

## INCIDENTI SULLE STRADE LOCALI EXTRAURBANE

Paola Villani – Politecnico di Milano – DIAR Infrastrutture Viarie

### Abstract

*Sebbene siano molteplici le analisi sul tema dell'incidentalità sono relativamente scarse le indagini di stretta correlazione tra la frequenza degli incidenti e le varie tipologie di strade lungo le quali essi si verificano, ad esclusione della casistica riconducibile anche a livello internazionale da un lato alla rete autostradale e dall'altro agli incidenti che si verificano in ambito urbano: il presente contributo presenta una serie di analisi di dettaglio proprio su questo tema.*

-----

Nel 2008, nei 27 Paesi dell'Unione Europea la Direzione Generale Trasporti comunica che si sono verificati 38.875 decessi per incidenti stradali ma questo dato è largamente sottostimato poiché vi sono svariati Paesi europei che non trasmettono i dati<sup>1</sup>. Il totale non include ad esempio gli oltre 505.402 incidenti (di cui ben 7.503 mortali) registrati in Germania nel 2008, né quelli, dei quali però non si dispone alcun dato, che si sono verificati in Bulgaria, Romania, Slovenia, Slovacchia e a Cipro. Nello stesso anno 2008, in Italia, sono stati registrati<sup>2</sup> 218.93 incidenti stradali, 4.731 morti e 310.739 infortunati.

L'analisi per il periodo 2003-2007 e relativa alla localizzazione<sup>3</sup> degli incidenti sulla rete viaria nazionale evidenzia come sulla viabilità principale (Autostrade, Tangenziali, Raccordi e Strade Statali) si registri annualmente il 13,17% del totale incidenti, nelle aree urbane la percentuale sia pari al 76,6% del totale e sulla viabilità minore (strade provinciali e strade comunali extraurbane) si verifichi il 10,23% degli incidenti. Su queste strade minori i mesi che denotano un aumento significativo degli incidenti sono quelli di gennaio ed agosto. Ma se si osservano gli esiti degli incidenti stradali si deve sottolineare come la percentuale di

infortunati e deceduti imponga una serie di riflessioni che non possono prescindere dalla geometria delle strade.

Infatti per quanto riguarda le persone decedute per incidente stradale nel periodo 2003-2007 si evidenzia come lungo la viabilità principale (Autostrade, Tangenziali, Raccordi e Strade Statali) il fattore velocità risulti spesso fatale, nonostante gli sforzi per la messa in sicurezza di queste infrastrutture: il dato emerge dalla correlazione tra gli incidenti verificatisi, 13,17% (media del periodo considerato) e i decessi registrati, 29,58% sul totale. Dato che può essere raffrontato con il totale infortunati sulla rete primaria: 15,3%.

Nelle aree urbane, a fronte dei numerosissimi incidenti (76,6%), i decessi rappresentano "soltanto" il 43,78% ed una possibile spiegazione potrebbe essere anche quella relativa all'immediatezza dei soccorsi. Sulla strade provinciali e sulle comunali extraurbane invece, il dato nazionale relativo ai decessi risulta decisamente elevato: 26,64% a fronte del 10,23% degli incidenti e all'11,30% degli infortunati. Una viabilità minore (strade provinciali e strade comunali extraurbane) ad altissimo rischio quindi, poiché si devono considerare i ridotti flussi veicolari che interessano questa rete minore, rete capillare ma anche estremamente estesa, rete che, sebbene non siano disponibili per tutte le Regioni rilievi aggiornati, denota sempre flussi di traffico decisamente contenuti rispetto a quelli che quotidianamente impegnano la rete primaria nel nostro Paese.

Sulla base di una precedente analisi<sup>4</sup> condotta per la Regione Piemonte si è evidenziato come gli incidenti registrati sulle strade urbane del Piemonte (strade che costituiscono il 71% dell'estesa complessiva regionale) risultano essere meno pericolosi rispetto a quelli che, pur se numericamente inferiori, si verificano sulle strade extraurbane (29% dei chilometri complessivi): i decessi per incidente stradale sulle strade

<sup>1</sup> Database CARE, DG-TREN 2009

<sup>2</sup> Istat, *I dati sugli incidenti stradali rilevati nel 2008*, Roma, 2009

<sup>3</sup> ACI, *Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese e regione - Anno 2007*, Roma, 2008

<sup>4</sup> Paola Villani, *Strategie e soluzioni di mobility management per la sicurezza stradale*, op.cit., 2007

extraurbane rappresentano infatti il 61,3% del totale decessi contro il 38,7% di quelli registrati in ambito urbano.

