



**INTERGRUPPO
PROGETTO ITALIA**
LAVORI PUBBLICI, EDILIZIA E URBANISTICA



Materials and Structures Testing and Research



Ordine degli Ingegneri
della Provincia
di Roma



Associazione
Nazionale
Comuni
Italiani

VERIFICA E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI: dal censimento al sistema di gestione della sicurezza

Gli aspetti organizzativi e le responsabilità degli enti

Avv. Prof. Salvatore Menditto

Membro del Direttivo Associazione MASTER

Professore di Legislazione delle Opere Pubbliche e Diritto Amministrativo

Università Politecnica delle Marche

salvatore.menditto@staff.univpm.it

LA RESPONSABILITA' (IL FONDAMENTO)

La **responsabilità della Pubblica Amministrazione** per omessa o cattiva manutenzione delle pubbliche strade discende da disposizioni normative che impongono agli enti territoriali (Comuni, Province, Regioni) **obblighi di manutenzione e sicurezza delle stesse** oltre che di tutte le altre aree urbane calpestabili (piazze, marciapiedi, ecc.), e così anche per le opere infrastrutturali connesse e/o collegate (gallerie, viadotti, ponti, ecc.).

Sono **strade o opere pubbliche** quelle che appartengono esclusivamente ai c.d. Enti Pubblici territoriali (**Stato, Province, Comuni**) secondo le indicazioni del **Codice Civile (artt. 822, 824)**, cui debbono aggiungersi, in conformità alle disposizioni della **Costituzione (artt. 114, 119 Cost.)**, le **Regioni e le Città Metropolitane**.

LA RESPONSABILITA' (LA NATURA)

I primi riconoscimenti sull'ammissibilità di una **colpa "pubblica"** sono da ricondursi alla fine del secolo scorso, quando, sulla scia di un processo tendente a riconsiderare su un piano paritario i rapporti tra la Pubblica Amministrazione e il privato cittadino, si è arrivati, con la notissima **Sentenza del 22 luglio 1999 n. 500 della Corte di Cassazione, Sezioni Unite**, ad affermare la **risarcibilità degli interessi legittimi**.

Sulla base di tale nuova prospettiva, **si sono delineati nuovi profili di addebito da attribuire alla P.A.**, e tra questi ha acquistato vigore la problematica connessa alla responsabilità degli enti territoriali **per omessa o cattiva manutenzione nel settore della viabilità pubblica**, così come anche **dell'efficienza delle opere infrastrutturali**.

LA RESPONSABILITA' (LE DISPOSIZIONI «GENERALI»)

Le disposizioni che «storicamente» hanno trovato applicazione alla problematica, di portata generale, sono:

art. 2043 Codice Civile: *«Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno»*

→ **RESPONSABILITA' (GENERALE) DA FATTO ILLECITO**

art. 2051 Codice Civile: *«Ciascuno e' responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito»*

→ **RESPONSABILITA' (GENERALE) DA CUSTODIA DEL BENE**

LA RESPONSABILITA' (L'EVOLUZIONE GIURISPRUDENZIALE)

In un primo momento la giurisprudenza tendeva ad inquadrare la responsabilità «pubblica» in tale ambito piuttosto **sotto l'ambito dell'art. 2043 Codice Civile**, ritenendo che gli enti territoriali, allo scopo di tutelare l'integrità personale e patrimoniale dei terzi, nell'attività di controllo e vigilanza dei beni demaniali (le strade), **devono evitare che questi presentino situazioni di pericolo occulto, non prevedibili, né visibili dagli utenti con l'ordinaria diligenza** (c.d. insidia stradale o trabocchetto)

Si escludeva, invece, l'applicazione «diretta» dell'**art. 2051 Codice Civile**, in considerazione della «**demanialità**» dei beni in questione, ovvero del fatto che le dimensioni dei beni appartenenti allo Stato e l'uso generale da parte di terzi, **escludevano l'esigibilità da parte della P.A. di un controllo efficace sul demanio**, idoneo ad impedire l'insorgenza di pericoli per gli utenti (e quindi sulla scorta del principio generale "***ad impossibilia nemo tenetur***").

