

## DANNI DERIVANTI DA CATTIVA MANUTENZIONE DI PUBBLICHE VIE: RESPONSABILITÀ DELLA P.A. E CONCORSO DI COLPA DELL'UTENTE.

Paolo SCIASCIA

SOMMARIO: 1. La responsabilità della pubblica amministrazione nei casi di “insidia o trabocchetto” – 2. L'applicabilità della responsabilità per cose in custodia – 3. Il concorso di colpa dell'utente danneggiato.

Il tema della responsabilità della pubblica amministrazione per i danni provocati da dissesti o ostacoli presenti sul manto stradale ha recentemente conosciuto significati sviluppi giurisprudenziali da cui si colgono diversi spunti di riflessione.

Tra i punti oggetto di dibattito emerge, in particolare, l'applicabilità alla fattispecie in esame della responsabilità per cose in custodia di cui all'art. 2051 c.c. e la configurabilità del concorso di colpa dell'utente della strada nella verifica dell'evento lesivo.

### **1. La responsabilità della pubblica amministrazione nei casi di “insidia o trabocchetto”.**

E' un principio consolidato nel nostro ordinamento quello secondo cui anche la pubblica amministrazione può essere chiamata a rispondere dei danni che gli utenti delle pubbliche vie subiscono a causa della cattiva manutenzione delle stesse.

Tuttavia, la giurisprudenza fino a qualche anno fa assolutamente maggioritaria, ha ricondotto tale responsabilità, non già alla disciplina di cui all'art. 2051 c.c., ma, piuttosto, alla regola generale dettata dall'art. 2043 c.c.

Si è infatti ritenuto che sia impossibile configurare un potere di custodia sulle strade appartenenti al pubblico demanio, in quanto il potere di costante vigilanza e controllo – che costituisce presupposto essenziale della posizione del custode – non può essere esercitato su strade di notevole estensione e soggette ad un uso generale e diretto da parte della collettività. (1)

Esclusa quindi ogni presunzione di responsabilità a carico della pubblica amministrazione, le ipotesi di cattiva manutenzione delle strade vengono ricondotte alla norma generale di cui all'art. 2043 c.c., che risulta però applicata

---

(1) Corte cost. 10.5.1999, n. 156, in *Danno e Resp.*, 1999, 871 e *Resp. civ. prev.*, 1999, 1264, con nota di PELIA, *Il concetto di insidia (o trabocchetto) ha superato il vaglio della Corte costituzionale*; Cass. 4.12.1998, n. 12314, in *Foro it., Rep.* 1999, voce *Responsabilità civile.*, n. 272; Cass., 10.6.1998, n. 5772, in *Foro it., Rep.* 1999, voce cit., n. 323; Cass., 16.6.1998, n. 5990, in *Danno e resp.*, 1998, 1092, con nota di DE VOGLI, *La responsabilità civile per la costruzione e la manutenzione delle strade*; Cass., 4.4.1985, n. 2319, *Foro it., Rep.* 1985, voce cit., n. 143; Cass., 30.10.1984, n. 5567, *id.*, *Rep.* 1984, voce cit., n. 111; Cass., 7.1.1982, n. 58, *id.*, *Rep.* 1983, voce cit., 119.

secondo un orientamento particolarmente rigoroso in merito all'accertamento della colpa dell'ente competente alla manutenzione. Si è infatti ritenuto che l'amministrazione pubblica è chiamata a rispondere solo quando l'evento dannoso è occorso a causa di una "*insidia o trabocchetto*", ossia un pericolo nascosto, oggettivamente *non visibile* e altresì *non prevedibile ed evitabile* da parte dell'utente che usufruisca della strada con la normale diligenza. (2)

La responsabilità per cattiva manutenzione delle strade viene quindi disciplinata in forma notevolmente diversa rispetto ai casi di responsabilità aquiliana ordinaria, in quanto non basta che l'amministrazione abbia prodotto, o non abbia eliminato una qualunque situazione di pericolo, ma è necessario che il pericolo assuma caratteristiche tali da non poter essere visto ed evitato dagli utenti.

