivi aerodinamici certificati di cui sono rispettate le prescrizioni previste dall'allegato V appendice 4 del Regolamento, l'Autorità di omologazione competente, individuata al precedente punto 8.4., rilascia un certificato utilizzando il modello di cui all'allegato V, appendice 1, del Regolamento e assegna un numero di certificazione conformemente al sistema di numerazione di cui all'allegato V, appendice III, del Regolamento.

9.2. L'Autorità di omologazione competente genera sia un hash crittografico del file con i risultati della simulazione svolta mediante lo strumento di hashing, sia un numero di certificazione. Successivamente, l'Autorità competente pone l'hash crittografico e il numero di certificazione sul certificato specifico (allegato V, appendice 1), relativo alle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante.

10. *Decorrenze.*

10.1. A decorrere dal 1° gennaio 2024 i veicoli oggetto del Regolamento UE 2022/1362 dovranno essere accompagnati dal file di informazione per il cliente secondo quanto prescritto dall'art. 8, paragrafo 4 del Regolamento UE e come specificato al precedente punto 2.3.

10.2. Ai fini del soddisfacimento del punto 10.1, il costruttore che presenta la domanda (come previsto dal precedente paragrafo 3) all'Autorità competente, entro e non oltre il 30 aprile 2024, potrà utilizzare lo strumento di simulazione al più fino al

30 giugno 2024 in attesa del rilascio della licenza (così come descritto nel precedente paragrafo 4).

10.3. A decorrere dal 1° luglio 2024 è vietata l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione dei veicoli oggetto del Regolamento UE 2022/1362 che non rispettino gli obblighi ivi previsti come richiamati al precedente paragrafo 2.

11. *Versamenti.*

La domanda di autorizzazione al rilascio della licenza deve contenere l'assolvimento del versamento di euro 10,20 previsto dalla tariffa 2 della legge 870 del 1986 e di euro 32,00 come imposta di bollo. L'assolvimento deve essere effettuato secondo la procedura PagoPA.

X

Circ. (Min. int.) 6 dicembre 2023, n. **13100. Viabilità Italia. Stagione Invernale 2023-2024. Pubblicazione Piano Neve, edizione 2023-2024.**

Si comunica che, facendo seguito della riunione operativa di Viabilità Italia tenutasi il 27 novembre u.s., il Servizio di Polizia Stradale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza ha pubblicato sul sito internet il Piano Neve 2023-2024, elaborato secondo quanto approvato e condiviso dagli Enti e dalle Amministrazioni pubbliche riunite intorno al Tavolo tecnico.

In particolare sono disponibili i seguenti documenti:

- le linee guida con l'indicazione dei codici colore relativi all'intensità delle precipitazioni nevose;
- le tratte autostradali dove poter attuare il fermo temporaneo dei mezzi pesanti e l'indicazione delle aree di accumulo degli stessi, con il numero di stalli per la sosta disponibili;
- l'elenco delle strade extraurbane e delle autostrade ove è in vigore l'obbligo di portare a bordo idonei mezzi antisdrucchiole-voli o di circolare con pneumatici invernali montati;
- il protocollo operativo da adottare in caso di emergenza;
- le principali arterie stradali in gestione alla società Anas S.p.A. maggiormente esposte al rischio neve;
- le procedure da osservare in caso di pioggia ghiacciata – freezing rain;
- il piano di vigilanza sulla rete ferroviaria.

Con particolare riferimento al ruolo strategico svolto dai Comitati Operativi per la Viabilità in seno alle Prefetture, si comunica altresì che il citato Dipartimento di Pubblica Sicurezza ha riproposto il format da utilizzare in caso di emergenze per l'adozione dei provvedimenti limitativi della circolazione, la cui efficacia è stata verificata in occasione delle precedenti stagioni invernali.

Con l'occasione, preme raccomandare l'opportunità di stretta sinergia operativa e logistica tra i vari C.O.V. provinciali e quelli facenti capo alle Prefetture dei capoluoghi regionali per la gestione delle emergenze che si dovessero presentare nel corso della stagione, attraverso un tempestivo scambio informativo e un pronto coordinamento temporale e territoriale volti all'eventuale emissione di ordinanze limitative alla circolazione nei casi di avverse condizioni meteorologiche o di emergenze di altra natura, ovvero al fine di scongiurare l'emissione di disposizioni contrastanti circa la circolazione stradale nei lunghi tratti viari di percorrenza.