I decessi per incidente stradale si verificano sulla rete viaria extraurbana minore (anno 2007) prevalentemente sulle strade a unica carreggiata e doppio senso di marcia: 33,43% del totale decessi a fronte del solo 14,20% degli incidenti e 15,41% di infortunati.

Per quanto riguarda l'analisi degli incidenti secondo la categoria della strada, il tipo di pavimentazione, il fondo stradale e la caratteristica (anno 2007) si può evidenziare come la presenza di manto superficiale dissestato non costituisca, statisticamente, fonte di sicuro pericolo poiché a questo è imputabile soltanto lo 0,73% degli incidenti, incidenti stradali certamente riconducibili ad evidenti danni nella pavimentazione. Occorre però sottolineare come spesso, gli agenti chiamati ad effettuare il rilievo stradale a seguito incidente, o i periti ricostruttori che intervengono a posteriori, non sempre siano in grado di determinare precisamente quale possa essere stata la causa che ha portato il veicolo ad uscire dalla corretta traiettoria. Spesso, specie per i conducenti di motoveicoli, un dissesto nel manto stradale, specie in curva, risulta sovente fatale.

Inoltre, contrariamente ad una opinione piuttosto diffusa, non è ravvisabile statisticamente una maggiore incidenza di danni o infortuni sulle strade extraurbane a fronte di fenomeni meteorologici avversi (nebbia, pioggia, neve): sulla rete minore extraurbana, in presenza di fondo bagnato, sdrucchiolevole, ghiacciato o innevato, si registra soltanto l'1,43% degli incidenti stradali, il 2,86% dei decessi e l'1,61% degli infortuni. Considerazione che non vale invece per l'ambito urbano, ove le condizioni del tempo paiono essere determinanti per quanto riguarda il verificarsi di incidenti (7,16%) e il 7,15% degli infortuni, eventi meteorologici che assumono quindi una certa rilevanza statistica sia poiché fenomeni in grado di ridurre la visibilità dei conducenti sia per il fatto che molte categorie di utenti della strada paiono essere scarsamente abituate a muoversi in condizioni di maltempo (si pensi ai pedoni ed in specie ai pedoni anziani).

L'analisi dei dati nazionali per quanto riguarda gli incidenti stradali secondo la conseguenza, la categoria della strada e le circostanze (accertate o presunte) evidenzia come anomalie relative allo status psico-fisico dei conducenti rappresentino in Italia, a dispetto di quanto quasi quotidianamente ripetuto dai media, un dato statisticamente poco significativo: solo il 3,6% degli incidenti è stato classificato come imputabile ad ebbrezza (2,4%), sonno (0,29%), ingestione sostanze stupefacenti (0,32%) o difetti della vista (0,06%).

Per quanto riguarda le caratteristiche stradali si deve osservare come sulla rete delle strade provinciali e comunali extraurbane il maggior numero di incidenti si verifica in prossimità delle intersezioni segnalate, siano essi incroci (3,22% degli incidenti complessivi e 6,24% dei decessi) mentre nelle rotonde si verifica lo 0,38% degli incidenti stradali che determina però lo 0,44% dei decessi.

### **La sicurezza stradale**

Il Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) individua nella messa in sicurezza delle infrastrutture stradali in ambito extraurbano una delle politiche fondamentali: la riduzione dell'incidentalità e la contrazione degli infortuni (*in primis* quelli con esito letale) – azione volta ad introdurre a più livelli istituzionali un insieme di strategie basate sulle migliori pratiche e la ricerca di soluzioni tecniche, tecnologiche e di *governance*, concordate con gli Enti Locali.

