

**Se una notte un pedone attraversa una strada a scorrimento veloce e muore...
(Note a margine alla sentenza della Corte di Cassazione - Sez. Terza Civ. - del
24.11.2009, n. 24689)**

Di Attilio Carnabuci

Sommario: *1. Il fatto. – 2. Il principio informatore della sicurezza stradale. – 3. Comportamento dei pedoni e dei conducenti di veicoli nei confronti dei pedoni. – 4. La responsabilità di pedoni e conducenti secondo i principi generali.*

1. Il fatto

Un pedone scavalca, di notte, il guard rail centrale e si avventura al buio su una strada a scorrimento rapido ed alta frequenza di traffico per raggiungere il proprio furgone parcheggiato sulla mezzeria opposta. Investito, dapprima, da un'auto pirata e, poco dopo, da un furgone, il pedone muore.

La vedova e i figli del pedone convengono dinanzi al Tribunale di Avellino il conducente del furgone, la società proprietaria del furgone, l'assicuratrice del furgone SAI, e per il Fondo di Garanzia Vittime della Strada, le Assicurazioni Generali, chiedendo la condanna in solido di tali soggetti al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali.

Il Tribunale di Avellino, con sentenza del 24 giugno 1999, accerta la responsabilità concorrente del pedone (40%) e dell'auto pirata e, per essa, del Fondo di Garanzia, ma rigetta la domanda nei confronti del conducente del furgone e dei suoi solidali.

Contro la decisione gli aventi causa del pedone defunto propongono appello.

La Corte di appello di Napoli, con sentenza 26 ottobre 2004, in riforma della sentenza di primo grado, dichiara il concorso di colpa tra l'auto pirata e il conducente del furgone e condanna in solido la società proprietaria del furgone, le Generali e la SAI.

Contro la decisione, la SAI e le Assicurazioni Generali propongono ricorso in Cassazione, denunciando, tra l'altro:

- *l'error in iudicando* in punto di concorso di colpa e di vizio della motivazione in ordine alla valutazione della condotta colposa del pedone, il quale, per raggiungere il proprio furgone parcheggiato sulla mezzeria opposta, doveva scavalcare il guard rail centrale ed avventurarsi al buio su una strada a scorrimento rapido ed alta frequenza di traffico;

- *l'error in procedendo* e la omessa pronuncia in relazione all'obbligo di procedere alla determinazione del grado di colpa del pedone, dovendosi applicare l'art. 1227 c.c..

La Corte di Cassazione, Sezione Civile Terza, con sentenza del 24 novembre 2009, n. 24689, reputa meritevole di accoglimento il ricorso e, nel rinviare alla Corte di appello di Napoli, osserva che: "I motivi, in esame congiunto, per la intrinseca connessione, sono fondati in relazione alla contraddittoria motivazione della Corte di appello, là dove accerta la condotta imprudente del pedone e poi, irragionevolmente, esclude che tale improvviso e imprevedibile attraversamento fosse una causa o concausa determinante dei due successivi investimenti con esito mortale".

In particolare, secondo il Supremo Collegio, il principio di diritto che i giudici del riesame dovranno considerare è il seguente: "il pedone che attraversa in ora notturna una strada a quattro corsie con scorrimento rapido, scavalcando il guard rail, concorre a porre in essere una situazione di pericolo, ponendo i veicoli sopravvenienti in condizioni di difficoltà e di emergenza, ove, avvistandolo, non possano poi porre in essere adeguate manovre per evitare o ridurre l'impatto". Pertanto, "nella ricostruzione della dinamica del fatto dannoso tutte le cause imputabili alle condotte imprudenti (del pedone) e inesperte o negligenti (dei conducenti) debbono essere ponderate, ai fini del riparto delle rispettive responsabilità, ai sensi degli artt. 2054 e 1227 del codice civile, in relazione agli altri elementi obbiettivi riscontrati sul teatro dell'investimento"¹.

