

## **TI\_GERICHTE 12.1994.33 vom 6. Juni 1995**

TI Tribunale d'appello, 1995-06-06, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_12.1994.33](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_12.1994.33)

FR: TI\_GERICHTE 12.1994.33 du 6 juin 1995

IT: TI\_GERICHTE 12.1994.33 del 6 giugno 1995

### **Regeste**

Sentenza o decisione senza scheda

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

LCS ( Oftinger/Stark , Schweizerisches Haftpflichtrecht, Besonderer Teil, vol II/2, 4. edizione, Zurigo, 1989, n. 646 e 647), il che avviene dimostrando che l'infortunio è stato causato da forza maggiore, oppure da colpa grave della parte lesa o di un terzo, senza che un difetto del suo veicolo a motore abbia contribuito a causare l'infortunio, e senza che vi sia colpa da parte sua o delle persone per le quali è responsabile.

#### **E. 2**

LCS; art. 14 ONC). La sua violazione è stata assai grave, in quanto egli ha ommesso di osservare il segnale di stop, da lui oltrepassato alla velocità stimata di 12-20 km/h (perizia \_\_\_\_\_, pag. 13). E' evidente che secondo l'ordinario andamento delle cose questo suo comportamento gli ha da una parte impedito di realizzare quanto stava avvenendo sulla via principale che egli si apprestava ad attraversare, e d'altra parte deve essere considerato adeguatamente causale per il verificarsi del sinistro in rassegna. \_\_\_\_\_ ha per sua parte crassamente disatteso il limite di velocità di 40 km/h (art. 32 cpv. 1 LCS). Anche se nessun particolare elemento in atti permette di affermare che egli avrebbe dovuto circolare ad una velocità inferiore a quella massima, la sua infrazione rimane estremamente grave. Dagli atti risulta infatti che egli al momento del sinistro circolava ad una velocità manifestamente superiore a quella consentita, e verosimilmente compresa tra i 63 e i 71 km/h (cfr. sua dichiarazione del 24 ottobre 1983 alla Polizia cantonale: "viaggiavo ad una velocità sui 70 km/h"; perizia \_\_\_\_\_ pag. 4; perizia \_\_\_\_\_, pag. 4).

#### **E. 3**

Questa Camera si è già più volte dovuta occupare di incidenti avvenuti in corrispondenza di intersezioni nell'abitato e nei quali la velocità del prioritario era superiore a quella consentita. In presenza di lievi violazioni della velocità consentita, nell'ordine di 10 km/h, la Camera ha valutato che le stesse non erano la causa adeguata per il verificarsi del sinistro, il quale sarebbe avvenuto anche se il prioritario avesse circolato alla velocità massima ammissibile. L'eccesso di velocità sarebbe semmai legato ad un possibile, ma difficilmente quantificabile e dimostrabile aggravamento delle conseguenze del sinistro, ma dovendosi comunque ammettere la preponderanza della grave colpa del conducente non prioritario, siffatto legame ne risulterebbe interrotto, e non giustificerebbe perciò risarcimento alcuno in favore del non prioritario (così nelle sentenze II CCA 18 gennaio 1995 in re C./M. e M., 3 febbraio 1994 in re M. e R. SA/M. e Z.). Il giudizio della Camera è invece stato diametralmente opposto in occasione di gravi violazioni dei limiti di velocità. Nella

sentenza II CCA 16 luglio 1993 in re P./B. e W. il prioritario che circolava a 76 km/h in luogo dei 50 km/h consentiti si è visto accollare 4/5 della responsabilità per il sinistro. In quell'occasione, diversamente dal caso di specie, il non prioritario si era però attenuto al segnale di stop, e aveva deciso di effettuare la manovra di immissione dopo aver visto sopraggiungere il prioritario, del quale aveva male stimato l'eccessiva velocità.