XI

Circ. (Min. infr.) 14 dicembre 2023, n. **37204**. **Nuova immatricolazione di veicoli già immatricolati in Italia, radiati per esportazione e mai esportati o reimmatricolati all'estero.**

La circolare prot. n. 9716 del 23 marzo 2023, recante istruzioni operative e misure di semplificazione in tema di immatricolazione di veicoli nuovi ed usati oggetto di acquisto intracomunitario, prevede che i veicoli radiati per esportazione, mai reimmatricolati in un altro Paese UE o di fatto mai esportati all'estero, di cui venga richiesta la reimmatricolazione in Italia, debbano essere regolarmente "censiti" ed i relativi obblighi IVA debbono essere assolti, se dovuti, mediante modello "F24 Versamenti con elementi identificativi" (v. par. 1.2.7, lett. E).

A fronte di una serie di segnalazioni inerenti difficoltà o impedimenti procedurali in sede di applicazione delle predette istruzioni operative, questa Direzione generale ha provveduto a porre apposito quesito all'Agenzia delle Entrate – Divisione Contribuenti la quale, con nota prot. n. 412320 del 27.11.2023, qui pervenuta in data 10 dicembre u.s., ha fornito i richiesti chiarimenti.

Pertanto, a parziale modifica del richiamato paragrafo 1.2.7, lett. E) della circolare prot. n. 9716 del 23 marzo 2023, si fa presente quanto segue:

1. Veicoli radiati per esportazione verso altro Paese UE e oggetto di acquisto intracomunitario (Codici pratiche DU: C11701, C11702, C11703) I veicoli radiati per esportazione verso un altro Paese UE, che siano stati effettivamente esportati

ma non reimmatricolati nello Stato di destinazione e reintrodotti nel territorio italiano a seguito di acquisto intracomunitario, sono assoggettati alla procedura ordinaria del c.d. "censimento", ai sensi della normativa vigente in materia.

Il "censimento" è effettuato sulla base della dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà (art. 47, D.P.R. n. 445/2000), resa dal soggetto obbligato all'adempimento, attestante che il veicolo non è stato reimmatricolato in altro Paese UE e che è stato oggetto di acquisto intracomunitario, con la specificazione dello Stato nel quale l'acquisto stesso è stato effettuato.

2. Veicoli radiati per esportazione verso altro Paese UE e mai esportati (Codici pratiche DU: C01723, C01724, C01725, C01726)

I veicoli che, successivamente alla radiazione per esportazione verso altro Paese UE, non sono stati di fatto esportati, non sono soggetti a "censimento" e si può procedere direttamente alla nuova immatricolazione in Italia. In detta ipotesi, occorre distinguere:

a) il richiedente la nuova immatricolazione è lo stesso soggetto che ha richiesto la radiazione per esportazione

Alla richiesta di nuova immatricolazione deve essere allegata una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà con la quale il richiedente dichiara che, successivamente alla radiazione per esportazione, il veicolo non è stato di fatto più esportato e non è stato oggetto di cessione sul territorio nazionale o di altro Paese UE;

b) il richiedente la nuova immatricolazione è soggetto diverso da quello che ha richiesto la radiazione per esportazione

Alla richiesta di nuova immatricolazione deve essere allegata una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà con la quale il richiedente dichiara che il veicolo non è stato oggetto di acquisto intracomunitario ma di cessione sul territorio italiano, con indicazione del nominativo del venditore e della data dell'acquisto.

In ogni caso, il relativo titolo di proprietà sarà prodotto, come da disposizioni generali vigenti, ai fini della trascrizione al PRA e della emissione del DU, le cui procedure (compresa la documentazione a supporto delle istanze) restano invariate anche nei casi di specie.

Resta fermo inoltre che, sulla base dei dati forniti mensilmente dal CED, l'Agenzia delle Entrate si riserva gli eventuali controlli di competenza, ivi compresa l'acquisizione dei titoli di proprietà.

Si coglie infine l'occasione per comunicare che la circolare prot. n. 9716 del 23 marzo 2023 è attualmente in corso di revisione, finalizzata alla introduzione di ulteriori chiarimenti e di ulteriori semplificazioni. Sarà pertanto cura di questa Direzione generale provvedere all'aggiornamento del richiamato paragrafo 1.2.7, lett. E), con i contenuti della presente.

Indice cronologico della giurisprudenza

AVVERTENZA: La segnalazione *m.* sta ad indicare una pronuncia che viene riportata, nella pagina indicata, solo in massima.