I progetti individuati dal Piano nazionale della sicurezza stradale riguardano diversi campi di azione: la messa in sicurezza delle strade extraurbane, il potenziamento delle misure di prevenzione, il controllo e la repressione dei comportamenti stradali pericolosi, l'avvio di campagne di comunicazione mirate all'aumento della sicurezza stradale. Però si deve osservare come gli incidenti che coinvolgono la cosiddetta "utenza debole" abbiano esiti (per pedoni, ciclisti, conducenti di ciclomotori e motociclisti) spesso gravi quando non letali (e statisticamente letali per i soggetti di età superiore ai 64 anni).

Con riferimento alla Regione Piemonte ad esempio, la lettura incrociata dei dati evidenzia la pericolosità delle strade provinciali e comunali extraurbane per i ciclisti (5,2% dei decessi complessivi e il 3,7% degli infortuni).

Sovente una quota rilevante di incidenti coinvolge persone :

- intente a recarsi al lavoro o tornare a casa dal luogo di occupazione,
- impegnate in viaggi effettuati per motivi di lavoro .

I cosiddetti "*incidenti in itinere*" potrebbero essere analizzati attraverso i dati che annualmente l'ACI e l'INAIL pongono a disposizione dei ricercatori ma, sebbene gli *infortuni in itinere* in termini percentuali siano aumentati sensibilmente nel corso degli anni, passando dall'1,2% del 1990 al 7,2% del 1999 sino al 20% del 2007, la Cassazione<sup>5</sup> ha stabilito che l'indennizzabilità dell'infortunio subito dal lavoratore nel percorrere, con mezzo privato, la distanza fra la sua abitazione ed il luogo di lavoro, possa essere accertata soltanto qualora sussista: a) la sussistenza di un nesso tra il percorso seguito e

<sup>5</sup> Sentenza della Cassazione, sezione lavoro, 23 maggio 2008, n. 13376

l'evento, nel senso che tale percorso deve costituire per l'infortunato quello normale per recarsi al lavoro e per tornare alla propria abitazione; b) un nesso almeno occasionale tra itinerario seguito ed attività lavorativa, nel senso che il primo non sia dal lavoratore percorso per ragioni personali o in orari non collegabili alla seconda; c) la necessità dell'uso del veicolo privato, adoperato dal lavoratore, per il collegamento tra abitazione e luogo di lavoro, necessità da accertarsi in considerazione della compatibilità degli orari dei pubblici servizi di trasporto rispetto all'orario di lavoro dell'assicurato, ovvero della sicura fruibilità dei pubblici servizi di trasporto qualora risulti impossibile, tenuto conto delle peculiarità dell'attività svolta, la previa determinazione della durata della sua prestazione lavorativa. E proprio questo ultimo aspetto determina di fatto, per gli eventuali incidenti lungo le strade di molteplici Province italiane, un punto fermo sul quale fare ricorso per eventuali risarcimenti per infortunio stante la quasi inesistenza di adeguati servizi di trasporto pubblico.

Considerando il numero di eventi gravi, che generano invalidità permanente o morte, la quota percentuale associata agli *incidenti in itinere* assume valori decisamente rilevanti. In termini assoluti, con riferimento all'intero Piemonte tra il 1990 e il 1999, gli incidenti stradali sono stati 53.230 (9,04%) su un totale di 588.826 incidenti sul lavoro per qualsiasi causa ma i decessi riferibili ad incidenti stradali nel tragitto casa/lavoro o per spostamenti di lavoro, sono stati 21.560 (3,7% del totale infortuni e 40,5% rispetto alla totalità degli infortuni stradali).

Nella sola Provincia di Trento, dati INAIL, nel periodo compreso tra il 2004 ed il 2006, si sono verificati 2.788 infortuni sul lavoro e il 68% (1.895) di questi infortuni sono stati causati da incidenti stradali *in itinere*.

Gli incidenti legati agli spostamenti casa/lavoro o per motivi di lavoro si configurano quindi, all'interno degli infortuni professionali, come un insieme sia particolarmente numeroso in termine assoluto ma soprattutto caratterizzato da estrema gravità: i dati mostrano infatti come la quota percentuale detenuta dagli incidenti stradali sul totale rispettivamente degli infortuni con invalidità permanente e degli eventi mortali avvenuti in Piemonte fra il 1990 e il 1999 sia pari al 33,53%, dato evidentemente sottostimato poiché, come è noto, solo a partire dal 1996, l'INAIL ha incluso tra gli infortuni anche i cosiddetti "*incidenti in itinere*".