La ratio giustificatrice di tale rigoroso orientamento è ben evidenziata dalla Corte costituzionale secondo cui la limitazione della responsabilità della pubblica amministrazione al ricorrere dell'*insidia o trabocchetto* trova ragione nell'onere di particolare attenzione a cui sono naturalmente tenuti gli utenti della strada. Nell'accertamento della responsabilità dell'amministrazione pubblica, sostiene la Corte, "non si può ignorare il particolare rapporto che ( ... ) hanno con la strada pubblica ( ... ) gli utenti, i quali, in coerenza con il principio di autoresponsabilità, sono indubbiamente gravati da un onere di particolare attenzione nell'esercizio dell'uso ordinario diretto del bene demaniale, per salvaguardare, appunto, la propria incolumità". (3)

Si assiste quindi, per anni, al susseguirsi di decisioni secondo cui il cittadino che conviene in giudizio l'amministrazione per trovare ristoro dei danni subiti in occasione della circolazione su strade dissestate, è tenuto a provare, non solo la mancata osservanza delle ordinarie regole precauzionali, ma altresì la ricorrenza dell'*insidia o trabocchetto* e di aver fruito della strada con l'ordinaria prudenza.

Si tratta di un onere probatorio decisamente scoraggiante, a fronte del quale, tra l'altro, allorché il danneggiato riesca a dare la prova dell'*insidia*, rimane ferma la possibilità per l'amministrazione di escludere ogni addebito provando di non aver potuto rimuovere tempestivamente la situazione di pericolo.

Questo sistema ha incontrato forti critiche da parte della dottrina (4) che ha ritenuto del tutto ingiustificati i privilegi che vengono così attribuiti alla pubblica

---

(2) Cass., 3.12.2002, n. 17152, in *Foro it.*, 2003, I, 1802; Cass., 8.11.2002, n. 15710, *id.*, Mass., 1166; Cass., 5.7.2001, n. 9092, *id.*, *Rep.* 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 288; Cass., 4.12.1998, n. 12314, in *Danno e resp.*, 1999, 874, con nota di LAGHEZZA, *Trabocchetto e responsabilità della pubblica amministrazione; Corte costituzionale e Cassazione a confronto*; Cass., 16.6.1998, n. 5990, in *Foro it.*, *Rep.* 1998, voce cit., n. 293; Cass., 25.6.1997, n. 5670, in *Danno e resp.*, 1997, 704, con nota di GIOIA, *Insidia e trabocchetto: una figura sintomatica della responsabilità civile*; Cass., 15.1.1996, n. 256, in *Foro it.*, *Rep.* 1996, voce cit., n. 188; Cass., 4.4.1985, n. 2319, *id.*, *Rep.* 1985, voce cit., n. 143. Tale orientamento è condiviso anche dalla Corte costituzionale con la sentenza 10.5.1999, n. 156, cit.

(3) Corte cost. 10.5.1999, n. 156, cit., 874.

(4) Tra i tanti, oltre ai commenti già citati, v. in particolare LAGHEZZA, nota a Cass., 23.7.2003, n. 11446, in *Danno e resp.*, 2004, 1090, che osserva ironicamente "E' quanto a dire che in pieno terzo millennio appariva superato solo l'assunto secondo il quale il viandante di una pubblica via viaggia a suo esclusivo rischio e pericolo, sino a rendere obsoleta l'immagine del viaggiatore preceduto, *in itinere*, dal servo munito di fiaccola, attento ad accertarsi che la strada sia sgombra di imprevisti pericoli; e, allo stesso modo, appare definitivamente accantonata la necessità di avvalersi, nella rete stradale urbana, di mezzi di locomozione come le lettighe, (certamente poco funzionali ai nostri tempi) al solo scopo di evitare buche,

amministrazione, tanto più, in quanto l'analoga responsabilità dei privati tenuti alla manutenzione di tratti di strada di proprietà esclusiva, rimane disciplinata in via assai più rigorosa, secondo la regola della responsabilità per cose in custodia di cui all'art. 2051 c.c.