2. Il principio informatore della sicurezza stradale

L'art. 1 D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (così detto *Codice della strada*) dispone che la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato e che la circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme dello stesso codice nonché dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le suddette norme, e i relativi provvedimenti attuativi, devono ispirarsi al principio della sicurezza stradale, perseguendo i seguenti obiettivi:

- ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare;
- migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini, anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio;

¹ Ai sensi dell'art. 2054, comma 1, c.c., il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, *se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno*. Il comma 3 dello stesso articolo precisa che il proprietario del veicolo è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

L'art. 2055 c.c. precisa che, se il fatto dannoso è imputabile a più persone, tutte sono obbligate in solido al risarcimento del danno e colui che ha risarcito il danno ha regresso contro ciascuno degli altri, nella misura determinata dalla gravità della rispettiva colpa e dall'entità delle conseguenze che ne sono derivate (nel dubbio, le singole colpe si presumono uguali), mentre, ai sensi dell'art. 1227 c.c., se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate; il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza.

- migliorare la fluidità della circolazione.

Ai sensi dell'art. 2, comma 1, cod. strad., si definisce *strada* l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali. Secondo il disposto di cui all'art. 140 cod. strad., 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.

Il conducente non può mai ritenersi dispensato dall'obbligo di comportarsi diligentemente nella condotta di guida, dovendo egli porre in essere tutte le cautele di volta in volta richieste dalla comune prudenza e dalle concrete circostanze di fatto in cui la stessa guida si svolge. Per esempio, il conducente che impegni un incrocio disciplinato da semaforo, ancorché segnalante a suo favore luce verde, non è esentato per ciò solo dall'obbligo di diligenza di cui sopra, che, pur non potendo essere richiesta nel massimo, stante la situazione di affidamento generata dal semaforo, deve tuttavia tradursi nella necessaria cautela richiesta dalla comune prudenza e dalle concrete condizioni esistenti nell'incrocio; infatti, in applicazione del principio informatore di cui al menzionato art. 140 cod. str., il solo fatto che il conducente goda del diritto di precedenza non lo esonera dall'obbligo di adoperare la dovuta attenzione nell'attraversamento di un incrocio, anche in relazione a pericoli derivanti da eventuali comportamenti illeciti o imprudenti di altri utenti della strada, che non si attengano al segnale di arresto o di precedenza². Del resto, una lettura sistematica dell'art. 140 cod. strad. e degli artt. 2050 e 2054 c.c., permette di inquadrare la guida di veicoli nell'ambito delle attività pericolose per propria natura o per la natura dei mezzi adoperati, in ordine alle quali l'interessato non è liberato dalla responsabilità se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno. Se così è, ai fini dell'esclusione della responsabilità non è sufficiente la dimostrazione di non aver commesso alcuna violazione di norme di legge o di comune prudenza, occorrendo la rigorosa dimostrazione di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare la possibilità del verificarsi di incidenti³.

3. Comportamento dei pedoni e dei conducenti di veicoli nei confronti dei pedoni

Al fine di comprendere correttamente il principio fissato dal Supremo Collegio nella sentenza sopra menzionata, si reputa opportuno, preliminarmente, passare in rassegna le norme, presenti nel nostro ordinamento, che disciplinano il comportamento dei pedoni ed il comportamento degli automobilisti nei confronti dei pedoni.

Esaminiamo, innanzi tutto, le norme che disciplinano il comportamento dei pedoni.

L'art. 190, comma 1, cod. strad. dispone, al riguardo, che: "I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione. Fuori dai centri abitati i pedoni hanno l'obbligo di circolare in senso opposto a quello di marcia dei veicoli sulle carreggiate a due sensi di marcia e sul margine destro rispetto alla direzione di marcia dei veicoli quando si tratti

² Cfr. Corte di Cassazione, Sezione civile III, 27 giugno 2000, n. 8744, in *Juris Data*, cd-rom, giurisprudenza.

³ Cfr. Tribunale Pescara, 10 luglio 1999, *ibidem*.

di carreggiata a senso unico di circolazione. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, ai pedoni che circolano sulla carreggiata di strade esterne ai centri abitati, prive di illuminazione pubblica, è fatto obbligo di marciare su unica fila”.

Ai sensi del comma 2 dello stesso articolo: “I pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei sovrappassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, *con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri*”⁴.