Gli infortuni sono classificati sulla base della ASL ove l'infortunato o deceduto è stato ricoverato/registrato e quindi non è possibile individuare esattamente l'area di effettivo rilievo dell'incidente (un sinistro con feriti nell'area sud di Torino porterebbe i soccorritori a trasferire gli infortunati nel vicino ospedale di Chieri, falsando

quindi in parte la lettura dell'incidentalità effettivamente registrata nell'area chierese...analogamente per gli incidenti nell'area ovest di Torino, ove risulterebbe più vantaggioso – causa i ridotti tempi di trasporto rispetto all'attraversamento dell'area urbana – trasferire gli infortunati nell'Asl di Collegno...)

### **Incidenti stradali lungo le strade provinciali e comunali extraurbane in Piemonte nel periodo 2000-2008**

Le analisi relative al periodo 2000 e 2007 evidenziano:

- la ripartizione percentuale degli infortuni per incidente stradale ed il peso della Provincia di Torino, ove si registrano – senza alcuna tendenza ad una contrazione nel periodo, il 51% dei feriti/infortunati dell'intera regione;
- due situazioni classiche: la Provincia di Torino – area metropolitana ove si concentra la maggior quota di incidenti e il maggior numero di infortunati a fronte di un minore numero di decessi (forse anche dovuto alla velocità dei soccorsi prestati) - e la Provincia di Cuneo, caratterizzata da rettilinei che inducono i conducenti a procedere a velocità elevate, presumibile causa del maggior numero di decessi: i deceduti nel cuneese, pur non essendo numericamente aumentati rispetto al 2001, costituiscono il 20,7% dei decessi per incidenti stradali dell'intera regione Piemonte;
- Le Province ove maggiormente si dovrebbe investire al fine di ridurre l'incidentalità sulle strade extraurbane risultano essere quelle di Torino, Cuneo ed Alessandria.

Se in Piemonte si registra un indice di mortalità pari a 0,8 (8 decessi ogni 1.000 incidenti stradali), il dato in Provincia di Torino è decisamente più alto e tale per cui devono essere adottate misure adeguate per azzerare questo valore: se per il 2006 vi erano stati 14 decessi ogni 1.000 incidenti stradali nel 2007 i decessi sono stati 19,9 (erano 26,9 nel 2001: molte azioni sono state realizzate ma occorre agire per ridurre drasticamente l'incidentalità stradale).

In particolare si evidenzia come vi siano alcuni Comuni con indice di lesività particolarmente elevato ed interessati da rilevanti quote percentuali di traffico pesante in attraversamento: si tratta dei Comuni di Beinasco, Chivasso e Carmagnola.

### **Manutenzione stradale ed Enti proprietari**

Dal punto di vista storico le strade sono ripartite per Ente proprietario, ad esempio, le *strade di argine* sono affidate alla tutela del Magistrato del Po. La Corte di Cassazione segnala come in base all'articolo 2051 del Codice Civile le pubbliche amministrazioni, in caso di incidente stradale imputabile a mancata o carente manutenzione stradale, debbano rispondere *in toto*.

Per le categorie di beni demaniali quali le strade pubbliche, anche per strade di ridotte dimensioni, deve essere garantito un efficace controllo ed una costante vigilanza da parte della P.A., tale da impedire l'insorgenza di cause di pericolo per gli utenti.

La responsabilità della manutenzione delle strade presuppone che l'Ente proprietario sia in grado di

- esplicitare un potere di sorveglianza,
- modificarne lo stato,
- escludere che altri vi apportino modifiche.

Per le strade aperte al traffico deve essere accertato:

- che l'Ente proprietario, chiamato a rispondere per il danno (o l'incidente) abbia agito per scongiurare il pericolo e che questo non si sia verificato a causa di una anomalia della strada stessa (e l'onere probatorio di tale dimostrazione graverà sul danneggiato);
- che sia comunque configurabile la responsabilità dell'Ente pubblico, salvo che quest'ultimo non dimostri di non avere potuto far nulla per evitare il danno;
- che l'Ente proprietario non abbia potuto far nulla poiché la situazione che ha provocato il danno o l'incidente si è determinata non come conseguenza di un precedente difetto di diligenza nella sorveglianza della strada ma in maniera del tutto improvvisa.