## 2. L'applicabilità della responsabilità per cose in custodia.

*Di diverso avviso appare la giurisprudenza più recente che contesta l'assunto secondo cui la notevole estensione e l'uso generale e diretto da parte della collettività delle strade pubbliche, escluderebbe, a priori, l'esercizio di un controllo adeguato da parte dell'ente proprietario.* (5)

Si ritiene, al contrario, che “la possibilità o l'impossibilità di un continuo ed efficace controllo e di una costante vigilanza –dalle quali rispettivamente dipendono l'applicabilità o la non applicabilità dell'art. 2051 c.c. – non si atteggiavano univocamente in relazione ad ogni tipo di strada”. (6) Tali requisiti, non possono essere riconosciuti o esclusi in via di principio, ma devono formare oggetto di un accertamento specifico del giudice di merito in funzione della singola situazione di volta in volta presa in considerazione. La notevole estensione del bene e la destinazione all'uso generale e diretto della collettività divengono quindi solo degli indici sintomatici della impossibilità di esercizio dei poteri propri del custode ma non attestano tale circostanza in modo automatico; tant'è che quando è consentita un'adeguata attività di vigilanza che valga ad impedire l'insorgenza di cause di pericolo per i terzi, l'art. 2051 c.c. trova senz'altro applicazione anche nei confronti della pubblica amministrazione. (7)

La giurisprudenza che accoglie questo diverso orientamento dimostra una tendenza ad ammettere sempre più di frequente l'applicabilità della regola sulla responsabilità per cose in custodia. Tra le pronunce più significative quella del

---

pantani o peggio, tombini aperti capaci di produrre danni niente affatto trascurabili”. FOFFA, *Il problema della causalità omissiva e l'applicabilità del 2051 c.c. nei confronti dell'ente proprietario della strada*, (nota a Cass., 15.1.2003 n. 488), in *Danno e resp.*, 2003, 735; LAGHEZZA, *Responsabilità della pubblica amministrazione per omessa manutenzione di strade: la prospettiva dell'analisi economica del diritto*, *id.*, 2002, 1201 (nota a Trib. Monza 22.10.2001); LAGHEZZA, *La presunzione di responsabilità ex 2051 c.c. non opera nei confronti della pubblica amministrazione*, *id.*, 2002, 620; *Id.*, *Evitando le buche più dure: la P.A. risponde per insidia e trabocchetto*, *id.*, 1996, 775; Comporti, *Presunzioni di responsabilità della pubblica amministrazione: verso l'eliminazione di privilegi ingiustificati*, in *Foro it.*, 1985, I, 1497; GARRI, *La responsabilità della pubblica amministrazione per omessa o cattiva manutenzione delle strade*, in *Riv. giur. Circ. e trasp.*, 1976, 507; BESSONE, *I poteri discrezionali della pubblica amministrazione e la responsabilità civile verso i terzi*, *id.*, 1982, 876.

(5) Cass., 1.10.2004, n. 19653, in [www.altalex.it](http://www.altalex.it); Cass., 20.8.2003, n. 12219, in *Foro it.*, 2004, I, 511; Cass., 23.7.2003, n. 11446, *id.*, 2004, I, 51 e *Danno e resp.*, 2004, 1085 con commento di LAGHEZZA; Cass., 10.2.2003, n. 1948, *Foro it.*, 2003, I, 1439; Cass., 15.1.2003, n. 488, *id.*, *Mass*, 56 e *Danno e resp.*, 2003, 735, con nota di FOFFA, *cit.*; Cass., 13.1.2003, n. 298 in *Danno e resp.*, 2003, 609 con nota di LAGHEZZA, *Responsabilità contrattuale della società di gestione dell'autostrada e applicabilità dell'art. 2051 c.c.*; Cass., 31.7.2002, n. 11366, *Foro it.*, *Rep.* 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 298; Cass., 13.2.2002, n. 2067, *Foro it.*, 2002, I, 1731; Cass., 20.11.1998, n. 11749.