LA RESPONSABILITA' (L'EVOLUZIONE GIURISPRUDENZIALE)

La giurisprudenza ha poi ricondotto la responsabilità della P.A. in tale specifico settore nell'alveo applicativo – anche e in alcuni casi, solo – dell'**art. 2051 Codice Civile**, rilevando che:

Corte Cost., n. 156/1999 (vedi anche **Cass., n. 19653/2004**):

«...la condizione necessaria per la responsabilità dei danni per cose in custodia, che implica un effettivo potere di controllo sulle stesse, non è preclusa dalla natura demaniale del bene, in quanto le caratteristiche della notevole estensione e dell'uso generale da parte della collettività rappresentano dei meri indici di impossibilità, da cui partire per poi accertare, in sede di merito, con riferimento al caso concreto...»

LA RESPONSABILITA' (DAL PROPRIETARIO AL CUSTODE)

La possibilità di inquadrare la responsabilità in termini di «**custodia**» ha spostato l'attenzione dall'ente proprietario **all'ente gestore**, ovvero colui che ha – appunto – **la custodia del bene**, e che, secondo quanto rilevato (anche qui) dalla giurisprudenza (**Tribunale Benevento, n. 1473/2010**):

«...responsabile del danno proveniente dalla cosa non è il proprietario, come nei casi di responsabilità...ma il custode della cosa stessa. E' dunque la relazione di fatto, e non semplicemente quella giuridica, tra il soggetto e la res, che legittima una pronunzia di responsabilità, fondandola sul potere di «governo su di essa esercitata». Tale potere...si concretizza in tre aspetti fondamentali: il potere di controllare la cosa, il potere di modificare la situazione di pericolo insita nella cosa e il potere di escludere qualsiasi terzo dall'ingerenza sulla cosa al momento in cui si è prodotto il danno»

LA RESPONSABILITA' (DAL PROPRIETARIO AL CUSTODE E POI AL «CONCESSIONARIO»)

Cassazione Civile, Sez. III, 22/04/2010 n. 9546:

«...Ulteriormente, perché si possa parlare di custodia in concreto esercitabile, sarà anche necessario aver riguardo al soggetto tenuto di fatto a porre in essere tale sorta di “detenzione qualificata”. Ed invero, la sola relazione giuridica (corrispondente al diritto reale o alla titolarità demaniale) tra il soggetto ed il bene pubblico non dà ancora luogo a tale tipo di rapporto (ma lo fa solo presumere), allorché la relazione di fatto intercorra con altro soggetto qualificato che eserciti la potestà sulla cosa, (ad esempio il concessionario)»

Tale responsabilità è stata inquadrata ora nell'alveo di quella **contrattuale** (contratto di concessione) ora di quella **extracontrattuale** (fatto illecito)

LA RESPONSABILITA' (LE DISPOSIZIONI «SPECIFICHE»)

Con riferimento alle «**strade**», la questione è stata poi risolta dall'**art. 14 D.Lgs. n. 30/04/1992, n. 285 (Codice della Strada)** e s.m.i.

Secondo il disposto del **comma 1, lett. c), dell'art. 14**, gli Enti proprietari (o gestori) delle strade (e così anche per le altre opere), devono provvedere:

- «a) alla manutenzione e gestione delle strade, nonché delle loro pertinenze;*
- b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e pertinenze;*
- c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica.»*

Per le strade in **concessione**, i poteri e i compiti dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal **concessionario**.

LA RESPONSABILITA' (I PRESUPPOSTI)

Come chiarito fin dalla **Sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, 29/11/2004, n. 7773**, perché si possa parlare di **responsabilità per omessa o cattiva manutenzione** (quale «parametro» di misura della colpa della P.A., sulla scorta delle disposizioni riportate prima), è necessario **che sussista in capo al privato danneggiato un diritto o un interesse giuridicamente rilevante**, meritevole di tutela davanti l'Autorità Giudiziaria:

«...l'interesse di ogni cittadino a che gli enti territoriali provvedano alla diligente manutenzione e custodia di tutti i beni pubblici non è tutelabile in via amministrativa, né giurisdizionale, trattandosi di un mero dovere imposto in capo alla P.A. per il vantaggio della collettività non soggettivizzata. Non si è, pertanto, in presenza di interesse legittimo differenziale perché, semmai, si è al cospetto di interesse semplice e di fatto, rientrante nell'area del giuridicamente irrilevante...