Per gli Enti pubblici proprietari di strade aperte al pubblico transito si applica l'articolo 2051 del Codice Civile, in riferimento alle situazioni di pericolo connesse alla struttura o alle pertinenze della strada, indipendentemente dalla sua estensione.

Per le strade, qualora siano *private ma ad uso pubblico*, si fa prevalere la funzione e l'utilità sul diritto di proprietà: la funzione è volta a garantire la circolazione di un numero indeterminato ed indiscriminato di persone. L'effettiva utilità della strada discende dal soddisfacimento di un interesse pubblico esercitato dalla collettività e non da soggetti qualificati da interessi particolari legati alla proprietà privata.

Quando i proprietari di una strada privata soggetta a servitù pubblica possono rivendicarne la piena disponibilità? Esercitando quindi nel tempo quello che si definisce il diritto di escludere tutti gli altri (*ius excludendi omnes alios*)? Solo quando vi sia espressa rinuncia della Pubblica Amministrazione.

Se la strada si configura come *servitù pubblica* può esserne modificato in parte il tracciato ma non può esserne eliminata la funzione. La *servitù pubblica* deve essersi protratta per un certo tempo oppure essere provata da apposita convenzione. Senza che siano trascorsi venti anni per il decorso dei

tempi di usucapione, anche se in presenza di un atto negoziale o di un provvedimento espropriativo, qualora si tratti di strada privata aperta dai proprietari al pubblico transito, in collegamento od in prosecuzione della rete viaria pubblica la strada, nella funzione di mero collegamento, non potrà essere eliminata: questa norma non si applica alle strade di adduzione agli edifici o a determinati complessi di edifici, indipendentemente dal fatto che manchino recinzioni e che queste strade siano inserite nella rete viaria pubblica. La cessione volontaria della strada all'uso pubblico può essersi infatti determinata in via precaria o per mera tolleranza dei proprietari.

Secondo il costante orientamento giurisprudenziale delle sezioni civili della Cassazione, perché *strade private* possano ritenersi assoggettate ad un *uso pubblico di passaggio* è necessario, oltre all'intrinseca idoneità del bene, che l'uso avvenga ad opera di una collettività indeterminata di soggetti, ossia quali titolari di un pubblico interesse di carattere generale, e non quali soggetti che si trovino in una posizione qualificata.

Deve pertanto escludersi l'uso pubblico quando il passaggio venga esercitato soltanto dai proprietari di determinati immobili in dipendenza della particolare ubicazione degli stessi, o da coloro che abbiano occasione di accedere ad essi per esigenze connesse alla loro privata utilizzazione, anche se si tratti di un transito da parte di un numero indeterminato, astrattamente rilevante, di persone e veicoli.

L'assoggettamento a servitù di uso pubblico non è quindi configurabile con riguardo a strade destinate al servizio di un determinato complesso di edifici, indipendentemente dal fatto che esse manchino di recinzioni e siano inserite nella rete viaria pubblica. Il titolo costitutivo della servitù pubblica consiste nel mero fatto giuridico di mettere volontariamente, con carattere di continuità e non di precarietà o di tolleranza, una cosa propria - oggettivamente idonea al soddisfacimento, in astratto, di una esigenza comune a una collettività indeterminata di cittadini - a disposizione del pubblico, assoggettandola quindi all'uso pubblico.

A dar vita alla *servitù di uso pubblico* basta, oltre che l'effettivo inizio di tale uso, un comportamento concludente del proprietario del bene, che non possa cioè essere interpretato se non come intenzione di porre il bene stesso a disposizione della collettività. Tale comportamento può essere sia attivo sia omissivo: nella prima ipotesi, la messa a disposizione del bene precede il concreto esercizio dell'uso consentito, che rende irrevocabile la funzione; nella seconda, si realizza dapprima il concreto esercizio dell'uso e, successivamente, interviene il comportamento omissivo del soggetto che, pur potendo agire per farlo cessare, dimostra invece di consentire all'uso che, inizialmente illegittimo, diviene, per ciò solo, legittimo.