(6) Cass., 13.1.2003, n. 298, *cit.*

(7) In tal senso anche Corte cost., 10.5.1999, n. 156, *cit.*, che pur accogliendo l'orientamento tradizionale sostiene che “la notevole estensione del bene” e “l'uso generale e diretto” da parte dei terzi costituiscono meri indici dell'impossibilità d'un concreto esercizio del potere di controllo e vigilanza sul bene medesimo; la quale potrebbe essere ritenuta, non già in virtù d'un puro e semplice riferimento alla natura demaniale e dell'estensione del bene, ma solo a seguito di un'indagine condotta dal giudice con riferimento al caso singolo, e secondo criteri di normalità”.

Tribunale di Monza del 22.10.2001 (8) in cui si l'art. 2051, 1 comma, c.c. è stato ritenuto applicabile al caso di incidenti avvenuti nelle strade di un centro abitato non inquadrabili tra quelle di estensione tale da escludere l'esercizio di un controllo continuo ed efficace; la sentenza Cass., 13.1.2003, n. 298 (9) che con riferimento alla rete autostradale – terreno da sempre eletto a presidio dei privilegi della pubblica amministrazione - ha ritenuto che uso generale e notevole estensione della strada non rilevano in ordine al concreto atteggiarsi della responsabilità del custode perché le autostrade devono comunque essere dotate di tutti i dispositivi di sicurezza idonei a garantire un controllo efficace; e ancora, Cass., 23.7.2003, n. 11446, (10) che ha sancito la responsabilità ex art. 2051 c.c. per cattiva manutenzione dei tratti pedonali di una strada pubblica.

Un indirizzo ancora più orientato verso una generalizzata applicazione dell'art. 2051 c.c. si riscontra in un'ultima decisione della Suprema Corte, (Cass., 1.10.2004, n. 19653) (11) dove i due profili dell'uso generale e diretto della strada e della sua notevole estensione non sono più interpretati quali indici dell'impossibilità di un controllo ma, piuttosto, alla stregua di "circostanze, le quali, in ragione delle implicazioni che determinano sull'espletamento della vigilanza ( ... ) possono svolgere rilievo ai fini dell'individuazione del caso fortuito e, quindi, dell'onere che la pubblica amministrazione, una volta configurata applicabile la norma [di cui all'art. 2051 c.c.] e ritenuta l'esistenza del nesso causale, deve assolvere per sottrarsi a responsabilità".

Si finisce quindi per approdare all'idea secondo cui la norma sulla responsabilità del custode trova applicazione a prescindere dalle caratteristiche della strada e i profili di demanialità, uso generale e notevole estensione del bene finiscono per giocare un loro ruolo solo ai fini dell'operare della prova liberatoria.

Su quest'ultimo punto si sostiene che la pubblica amministrazione potrà liberarsi da responsabilità ancorché non risulti specificamente individuato l'evento integrante la nozione di caso fortuito quando si provi di aver espletato "tutta la normale attività di vigilanza e manutenzione esigibile in relazione alla specificità della cosa" tanto da "giustificare la conclusione che la situazione pericolosa si sia originata in modo assolutamente imprevedibile ed inevitabile". In relazione, poi, alle situazioni di pericolo che "possano originarsi da comportamenti riferibili agli utenti ovvero ad una repentina o imprevedibile alterazione dello stato della cosa" il caso fortuito può consistere

---

(8) Cit. sub nota 4. Lo stesso tema è trattato da Cass., 20.11.1998, n. 11749, in *Resp. civ. prev.*, 1999, 733 con nota di RAPELLI, *Proprietà pubblica delle strade e presunzione di responsabilità della P.A.*, Cass., 27.12.1995, n. 13114, in *Danno e resp.*, 1996, 354.