LA RESPONSABILITA' (I PRESUPPOSTI)

...Ne consegue che il privato, non avrebbe, allora, accesso ad una tutela giurisdizionale davanti al G.A. in sede di giudizio di legittimità, perché portatore di un interesse non personale, differenziato, concreto e attuale dall'impugnazione. Di contro, qualora dall'inosservanza dell'obbligo di manutenzione derivi un danno al privato amministrato, sarà possibile adire l'autorità giudiziaria competente, deducendo il rapporto bilaterale instauratosi con l'Amministrazione, la quale a causa della condotta colposamente omissiva ad essa astrattamente attribuibile, sia venuta meno ad un generico dovere di astensione dal ledere la sfera giuridica dei terzi. In tal caso, infatti, l'interesse ad agire che rileva trova scaturigine nella lesione del diritto soggettivo all'integrità patrimoniale, tutelabile davanti al Giudice Ordinario...»

LA RESPONSABILITA' (I PRESUPPOSTI)

Sulla scorta di tali – consolidati – principi si ricava quindi che l'utente (cittadino) **non può esigere che la strada sia mantenuta in modo piuttosto che in un altro**, e non ha quindi azione per i danni che pretende essergli derivati dal modo in cui l'Amministrazione ha mantenuto il bene demaniale medesimo.

Ciò in quanto sussiste, appunto, **un potere discrezionale in capo alla P.A. riguardo alle modalità di custodia delle strade**, a fronte del quale pur non essendo configurabile un diritto soggettivo del cittadino alla conservazione della stesse, **sussiste comunque il dovere da parte degli enti pubblici di rispettare il generale principio del *neminem laedere***, allo scopo di evitare che il potere muti in arbitrio.

LA RESPONSABILITA' (I PRESUPPOSTI)

Secondo quanto stabilito dalla **Sentenza della Corte di Cassazione Civile, Sez. III, 08/03/2007, n. 5308**:

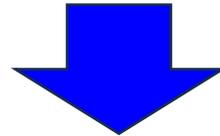
«...la P.A. incontra nell'esercizio del suo potere discrezionale anche nella vigilanza e controllo dei beni di natura demaniale, limiti derivanti da norme di legge o di regolamento, nonché dalle norme tecniche e da quelle di comune prudenza e diligenza, ed in particolare dalla norma primaria e fondamentale del neminem laedere (2043 c.c.)...».

QUINDI, AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DELL'EFFETTIVA RESPONSABILITA' DELL'ENTE PUBBLICO O DEL GESTORE DEL BENE, ED AL DI LA' DEL DISPOSTO GENERALE DELL'ART. 2043 COD. CIV., RILEVANO GLI OBBLIGHI IMPOSTI DALLA LEGGE (SPECIFICA E/O DI SETTORE), COSI' COME QUELLI DEI REGOLAMENTI O DELLA C.D. NORMAZIONE TECNICA

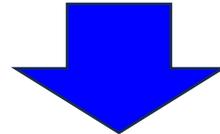
**LA RESPONSABILITA'
(IN ESTREMA SINTESI)**

PER LE STRADE

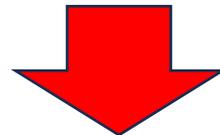
OBBLIGO SPECIFICO DI MANUTENZIONE E DI CONTROLLO (ART. 14 CdS)



**APPLICAZIONE (COMUNQUE) DEGLI OBBLIGHI GENERALI DI CUSTODIA (EX
ART. 2051 C.C.)**



RESPONSABILITA' RISARCITORIA (ANCHE EX ART. 2043 C.C.)

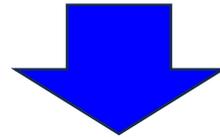


[? MODALITA' OPERATIVE DELLA MANUTENZIONE E DELLA VIGILANZA]

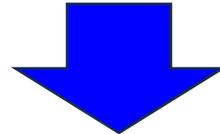
**LA RESPONSABILITA'
(IN ESTREMA SINTESI)**

PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI (PONTI, VIADOTTI, GALLERIE)

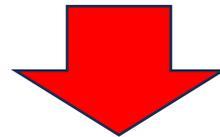
ASSENZA DI NORMA SPECIFICA (APPLICAZIONE ESTENSIVA ART. 14 CdS (?))



**APPLICAZIONE (COMUNQUE) DEGLI OBBLIGHI GENERALI DI CUSTODIA
(EX ART. 2051 C.C.)**



RESPONSABILITA' RISARCITORIA (ANCHE EX ART. 2043 C.C.)