Per la costituzione della servitù nel tempo occorre che l'uso risponda alla necessità o utilità di un insieme di persone in termini di collettività indeterminata e che questo uso sia stato esercitato continuativamente per venti anni. La strada che serve la comunità deve essere idonea di fatto a tale scopo ed il suo utilizzo lecito oltre che tollerato. Solo a questo punto, avendo verificato che sulla strada privata, in quanto asservita ad un pubblico uso nell'interesse della collettività ed in quanto funzionalmente idonea a ciò, è matura la servitù per il decorso dei tempi di usucapione, l'Amministrazione Comunale potrà garantire e disciplinare l'uso generale da parte della collettività nell'ambito del pubblico interesse giustificativo della servitù medesima, e, pertanto, ove non sia espressamente consentito, non potrà concedere al singolo usi eccezionali e particolari su porzioni di detta area, come ad esempio quello derivante dalla collocazione di una sbarra per la regolamentazione degli accessi.

L'estinzione della servitù di pubblico passaggio su strada privata non può derivare dal mancato uso di tale passaggio da parte degli utenti, ma richiede la volontà dell'Ente territoriale, quale garante della collettività. Quindi, consentire la chiusura della strada equivale a far cessare la servitù. Infatti, le servitù pubbliche non si estinguono per il mancato esercizio in sé, ma o in virtù di apposito provvedimento dell'Ente pubblico titolare del diritto o per un fatto tale da rendere oggettivamente impossibile l'esercizio, ovvero quando al non uso si accompagnino circostanze incompatibili con il persistere dell'asservimento del bene privato a pubblici interessi.

Le servitù di pubblico passaggio sulle strade private ad uso pubblico possono estinguersi soltanto per effetto di un provvedimento della Pubblica Amministrazione che dichiari incompatibile la funzione di collegamento, esplicitando in apposito provvedimento le motivazioni.

Pertanto, se la strada privata è idonea a soddisfare le necessità della collettività, se su di essa si è svolto il passaggio da tempo immemorabile o comunque da oltre un ventennio, ovvero se questa strada non è qualificabile come a servizio di una sola proprietà privata, le Amministrazioni hanno il diritto di mantenere l'esercizio della servitù di uso pubblico ove lo ritengano necessario per l'interesse della collettività degli amministrati.

### **Enti competenti per gli interventi di manutenzione**

Per molte strade extraurbane (categoria F), e per ogni tipologia di intervento, la competenza al rilascio dei provvedimenti varia in base alla presenza delle strade provinciali (e/o regionali di competenza provinciale) rispetto al centro abitato

comunale. Pertanto la competenza al rilascio di un provvedimento varierà in relazione al fatto che le strade provinciali (e/o regionali di competenza provinciale) siano collocate:

- *nel centro abitato*: se le strade provinciali (e/o regionali di competenza provinciale) risultano collocate all'interno della delimitazione del centro abitato di un Comune, la competenza al rilascio dei provvedimenti amministrativi (autorizzazione o concessione) - di cui l'utente necessita - spetta al Comune, previo Nulla-osta della Provincia.

- *fuori dal centro abitato*: qualora le strade provinciali (e/o regionali di competenza provinciale) risultino ubicate al di fuori della delimitazione del centro abitato di un Comune, tutte le opere o attività svolte su questi tratti di strade possono essere eseguite previo rilascio di un provvedimento da parte della Provincia. Per "*centro abitato*", s'intende l'insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine come deliberato dai Comuni ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. n. 285 del 1992, a condizione che sia stato redatto il verbale di constatazione dei limiti di centro abitato tra l'Ente proprietario della strada ed il Comune medesimo. In assenza di questo specifico segnale la competenza è soltanto provinciale.

### **Manutenzione delle strade extraurbane o rurali di proprietà pubblica**

A volte accade che, gli Enti proprietari, per evitare o ridurre gli oneri di manutenzione delle strade, nella fase di classificazione funzionale della rete, non inseriscano alcune strade, spesso strade di campagna più o meno utilizzate. Sovente, specie nel caso di strade demaniali, queste non risultano classificate ma qualora siano strade di proprietà pubblica, l'omessa classificazione, non ha alcun rilievo ai fini di uno sgravio di responsabilità da parte dell'Ente Locale, in quanto, se di proprietà esclusivamente pubblica, non vengono meno gli obblighi dell'Ente proprietario stabiliti dall'articolo 14 del Codice della Strada.