(9) Cit., sub nota 5 dove si afferma testualmente che a possibilità di vigilanza e controllo deve essere valutata "non solo in relazione alla loro estensione ma anche alle loro caratteristiche, alle dotazioni, ai sistemi di assistenza che le connotano, agli strumenti che il progresso tecnologico volta a volta appresta e che, in larga misura, condizionano anche le aspettative della generalità degli utenti. Per le autostrade (...) per loro natura destinate alla percorrenza veloce in condizioni di sicurezza, l'apprezzamento relativo alla "possibilità" del controllo alla stregua degli indicati parametri non può che indurre (...) a ravvisare la configurabilità di un rapporto di custodia per gli effetti di cui all'art. 2051 c.c."

(10) Cit., sub nota 5.

(11) Cit. sub nota 5.

nell'impossibilità di agire tempestivamente con i poteri del custode per rimuovere la situazione pericolosa o segnalarla agli utenti.

Si assiste quindi ad un netto capovolgimento di vedute: da una disciplina che chiama a rispondere la pubblica amministrazione solo in quei casi in cui la cattiva manutenzione sia, per così dire, "qualificata", si passa ad una situazione di responsabilità aggravata in cui l'amministrazione, per escludere la propria responsabilità, si vede costretta alla prova del caso fortuito. (12) Il danneggiato – su cui in precedenza gravava l'intero onere probatorio – è tenuto alla sola dimostrazione dell'evento dannoso e del nesso di causalità.

Questo nuovo orientamento, se da un lato cancella quelli che venivano considerati privilegi ingiustificati a favore della pubblica amministrazione, dall'altro solleva perplessità in ordine alle possibili conseguenze di un'applicazione generalizzata della responsabilità per cose in custodia.

Si teme, in particolare, che qualificare l'amministrazione quale "custode" delle strade pubbliche possa in concreto tradursi nell'imporre l'obbligo di evitare qualunque tipo di imperfezione che possa potenzialmente recare pregiudizio ai mezzi o alle persone che su tali strade si trovano a circolare. L'adozione di una regola di responsabilità presunta potrebbe quindi portare alla discutibile conseguenza di una serie di condanne al risarcimento anche nei casi in cui l'evento lesivo si sia verificato a causa di difetti delle vie di circolazione di lieve entità. Il tutto con conseguente aumento esponenziale dei risarcimenti a carico delle amministrazioni più esposte – tra cui sicuramente quelle comunali – e gravi ricadute sui bilanci pubblici.

### **3. Il concorso di colpa dell'utente danneggiato.**

Uno strumento per arginare questo rischio potrebbe rinvenirsi nella norma di cui all'art. 1227 c.c. che disciplina il concorso del fatto colposo del creditore nella verifica dell'evento lesivo.

Il problema dell'ammissibilità del concorso di colpa del danneggiato nei casi di responsabilità della pubblica amministrazione per cattiva manutenzione delle strade è stato già più volte analizzato dalla giurisprudenza, che ha fornito, nel tempo, soluzioni diverse.

Nell'orientamento secondo cui la pubblica amministrazione è responsabile solo nei casi di insidia o trabocchetto si è ritenuto che non vi fosse spazio per ipotizzare un concorso di colpa del danneggiato. Tale tesi si fonda sul presupposto che l'art. 1227, 1 comma, c.c. è espressione di un principio di "autoresponsabilità" che impone ai potenziali danneggiati un dovere di attenzione e diligenza per evitare e prevenire i danni che potrebbero colpirli. Sussiste quindi un'evidente incompatibilità logica fra il dovere di diligenza e prudenza a cui è tenuto l'utente della strada per evitare o prevenire il verificarsi di danni e la nozione di *insidia*, essendo quest'ultima contraddistinta dai