I commi successivi contengono una serie di divieti per i pedoni, sintetizzabile nella maniera che segue:

1. è vietato ai pedoni attraversare diagonalmente le intersezioni;
2. è vietato ai pedoni attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2;
3. è vietato ai pedoni sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni (i pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza ai conducenti);
4. è vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.
5. sulla carreggiata delle strade è vietata la circolazione mediante tavole, pattini od altri acceleratori di andatura (le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni);
6. è vietato effettuare sulle carreggiate giochi, allenamenti e manifestazioni sportive non autorizzate;
7. sugli spazi riservati ai pedoni è vietato usare tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti.

⁴ Cfr. Trib. Bologna, Sezione Terza, sentenza 25 maggio 2007: “Deve ritenersi che un pedone - investito da un veicolo mentre attraversava diagonalmente la strada percorsa dal veicolo investitore - abbia violato le regole, scritte e non, che disciplinano il corretto attraversamento della strada: anzitutto con riferimento all'art. 190 Codice della Strada, che prescrive l'attraversamento sulle righe pedonali, e, ove queste manchino o siano distanti più di cento metri dal punto di attraversamento, di procedere solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri; infine, quando si procede al di fuori delle strisce, di dare comunque la precedenza ai conducenti della strada. Secondariamente, con riferimento alle regole di comune prudenza, che impongono all'uomo medio di non attraversare una strada cittadina, a senso unico e a media-alta percorrenza veicolare, di corsa e con le cuffie auricolari indossate, specie se in ora notturna e al di fuori degli appositi spazi pedonali; nonché di non attraversare la strada diagonalmente rispetto alla carreggiata fra vetture in movimento”.

L'ultimo comma dell'art. 190 cod. stad. commina la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro (da euro 23 a euro 92) a chiunque violi le disposizioni di cui ai commi precedenti.

L'art. 20 della L. 5 luglio 1995, n. 308 (*Ratifica ed esecuzione delle convenzioni, con annessi, firmate a Vienna l'8 novembre 1968, sulla circolazione e sulla segnaletica stradale, ed adesione agli accordi europei, con annessi, firmati a Ginevra il 1° maggio 1971, sulle stesse materie ed al protocollo, con annessi, firmato a Ginevra il 1° marzo 1973, sui segnali stradali e loro esecuzione*) contiene ulteriori prescrizioni, applicabili ai pedoni, che, ai sensi del comma 1, le parti contraenti o le loro parti costitutive possono rendere applicabili “nel caso in cui la circolazione di pedoni sulla carreggiata sia pericolosa o intralci la circolazione dei veicoli”:

Il comma 2 dell'art. 20 L. n. 308/1995 dispone che, se, di lato alla carreggiata, esistono dei marciapiedi o delle banchine praticabili per i pedoni, essi debbono usarli; tuttavia, prendendo le necessarie precauzioni:

- a) i pedoni che spingono o trasportano oggetti ingombranti possono usare la carreggiata se la loro circolazione sul marciapiede o sulle banchine provoca un notevole intralcio agli altri pedoni;
- b) i gruppi di pedoni accompagnati da una guida, o formanti un corteo, possono circolare sulla carreggiata.

Ai sensi del comma 3: “Se non è possibile usare i marciapiedi o le banchine o in assenza di questi, i pedoni possono circolare sulla carreggiata; quando esiste una pista per velocipedi e quando la densità della circolazione lo consente, essi possono circolare su tale pista per velocipedi, ma senza intralciare il passaggio dei ciclisti e dei ciclomotoristi”.

Ai sensi del comma 4: “Quando dei pedoni circolano sulla carreggiata (...) essi debbono tenersi più vicino possibile al bordo della carreggiata.

Il comma 5 “raccomanda che le legislazioni nazionali prevedano quanto segue: quando dei pedoni circolano sulla carreggiata, essi debbono tenersi, salvo nel caso in cui ciò possa compromettere la loro sicurezza, sul lato opposto a quello corrispondente al senso della circolazione. Tuttavia, le persone che spingono a mano un velocipede, un ciclomotore o un motociclo debbono sempre tenersi sul lato della carreggiata corrispondente al senso di circolazione e analogamente i gruppi di pedoni accompagnati da una guida o formanti un corteo. Salvo qualora essi formino un corteo, i pedoni che circolano sulla carreggiata debbono, di notte o con cattiva visibilità, nonché di giorno se la densità della circolazione dei veicoli lo richiede, camminare, per quanto possibile, in fila semplice”