[? MODALITA' OPERATIVE DELLA MANUTENZIONE E DELLA VIGILANZA]

LA DISCIPLINA (PER LE INFRASTRUTTURE: PONTI E GALLERIE)

Per quanto concerne le **opere infrastrutturali (stradali)**, e fino alle recenti L.G., mancava una disciplina organica relative alla tematica della manutenzione, e si registravano solo alcuni «sporadici» interventi e riferimenti, alcuni dei quali non aventi valore normativo, neppure da un punto di vista «tecnico», e comunque rivolti più genericamente alle «costruzioni», quali, ad esempio:

- ✓ **OPCM n. 3274 del 20/03/2003**
- ✓ **N.T.C. 2008**
- ✓ **Circolare n. DPC/SISM/0083283**
- ✓ **N.T.C. 2018**

LE LINEE GUIDA (PONTI E GALLERIE)

In questo contesto si innesta la recente disciplina dettata dai **D.M. 578/2000 e 204/2022 (Linee Guida Ponti)** e dal **D.M. 247/2022** (Linee Guida), che dettano un complesso sistema fondato, in estrema sintesi, sul c.d. approccio multilivello e sulle fondamentali attività della **CENSIMENTO, CLASSIFICAZIONE, ISPEZIONE, VERIFICA, SORVEGLIANZA E MONITORAGGIO**; il tutto, ovviamente, finalizzato ad eventuali interventi da eseguire sulle strutture.

Fondamentale per tale «svolta» è stata la tragedia **del c.d. Ponte Morandi (Viadotto Polcevera) di Genova** e la successiva riforma del sistema di vigilanza e controllo sulle opere infrastrutturali, con l'istituzione di **ANSFISA**, e poi con l'introduzione **del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS)**

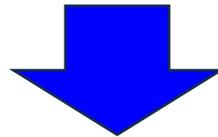
LE LINEE GUIDA (ORGANIZZAZIONE E RESPONSABILITÀ)

Si introducono in tal modo proprio quelle «**specifiche tecniche**» che la già dalla risalente giurisprudenza erano individuate come «*limite*» dell'attività discrezionale della P.A. (ma anche degli altri enti, non pubblici, soggetti all'applicazione delle L.G.) nella «*vigilanza e controllo dei beni di natura demaniale*», indicati – appunto – nelle «**norme di legge o di regolamento, nonché [nelle] norme tecniche...**»

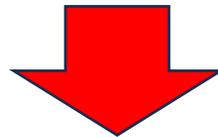
In ogni caso, a fronte della nuova «**organizzazione**» connessa al **SGS** di cui devono dotarsi tutti gli enti proprietari e/o gestori delle infrastrutture, vengono a mutare i parametri sui quali determinare e misurare la **responsabilità** degli stessi, e quindi anche la sussistenza della «**colpa**» che può essere imputata ad essi, sia in ordine ai profili civilistici (risarcimento del danno) che penali (applicazione della pena)

LE LINEE GUIDA (ORGANIZZAZIONE E RESPONSABILITA')

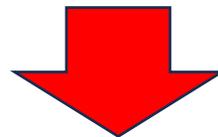
LA NUOVA COMPLESSIVA DISCIPLINA, ANCORA DA ATTUARE A PIENO, HA QUINDI DEFINITO L'OGGETTO, I SOGGETTI, LE COMPETENZE, LE QUALIFICA E L'ORGANIZZAZIONE RELATIVI ALLA VERIFICA ED ALLA MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE, E DA CIO' E' QUINDI POSSIBILE RICAVARE



DEFINIZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE



MIGLIORE DEFINIZIONE AMBITO DELLE RESPONSABILITA'



MAGGIORI RESPONSABILITA'

LE LINEE GUIDA (ORGANIZZAZIONE E RESPONSABILITA')

In particolare, le più **ampie responsabilità** in capo agli enti gestori (proprietari o concessionari) delle infrastrutture è legata proprio:

- ❑ alle diverse attività che gli stessi sono chiamati a svolgere in applicazione delle L.G., e con riferimento a tutte le stesse
- ❑ all'organizzazione da adottare ed in particolare all'acquisizione del S.G.S. attraverso la certificazione rilasciata da Enti accreditati da ACCREDIA
- ❑ alle qualificazioni degli addetti dell'amministrazione, e quindi alle maggiori, e più specifiche, competenze in capo agli stessi

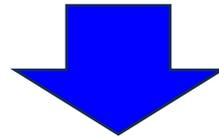
LE LINEE GUIDA (ORGANIZZAZIONE E RESPONSABILITA')