---

(12) Con riferimento alla nozione di caso fortuito v. ad esempio, Trib. di Milano, (sez. distaccata di Cassano d'Adda) 5.2.2004, n. 24, secondo cui integra l'ipotesi di caso fortuito la caduta di un albero di proprietà privata su un'autovettura parcheggiata sulla pubblica strada vicino all'albero stesso, e ciò qualora la caduta sia stata determinata da forte temporale; Cass., 22.5.1998, n. 5133, secondo cui l'eccezionalità ed imprevedibilità delle condizioni atmosferiche possono configurare caso fortuito idonea ad escludere la responsabilità per il danno verificatosi.

caratteri dell'imprevedibilità e dell'inevitabilità del pericolo. In altre parole, se si imputa all'utente della strada di non essersi impegnato per evitare il danno, ciò equivale a dire che il pericolo presente sulla strada non è un pericolo occulto ed inevitabile, tale da rientrare nei casi di insidia o trabocchetto. Quindi, o il pericolo è oggettivamente non visibile e soggettivamente non prevedibile con l'ordinaria diligenza e la pubblica amministrazione è interamente responsabile ai sensi del 2043 c.c. con conseguente diritto al risarcimento integrale del danno, oppure il fatto medesimo è anche solo in parte riconducibile alla condotta colposa del danneggiato ed in questo caso, dovendosi escludere la configurabilità dell'*insidia*, per il danneggiato non sussisterà alcun diritto di natura risarcitoria. (13)

*Tale orientamento viene smentito dalla giurisprudenza più recente che accoglie la diversa idea secondo cui il principio contenuto nell'art. 1227 c.c. costituisce un'applicazione del principio di causalità secondo cui "al danneggiante, non può far carico quella parte del danno che non è a lui casualmente imputabile sicché la colpa, cui fa riferimento l'art. 1227, comma 1, c.c. va intesa non nel senso di criterio di imputazione del fatto (perché il soggetto che danneggia se stesso non compie un atto illecito di cui all'art. 2043 c.c.), bensì come requisito legale della rilevanza causale del fatto del danneggiato"*

Riportata la norma di cui all'art. 1227 c.c. nell'ambito della funzione di regolare l'efficienza causale del comportamento colposo del soggetto danneggiato, "ne deriva che ben può concorrere nella produzione del danno all'utente stradale sia il fatto colposo della pubblica amministrazione (...) sia il fatto colposo del lesore, che abbia avuto carattere efficiente dell'evento dannoso, determinando – in buona sostanza – un concorso di cause (...)" con la conseguenza "che il consociato fruitore di un bene demaniale, in ossequio al fondamentale principio di giustizia sostanziale, trasfuso nell'art. 1227, comma 1, c.c., non ha diritto di vedersi riconosciuto il risarcimento di quella parte di danno che è ascrivibile alla sua condotta colposa (...)". (14)

(13) Tra le tante Cass., 13.2.2002, n. 2067, in *Foro it.*, 2002, I, 1731; Corte cost., 10.5.1999, n. 156 cit.; Trib. La Spezia 4.1.1993, in *Arch. giur. circ. sinistri*, 1993, 333; App. Perugia, 31.12.1993, in *Foro it.*, *Rep.* 1994, voce *Strade*, n. 26; App. Milano, 28.10.1980, *id.*, *Rep.* 1981, voce cit., n. 25; ma già prima Cass., 21.6.1969, n. 2244, la cui massima recita "Una volta ritenuta l'insidia, intesa come situazione di pericolo non prevedibile né evitabile, resta esclusa, nel suo piano logico, ogni colpa concorrente o esclusiva del danneggiato". In dottrina, per la tesi che fonda il criterio delineato dal comma 1 dell'art. 1227 c.c. sul c.d. principio di autoreponsabilità v. CATTANEO, *Il concorso di colpa del danneggiato*, in *Riv. dir. civ.*, 1967, 460; Trimarchi, *Causalità e danno*, Milano, 1967, 131.