Il comma 6 contiene una serie di prescrizione di particolare rilevanza ai fini dell'economia della presente trattazione, statuendo che:

- a) i pedoni non debbono inoltrarsi su di una carreggiata per attraversarla se non facendo uso di prudenza; essi debbono usare il passaggio pedonale quando ne esiste uno in prossimità;
- b) per attraversare a un passaggio pedonale segnalato come tale o delimitato da segni sulla carreggiata:
 - i. se il passaggio è munito di segnali luminosi per i pedoni, questi debbono obbedire alle prescrizioni indicate da tali segnali;

- ii. se il passaggio non è munito di tale segnalazione, ma se la circolazione dei veicoli è regolata da segnali luminosi di circolazione o da un agente preposto alla circolazione, i pedoni non debbono inoltrarsi sulla carreggiata finché il segnale luminoso o il gesto dell'agente preposto alla circolazione indica che i veicoli possono passarvi;
 - iii. agli altri passaggi pedonali, i pedoni non debbono inoltrarsi sulla carreggiata senza tener conto della distanza e della velocità dei veicoli che si avvicinano;
- c) per attraversare al di fuori di un passaggio pedonale segnalato come tale o delimitato da segni sulla carreggiata, i pedoni non debbono inoltrarsi sulla carreggiata prima di essersi assicurati che possono farlo senza intralciare la circolazione dei veicoli;
 - d) una volta iniziato l'attraversamento di una carreggiata, i pedoni non debbono allungare il loro percorso, attardarsi o arrestarsi senza necessità.

La *ratio* delle convenzioni è da ravvisare nell'intento "di facilitare la circolazione stradale internazionale e di accrescere la sicurezza nelle strade mercé l'adozione di regole uniformi di circolazione". Si spiega, pertanto, il motivo per cui il comma 7 dell'art. 20 conferisce alle parti contraenti la facoltà di "emanare delle disposizioni più severe per i pedoni che attraversano le carreggiate".

Il comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni è disciplinato dall'art. 191 cod. str., che fissa i seguenti obblighi, la cui violazione è punita anch'essa con una sanzione amministrativa pecuniaria:

1. quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo, quando ad essi non sia vietato il passaggio;
2. sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza;
3. i conducenti devono fermarsi quando una persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella, o munita di bastone bianco, o accompagnata da cane guida, o munita di bastone bianco-rosso in caso di persona sorda o cieca, o comunque altrimenti riconoscibile, attraversa la carreggiata o si accinge ad attraversarla e *devono comunque prevenire situazioni di pericolo che possano derivare da comportamenti scorretti o maldestri di bambini o di anziani, quando sia ragionevole prevederli in relazione alla situazione di fatto.*

4. La responsabilità di pedoni e conducenti secondo i principi generali

Come è noto, l'art. 2043 (*Risarcimento per fatto illecito*) c.c. cristallizza la clausola generale secondo cui qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno. Si tratta, come è noto, della responsabilità civile extracontrattuale (non derivante, cioè, da un preesistente rapporto obbligatorio) o aquiliana (dal nome della *Lex Aquilia*, che, per la prima volta, disciplinò la responsabilità *ex delicto* in epoca romana).

Il fondamento della responsabilità civile extracontrattuale o aquiliana è il dovere generico del *neminem laedere*, che si traduce anche nella "atipicità" dell'illecito civile.

In passato, la funzione della responsabilità civile extracontrattuale era senz'altro ravvisata nell'esigenza di reprimere il comportamento "doloso o colposo" del soggetto che, con la propria condotta, avesse cagionato un pregiudizio all'altrui sfera giuridica. In altri termini, l'obbligo del risarcimento del danno veniva considerata alla stregua di sanzione comminata al danneggiante.

Oggi, alla luce dei doveri di solidarietà sociale cristallizzati nella Carta costituzionale, si tende a considerare l'obbligo del risarcimento del danno imposto al danneggiante in un'ottica ben diversa, ponendosi l'attenzione non tanto nel suo carattere repressivo quanto, piuttosto, nella sua funzione riparatoria a favore del soggetto che abbia subito il pregiudizio.