Al di là di quanto disciplinato dalle L.G. e dai provvedimenti attuativi, vanno sempre considerate le ulteriori competenze e gli obblighi riferibili **alla fase di «progettazione» degli interventi**, ovvero in ordine a:

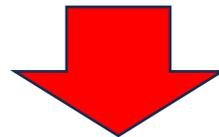
- adozione di adeguate misure di sicurezza;
- valutazione delle condizioni di rischio che si accompagnano ad un determinato progetto infrastrutturale;
- identificazione dei fattori ed i potenziali rischi insiti in ciascun progetto;
- assicurazioni che i requisiti per la sicurezza siano esplicitamente considerati nella pianificazione, progettazione, costruzione, gestione e manutenzione delle infrastrutture stradali

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA'

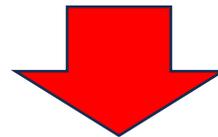
L'INTRODUZIONE DEL COMPLESSIVO SISTEMA DELLE L.G. E DEGLI OBBLIGHI CONNESSI AL SGS ED ALLA «CERTIFICAZIONE» DEGLI ENTI



INTRODUZIONE ULTERIORI PROFILI DI RESPONSABILITA'



MANCATA ATTUAZIONE DEL SISTEMA NEI TERMINI E NELLE FORME PREVISTE DALLE L.G. E DAI DIVERSI PROVVEDIMENTI «ATTUATIVI» (ANSFISA, MIT, ACCREDIA, ECC.)



INDIVIDUAZIONE DELLE ULTERIORE FIGURE «TECNICHE» INSERITE NEL COMPLESSIVO SISTEMA DI GESTIONE SICUREZZA (S.G.S.)

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' (I SOGGETTI COINVOLTI)

Con riguardo alle «figure» previste dalle L.G., munite di funzioni e competenze specifiche, e quindi quelle sui cui dovrebbero ricadere le «nuove» responsabilità connesse al sistema, si hanno:

- ✓ **INGEGNERE ESPERTO IN SICUREZZA E GESTIONE DEI SISTEMI**
- ✓ **ISPETTORE**

A queste si dovrebbero andare comunque ad aggiungere **quelle già «presenti» ed interne agli Enti:**

- ✓ **R.U.P.: INTERA FILIERA E/O SINGOLE FASI**
- ✓ **DIRIGENTE DEL SETTORE (?)**
- ✓ **AMMINISTRATORI ENTE: A.D., C.E.O., SINDACO (?)**

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' (I SOGGETTI COINVOLTI)

INGEGNERE ESPERTO IN SICUREZZA E GESTIONE DEI SISTEMI

LINEE GUIDA PONTI E GALLERIE

LINEE GUIDA ANSFISA *“Linee guida per la implementazione, certificazione e valutazione delle prestazioni dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (SGS) per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali” - Parte 5A «Istruzioni operative per la certificazione delle competenze dell’ingegnere esperto in sicurezza delle infrastrutture e dei trasporti e sistemi di gestione della sicurezza»*

Si tratta di un soggetto che va «**certificato**» e poi iscritto in un apposito «**Registro degli Ingegneri Certificati**»

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' **(I SOGGETTI COINVOLTI)**

La definizione di tale figura professionale è inoltre garanzia di tutela della professione da eventuali pratiche eticamente scorrette e non conformi al codice deontologico svolte durante le attività di consulenza a supporto della sicurezza delle infrastrutture esistenti sul territorio nazionale.

La certificazione della figura professionale di Ingegnere Esperto in Sicurezza delle infrastrutture e dei trasporti e Sistemi di Gestione della Sicurezza è rilasciata da organismi di certificazione del personale accreditati ISO 17024:

- comprova la competenza professionale in un'area di specializzazione per mezzo dell'esperienza acquisita nell'espletamento autonomo di incarichi professionali, o nell'esercizio di mansioni direttive che hanno comportato assunzione personale di responsabilità
- costituisce lo strumento a garanzia del livello di competenza iniziale atteso e del suo mantenimento nel tempo attraverso un processo di aggiornamento continuo

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' (I SOGGETTI COINVOLTI)

ISPETTORE

LINEE GUIDA PONTI E GALLERIE (§ 1.7)

1.7 COMPETENZE DEGLI OPERATORI

Le attività ispettive e valutative previste dalle presenti Linee Guida saranno affidate a personale di adeguate competenze. I requisiti per la competenza degli operatori saranno definiti con regolamento emanato previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Non c'è ancora una disposizione attuativa, che dovrà essere emanata da parte del CSLP o di ANSFISA, con Regolamento o Linea Guida, con cui determinare i requisiti minimi che deve possedere il tecnico. Attualmente per tali attività si richiede la **certificazione relativa a metodo V.T.** («Visual Testing») ovvero per le «ispezione visive», che va rilasciata ai sensi della **UNI 11931:2024** (già UNI PdR 56/19)