(14) Così Cass., 3.12.2002, n. 17152, in *Danno e resp.*, 2003, 499; *Foro it.*, 2003, I, 1802 dove si osserva come la tesi che esclude l'applicabilità del principio del concorso di colpa ovvero esclude la colpa dell'Amministrazione quando sussista colpa del danneggiato comporta due ordini di conseguenze difficilmente accettabili: primo determinerebbe la peculiare incongruenza per cui la P.A. può concorrere con il fatto colposo del terzo ex art. 2055 c.c. nella causazione del danno all'utente stradale ma non con il fatto colposo dello stesso danneggiato; secondo escludere che la P.A. possa essere responsabile in presenza del fatto colposo del danneggiato equivale ad introdurre "un nuovo elemento nella responsabilità aquilina, non previsto dall'art. 2043 c.c. e cioè la mancanza di diligenza del danneggiato, rilevante, invece, non ai fini della responsabilità del danneggiante, ma ai fini del concorso di colpa del danneggiato". In tal senso v. anche Cass., 24.5.1997, n. 4632, *id.*, *Rep.* 1997, voce *Strade*, n. 38; Trib. Milano, 11.6.2001; Cass., 11.1.1988, n. 35, *id.*, *Rep.* 1988, voce *Responsabilità civile*, n. 122; la tesi che inquadra il 1227 1 comma nell'ambito del rapporto di causalità è decisamente maggioritaria anche in dottrina. V. BIANCA, *diritto civile, 5 la responsabilità*, Milano 1994, 137; SALVI, *La responsabilità civile*, Milano, 1998, 182.

*Non può escludersi, quindi, la possibilità che nella serie causale produttrice del danno, oltre all'insidia imputabile alla pubblica amministrazione, si inserisca un fatto colposo del danneggiato che diviene parte integrante del nesso eziologico in modo che l'evento dannoso sia frutto della combinazione tra il fatto originario e quello sopravvenuto. Questa conclusione è tanto più ammissibile se si riconosce che la pubblica amministrazione risponde di cattiva manutenzione ex art. 2051 c.c.*

E' rimesso al giudice di merito valutare l'entità dell'apporto causale del comportamento del danneggiato nella produzione dell'evento lesivo, fermo restando che ben potrebbe accadere che la condotta del danneggiato si ponga come unica ed esclusiva fonte di danno, così da rendere giuridicamente irrilevante e privo di efficienza causale il comportamento dell'amministrazione.

La possibilità di invocare il concorso di colpa del danneggiato non sembra però sufficiente ad eliminare del tutto il rischio di moltiplicazione delle condanne risarcitorie a carico della pubblica amministrazione.

L'art. 1227, 1 comma, c.c. potrà costituire un valido strumento di "giusta" ripartizione dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e un efficace mezzo di difesa per la pubblica amministrazione contro richieste di risarcimento di danni avvenuti in occasione di dissesti causati dalla normale usura delle strade piuttosto che da una effettiva cattiva manutenzione, fintanto che la giurisprudenza adotti una lettura rigorosa del concetto di colpa concorrente del danneggiato. In altre parole, appare coerente con una più equa divisione del rischio insito nella circolazione stradale attribuire all'utente della strada un onere di attenzione e diligenza particolarmente qualificato.

Per arrivare a tale auspicato risultato si potrebbe forse recuperare l'idea secondo cui l'art. 1227, 1 comma, c.c. esprime, oltre che una regola di causalità, anche un obbligo di autoresponsabilità del danneggiato. In tal modo si costruirebbe un efficace mezzo per indurre anche gli eventuali danneggiati a contribuire, insieme con gli eventuali responsabili, alla prevenzione dei danni che potrebbero colpirli.