Tale lettura della responsabilità extracontrattuale, incentrata sull'esigenza preminente di tutelare la sfera giuridica del soggetto leso piuttosto che su quella di reprimere il soggetto che ha cagionato il danno, permettere di comprendere nella sua pienezza il senso della norma contenuta nell'art. 2050 c.c., in materia di *responsabilità oggettiva*, ai sensi del quale chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, *se non prova di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno*. Tale disposizione, infatti, sancisce una vera e propria presunzione di responsabilità civile extracontrattuale, che può essere vinta solo fornendo una prova liberatoria assai rigorosa, essendo posto a carico di colui che abbia posto in essere l'attività pericolosa l'onere di dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno. Non è sufficiente dimostrare, in buona sostanza, di non avere violato alcuna norma di legge o di comune prudenza, occorrendo invece la prova *di aver impiegato tutte le misure necessarie ad impedire l'evento dannoso*. Ne consegue che, ai sensi dell'art. 2050 c.c., lo stesso fatto del danneggiato (o del terzo) può fungere da prova liberatoria solo nell'ipotesi in cui la sua incidenza sia tale da escludere in modo certo il nesso eziologico tra l'attività pericolosa e l'evento lesivo.

L'art. 2054 c.c. costituisce un corollario dell'art. 2050 c.c. Ai sensi dell'art. 2054, comma 1, c.c., infatti, il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, *se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno*. Il comma 3 dello stesso articolo precisa che il proprietario del veicolo è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

Come si è accennato, nel caso di specie secondo la Corte di Cassazione, la motivazione della Corte di Appello era contraddittoria là dove accertava la condotta imprudente del pedone e poi, irragionevolmente, escludeva che tale improvviso e imprevedibile

attraversamento fosse una causa o concausa determinante dei due successivi investimenti con esito mortale. Conseguentemente, il principio di diritto che i giudici del riesame dovranno considerare è il seguente: “il pedone che attraversa in ora notturna una strada a quattro corsie con scorrimento rapido, scavalcando il guard rail, *concorre* a porre in essere una situazione di pericolo, ponendo i veicoli sopravvenienti in condizioni di difficoltà e di emergenza, ove, avvistandolo, non possano poi porre in essere adeguate manovre per evitare o ridurre l’impatto”. In particolare, “nella ricostruzione della dinamica del fatto dannoso tutte le cause imputabili alle condotte imprudenti (del pedone) e inesperte o negligenti (dei conducenti) debbono essere ponderate, ai fini del riparto delle rispettive responsabilità, ai sensi degli artt. 2054 e 1227 del codice civile, in relazione agli altri elementi obbiettivi riscontrati sul teatro dell’investimento”.

Quel che è significativo osservare al riguardo è che - pur dovendosi tenere presente, in ogni caso, che il pedone “è la parte debole del sistema; usa promiscuamente la strada con i veicoli, ma in stato di manifesta inferiorità, anche nei centri abitati che, per consentire la sopravvivenza dei pedoni, vengono progressivamente blindati: come se la promiscuità dell’uso non fosse più possibile”⁵ - ad avviso del Supremo Collegio, il fatto del pedone investito può fungere da prova liberatoria per il conducente investitore, qualora sia possibile dimostrare che la incidenza del comportamento imprudente dello stesso pedone sia stata tale da escludere, in modo certo, il nesso di causalità tra l’attività intrinsecamente pericolosa della guida e l’evento lesivo dell’investimento. Ed infatti, la presunzione di colpa del conducente investitore, prevista dall’art. 2054, comma 1, c.c., non opera in contrasto col principio della responsabilità per fatto illecito fondata sul rapporto di causalità fra evento dannoso e condotta umana e, pertanto, allorché siano accertate la pericolosità e l’imprudenza della condotta del pedone, la colpa di questo concorre, a norma dell’art. 1227, comma 1, c.c., con quella presunta del conducente del veicolo investitore⁶

⁵ INFANTINO, *Pedoni e conducenti*, in www.codicestradainfantino.it.

⁶ Cfr. Corte di Cassazione, Sezione Terza Civile, sentenza 31 gennaio 2006, 2127; Corte di Cassazione, Sezione Civile Terza, sentenza 19 dicembre 2008, n. 29887; Corte di Cassazione, Sezione Civile Terza, sentenza 13 marzo 2009, n. 6168.