- Cass. pen., sez. IV, 10 marzo 2023, n. 10105 (ud. 9 febbraio 2023), G.D.B., pag. 43
- Trib. civ. Firenze, sez. II, 24 luglio 2023, n. 2300, F.C. c. M.S. ed altri, pag. 63
- Cass. pen., sez. IV, 24 luglio 2023, n. 31843 (ud. 17 maggio 2023), N.B.J., *m.*, pag. 71
- Cass. civ., sez. II, 27 luglio 2023, n. 22802, H.R. c. Ministero dell'Interno ed altro, *m.*, pag. 71
- Cass. civ., sez. II, 4 agosto 2023, n. 23817, Ministero dell'Interno e Ufficio Territoriale del Governo di Perugia c. G.S., *m.*, pag. 71
- Cass. civ., sez. II, 8 agosto 2023, n. 24166, C.S. c. Comune di A., *m.*, pag. 72
- Cass. civ., sez. III, 18 agosto 2023, n. 24799, A.s.r.l. c. E., *m.*, pag. 71
- Cass. civ., sez. III, ord. 5 settembre 2023, n. 25949, B.A. ed altri c. A. S.p.A. ed altri, pag. 41
- Cass. pen., sez. I, 6 settembre 2023, n. 36857 (ud. 3 febbraio 2023), C.L., pag. 40
- Cass. civ., sez. III, 15 settembre 2023, n. 26641, A. c. T., *m.*, pag. 72
- Cass. civ., sez. III, 18 settembre 2023, n. 26769, A. Assic. S.p.A. c. Z.C. ed altri, *m.*, pag. 72
- Cass. civ., sez. III, 18 settembre 2023, n. 26780, (Omissis) Costruzioni s.r.l. c. M.C. ed altri, *m.*, pag. 72
- Cass. civ., sez. III, 19 settembre 2023, n. 26851, A. c. F., *m.*, pag. 72
- Cass. civ., sez. II, ord. 20 settembre 2023, n. 26922, G.A. c. Uff. Terr. Governo – Prefettura di Trapani, pag. 38
- Cass. civ., sez. III, 21 settembre 2023, n. 26985, C.E. ed altro c. G. Assic. S.p.A., *m.*, pag. 72
- Cass. pen., sez. IV, 21 settembre 2023, n. 38464 (ud. 23 giugno 2023), C.R., *m.*, pag. 71
- Cass. pen., sez. III, 2 ottobre 2023, n. 39881 (ud. 1 marzo 2023), F.M., pag. 37
- Cass. civ., sez. II, 11 ottobre 2023, n. 28393, G.A. c. Collegio territoriale dell'ordine dei periti industriali laureati delle Province di (Omissis), pag. 34
- Cass. civ., sez. III, ord. 11 ottobre 2023, n. 28410, Assicuraz. G. S.p.A. c. A.F. ed altri, pag. 33
- Cass. civ., sez. III, ord. 11 ottobre 2023, n. 28418, L.T.N. c. S. Assicuraz. ed altri, pag. 31
- Cass. civ., sez. III, 20 ottobre 2023, n. 29221, T.A. c. U. ed altri, pag. 27
- Cons. Stato, sez. III, 24 ottobre 2023, n. 5351, Soc. X c. ASL di L. ed altri, pag. 58
- Cass. civ., sez. II, ord. 26 ottobre 2023, n. 29727, K.L. coop c. Roma Capitale, pag. 25
- Cass. civ., sez. II, ord. 30 ottobre 2023, n. 30126, P.G. c. Comune di Alghero ed altro, pag. 23
- Cass. civ., sez. un., ord. 31 ottobre 2023, n. 30175, S. s.r.l. c. Comune di O., pag. 9
- Cass. pen., sez. IV, 8 novembre 2023, n. 44905 (ud. 12 ottobre 2023), F.A., pag. 22
- Cass. pen., sez. IV, 22 novembre 2023, n. 46861 (ud. 26 ottobre 2023), R.S., pag. 20
- T.A.R. Lombardia, sez. III, 23 novembre 2023, n. 2770, A.T. s.r.l. ed altri c. Comune di Milano, pag. 68
- Cass. pen., sez. IV, 27 novembre 2023, n. 47403 (ud. 4 ottobre 2023), M.L., pag. 18
- Cass. civ., sez. II, ord. 29 novembre 2023, n. 33122, S.M.F. ed altri c. L.P.A. ed altri, pag. 14
- Cass. civ., sez. II, ord. 29 novembre 2023, n. 33230, S. S.p.A. c. Comune di Trento, pag. 12
- Cass. pen., sez. IV, 7 dicembre 2023, n. 48770 (ud. 24 ottobre 2023), D'E.M., pag. 11