La classificazione ha un mero intento ricognitivo e non certo costitutivo di obblighi e diritti, già previsti dal Codice della Strada e dal Codice Civile.

Per quanto riguarda le distanze per le eventuali opere di recinzione, presenza delle siepi, di alberi, la costruzione o la ricostruzione di muri, non è rilevante la classificazione amministrativa della strada, quanto quella tecnica, che discende direttamente dal comma 2 dell'articolo 2 del Codice della Strada ed è riferita alle caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade.

Anche le strade di campagna devono essere censite e, comunque, poiché di proprietà comunale, vige sempre l'obbligo di vigilanza, manutenzione, pulizia così come previsto dall'articolo 14 del Codice della Strada:

1. Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:

- a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;
- b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;
- c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

2. Gli enti proprietari provvedono, inoltre:

- a) al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di cui al presente titolo;
- b) alla segnalazione agli organi di polizia delle violazioni alle disposizioni di cui al presente titolo e alle altre norme ad esso attinenti, nonché alle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni e nelle concessioni.

2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

3. Per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'ente proprietario della strada previsti dal presente codice sono esercitati dal concessionario, salvo che sia diversamente stabilito.

4. Per le strade vicinali di cui all'art. 2, comma 7, i poteri dell'ente proprietario previsti dal presente codice sono esercitati dal Comune.

## Riferimenti bibliografici

- ACI, *La localizzazione degli incidenti stradali* 2007, Roma, 2008

- S. Cafiso, G. La Cava, A. Montella, G. Pappalardo, *Identification of Hazard Location and Ranking of Measures to Improve Safety on Local Rural Roads*, PROJECT TREN-03-ST-S07.31286, 2007

- S. Francesconi, *A European Directive on Road Infrastructure Safety Management*, RiPCORD-ISEREST Conference – Bergisch Gladbach, 2007

- G. Gatti, C. Polidori (ed altri), *Identification of Hazard Location and Ranking of Measures to Improve Safety on Local Rural Roads*, PROJECT TREN-03-ST-S07.31286, 2007

- ISTAT, ACI, *Statistica degli incidenti stradali 2003-2004*, Roma, 2005

- ISTAT, ACI, *Statistica degli incidenti stradali 2005*, Roma, 2006

- ISTAT, ACI, *Statistica degli incidenti stradali 2006*, Roma, dicembre 2007

- ISTAT, ACI, *Statistica degli incidenti stradali 2007*, Roma, novembre 2008

- ISTAT, *I dati sugli incidenti stradali rilevati nel 2008*, Roma, 2009

- Provincia di Torino, *Incidenti Stradali in Provincia di Torino in Quaderni della Salute*, Torino, Aprile 2007

- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, *Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Annesso statistico. Gli incidenti stradali in Piemonte*, Torino, Dicembre 2006

- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, *Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Programma triennale di attuazione 2007-2009*, Torino, Aprile 2007

- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, *Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Relazione illustrativa*, Torino, Aprile 2007

- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, *Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Programma annuale di azione 2007*, Torino, Giugno 2007

- Regione Piemonte, *Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Programma Annuale di Azione 2007*, Torino, Luglio 2007

- RST, *Libro Bianco Stato della sicurezza stradale. Attuazione del Piano Nazionale. Prime valutazioni di efficacia. Bilancio generale*, Roma, Aprile 2007

- RST, Ministero dei Trasporti, Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale *Libro Bianco Stato della sicurezza stradale. Attuazione del Piano Nazionale. Prime valutazioni di efficacia. Sintesi*, Roma, Aprile 2007

- Paola Villani, *Interventi per la protezione del pedone*, Atti del Convegno Nazionale di Polizia Locale - Riccione (RN), settembre 2004

- Paola Villani, *Utenza Debole: un'emergenza per la sicurezza stradale*, 2° International Road Safety Exhibition, Rimini, novembre 2004

- Paola Villani, *Il Piano Urbano del Traffico, della Mobilità e dei Parcheggi: aggiornamento normativo e tecnico* Atti del Convegno Nazionale di Polizia Locale - Riccione (RN), settembre 2005

- Paola Villani, *Strategie e soluzioni di mobility management per la sicurezza stradale*, Atti del Convegno Nazionale di Polizia Locale - Riccione (RN), settembre 2007