#### **E. 4**

Nel solco di questi precedenti, il giudizio sulla causalità dell'agire del \_\_\_\_\_ non può essere limitato alla considerazione secondo cui il sinistro, stante la violazione del suo diritto di precedenza da parte del \_\_\_\_\_, avrebbe avuto luogo quand'anche egli avesse proceduto alla velocità di 40 km/h. Per quanto tale affermazione sia in astratto vera, la comune esperienza di vita consente di ritenere con un grado prossimo alla certezza che le conseguenze del sinistro sarebbero state in tal caso ben diverse. In altri termini, la scriteriata condotta del \_\_\_\_\_ ha causato una situazione di accresciuto pericolo che è anch'essa, unitamente al mancato arresto all'intersezione da parte del \_\_\_\_\_, in rapporto di causalità adeguata con l'infortunio. Il fatto che tale considerazione non sia sorretta da certezza assoluta non giova al \_\_\_\_\_, il quale aveva l'onere di provare la sua innocenza (art. 59 cpv. 1 LCS; DTF 105 II 211), senza potersi avvalere in questa sede del giudizio assolutorio della sede penale (art. 112 CPC; Cocchi/Trezzini, CPC, ad art. 112, n. 3), di modo che la situazione di (relativa) incertezza sull'esatta influenza del suo eccesso di velocità sulle conseguenze del sinistro deve in definitiva tornare a suo danno (DTF 111 II 90; II CCA 10 novembre 1993 in re M./M.).

#### **E. 5**

Stabilito il principio della responsabilità concomitante di entrambi i detentori, la stessa deve essere ripartita tra di loro. A mente di questa Camera, dall'insieme delle circostanze emerge comunque una preponderante responsabilità, sia dal profilo della violazione delle norme della circolazione che da quello della causalità per il verificarsi del sinistro, del conducente \_\_\_\_\_. Il \_\_\_\_\_, pur se dimentico del limite di velocità, poteva in limitata misura affidarsi al proprio diritto di precedenza e confidare nel non verificarsi di un incidente. Il \_\_\_\_\_, per contro, ha agito con maggiore leggerezza, visto che solo la buona sorte poteva far sì che una simile violazione del segnale stop rimanesse senza conseguenze, e purtroppo così non è stato. Ne discende secondo l'apprezzamento di questa Camera la proporzionale ripartizione delle responsabilità in misura del 70% per il \_\_\_\_\_ e del 30% per il \_\_\_\_\_. L'appello è perciò parzialmente accolto ai sensi dei considerandi. Tassa di giustizia, spese e ripetibili delle due sedi seguono la soccombenza, ritenuto che in prima sede gli attori hanno sostenuto la tesi della totale responsabilità del \_\_\_\_\_ (petizione, pag. 3), mentre in sede di appello essi ammettono la corresponsabilità del conducente \_\_\_\_\_ (art. 148 CPC). Per i quali motivi, richiamati gli art. 148 CPC e la TG dichiara e pronuncia I. L'appello 12 dicembre 1994 di \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_, è parzialmente accolto. Di conseguenza la sentenza 18 novembre 1994 della Pretura del distretto di Riviera è così riformata: 1. E' accertato che la responsabilità per il sinistro della \_\_\_\_\_ circolazione del 3 ottobre 1983 a \_\_\_\_\_ è del 70% di \_\_\_\_\_ e del 30% di \_\_\_\_\_. 2. La tassa di giustizia di fr. 2'000.-, e le spese, sono a carico \_\_\_\_\_ degli attori in solido per 7/10 e dei convenuti, pure in solido, \_\_\_\_\_ per 3/10. Gli attori, in solido, rifonderanno a ciascuno dei convenuti fr. 1'200.-- per ripetibili. II. Le spese della procedura d'appello consistenti in: a) tassa di giustizia \_\_\_\_\_ fr. 950.- b) spese \_\_\_\_\_ fr. 50.-

Totale fr. 1'000.- già anticipati dagli appellanti, sono a carico delle parti in ragione di metà ciascuna, compensate le ripetibili di appello. III. Intimazione: -  
\_\_\_\_\_ Comunicazione alla Pretura del Distretto di Riviera Per la seconda Camera  
civile del Tribunale d'appello Il presidente Il segretario

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.