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' (PRINCIPALI CRITICITA')

Le maggiori responsabilità connesse al sistema, anche di natura «organizzativa» scontano comunque **problematiche** e «**criticità**», non sempre dipendenti agli Enti o ad essi imputabili, relative a:

- EFFETTIVITA' DEI FINANZIAMENTI**
- SCARSITA' DELLE RISORSE E VINCOLI FINANZIARI**
- CERTIFICAZIONE DEL PERSONALE DELLE PP.AA.**
- ACQUISIZIONE SGS (TEMPI, COSTI, INDIVIDUAZIONE TECNICI)**
- «BUROCRATIZZAZIONE» E DURATA DELLE PROCEDURE**

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' (PRINCIPALI CRITICITA')

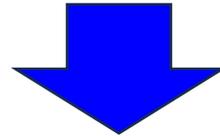
- CARENZA DI PERSONALE TECNICO INTERNO ALLA P.A. E NECESSITA' DI ESTERNALIZZARE LE ATTIVITA' DI CENSIMENTO E CLASSIFICAZIONE DELLE OPERE**
- PROCEDURE DI AFFIDAMENTO DELLE DIVERSE ATTIVITA' PREVISTE DALLE L.G. (PROVE, INDAGINI, ISPEZIONI, INTERVENTI, ECC.)**
- QUALIFICAZIONE E COMPETENZE DEGLI O.E.**
- APPLICAZIONE DEL CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI (D.LGS. 36/2023)**

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA' (PRINCIPALI CRITICITA')

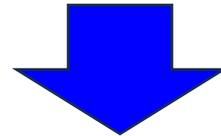
- ❑ RILEVANTE NUMERO DI PONTI, VIADOTTI E GALLERIE SUL TERRITORIO**
- ❑ VETUSTA' DELLE OPERE E STATO DELLE STESSE: MANCANZA DI DATI PRECISI STRUTTURALI E DI DOCUMENTAZIONE**
- ❑ DIFFICOLTA' DI OPERARE LE VERIFICHE IN COSTANZA DI USO PER MANCANZA DI VIABILITA' ALTERNATIVE**
- ❑ INCIDENZA DEI FATTORI AMBIENTALI E DI QUELLI LEGATI ALL'UTILIZZO RISPETTO ALLE CONDIZIONI INIZIALE DELLE OPERE**
- ❑ CO-TERRITORIALITA' DELLE INFRASTRUTTURE E RIPARTIZIONE DEI COMPITI E DELLE COMPETENZE**

IL SISTEMA DELLE L.G. E LE RESPONSABILITA'

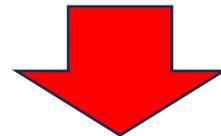
**L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA E' INDUBBIAMENTE LEGATO ALLE
DISPONIBILITA' DELLE RISORSE FINANZIARIE**



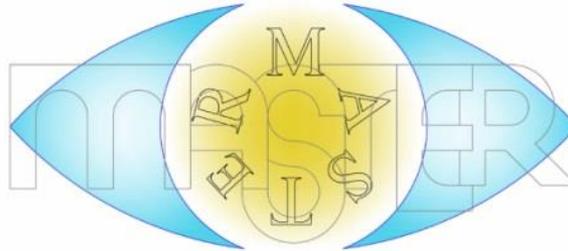
**ATTENUAZIONE/ESENZIONE RESPONSABILITA' IN DIFETTO STANZIAMENTI
(MANCATA COMPLETA ATTUAZIONE SISTEMA)**



**NATURA GIURIDICA DELLE L.G. E LORO FUNZIONE → NON SONO NORME
COGENTI (NORMAZIONE TECNICA) + PRIMA SPERIMENTAZIONE**



**ESIMENTE? → NO → RESTANO VIGENTI LE DISPOSIZIONI DI LEGGE ED I
PRINCIPI GENERALI IN TEMA DI RESPONSABILITA' DEGLI ENTI GESTORI
DELLE INFRASTRUTTURE → VALORE DELLE N.T.**



Materials and Structures Testing and Research

www.associazionemaster.org

Grazie per l'attenzione

