

TI_GERICHTE 12.2011.14 vom 28. August 2012

TI Tribunale d'appello, 2012-08-28, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_12.2011.14

FR: TI_GERICHTE 12.2011.14 du 28 août 2012

IT: TI_GERICHTE 12.2011.14 del 28 agosto 2012

Regeste

Incidente ferroviario - legittimazione passiva - responsabilità civile - colpa concomitante del lesore

Erwägungen

E. 6

In virtù dell'art. 1 cpv. 1 LRespC l'impresa della strada ferrata - secondo il significato che va attribuito a questo termine a seguito della modifica 20 marzo 1998 della Legge federale sulle ferrovie, entrata in vigore il 1° gennaio 1999 (v. sopra consid. 3 e 4) - risponde dei danni conseguenti al ferimento o al decesso di una persona avvenuti a seguito dell'esercizio ferroviario a meno che non provi che l'incidente è da attribuire alla forza maggiore, alla colpa di un terzo o della vittima stessa. Secondo la costante giurisprudenza del Tribunale federale, l'impresa ferroviaria è liberata da ogni responsabilità se la colpa della vittima costituisce l'unica causa dell'incidente o la sua importanza causale è a tal punto preponderante in relazione ad altri fattori, in particolare il rischio inerente l'esercizio della ferrovia, che questi non possono più essere considerati come cause concorrenti adeguate dell'incidente. Tuttavia, anche la colpa grave della vittima non libera interamente l'impresa della strada ferrata dalla sua responsabilità, ma entrerà in considerazione una riduzione dell'indennità, qualora altri fattori di cui l'impresa deve rispondere - ad esempio rischi d'esercizio eccedenti quello ritenuto normale - hanno contribuito a causare l'incidente (DTF 69 II 259, consid. 1; 84 II 384, consid. 1; 85 II 350, consid. 1; 96 II 355, consid. I; 102 II 363, consid. 3; TF 8 aprile 2003, inc. 5C.276/2002, consid. 2.2; 13 gennaio 2006, inc. 5C.213/2004, consid. 3; 22 dicembre 2008, inc. 4A_453/2008, consid. 3; 11 ottobre 2010, inc. 4A_220/2010, consid. 6). I principi qui sopra esposti sono peraltro stati illustrati anche nel primo giudizio. Giova ricordare che quando il giudice applica le regole del diritto e dell'equità nei casi in cui la legge gli riserva il libero apprezzamento o quando lo incarica di decidere secondo le circostanze, come nel concreto caso, l'autorità d'appello può riesaminare liberamente una tale valutazione ma con estrema prudenza, intervenendo solo quando le decisioni del primo giudice siano manifestamente ingiuste o inique (II CCA 30 maggio 2011, inc. 12.2009.48; 4 febbraio 2011 inc. 12.2009.207; 24 novembre 2010, inc. 12.2009.215; 8 novembre 2010 inc. 12.2009.123; 26 ottobre 2010, inc. 12.2010.122; Cocchi/Trezzini, CPC-TI, ad art. 90 m. 6, ad art. 307 m. 32).

E. 7

La AP 1 ritiene avantutto manifestamente arbitraria e errata la tesi del Pretore secondo cui la possibilità di aprire le porte quando il treno è già in marcia costituisce un elemento di rischio che va al di là del normale rischio connesso all'esercizio dell'attività ferroviaria. L'appellante rinvia alla perizia dell'ing. L. _____ (doc. J) e al Rapporto confidenziale del Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici (doc. K) i quali danno atto che

il meccanismo di chiusura delle porte dei vagoni è conforme alle prescrizioni tecniche in vigore in base alle normative europee. Ciò premesso l'appellante ritiene che la possibilità di riapertura della porta sia un meccanismo di sicurezza volto a permettere a un passeggero di liberarsi se rimane incastrato, ma ovviamente questo stesso meccanismo di sicurezza non può contemplare l'azione vietata di chi si espone deliberatamente al rischio di salire sul treno in movimento. Criticabile sarebbe pure l'opinione dell'ing. L. _____ di ritenere iniquo il sistema di riapertura/chiusura delle porte, proprio a ragione del fatto che lo stesso non è concepito per facilitare l'accesso a un treno in movimento. Arbitraria sarebbe pertanto l'opinione del primo giudice secondo il quale il meccanismo in esame costituisce un rischio accresciuto rispetto al rischio endogeno legato all'esercizio ferroviario, poiché ciò presupporrebbe l'aver definito dove si situa la soglia del rischio ammissibile e rinvia a una sentenza del Tribunale federale dell'anno 2006 che aveva considerato corrispondente allo stato della tecnica il sistema che permette la riapertura della porta del treno a velocità inferiore a 5 Km/h, con conseguente assenza in quel caso di responsabilità in capo alle AP 2.

E. 8

Nel caso in esame, come emerge dal rapporto doc. K (pag. 3, 4 e 8 al pt. 3.1), le prescrizioni sulla circolazione dei treni al momento della partenza del convoglio EC 115 C _____ svoltesi il 1° novembre 2007 alla stazione di _____ alle ore 15.05 sono state rispettate. In discussione è invece il funzionamento di apertura/chiusura delle porte quando il treno è già in movimento. Nelle carrozze a quel momento in circolazione era possibile aprire le porte (dall'interno o dall'esterno), fino a una velocità massima di 5 Km/h, momento in cui si attiva il dispositivo di chiusura automatica definitiva (doc. K, pag. 8; doc. J, pag. 4 e 5). Fino a quella velocità se si interpone un ostacolo fra anta e montante interviene il dispositivo di sicurezza "bordo sensibile" (antischiacciamento) che ne annulla l'azione, riaprendo la porta per circa 3 secondi per poi richiuderla definitivamente (doc. J, pag. 4). Il tempo di reazione del meccanismo di apertura, tramite pulsante, è pari a 2 secondi (doc. K, pag. 7). Ritenuto che il treno impiega circa 5 secondi a raggiungere la velocità di 5 Km/h, il lasso di tempo utile per salire sul treno prima della chiusura automatica definitiva si riduce a circa 3 secondi (doc. J, pag. 5). Il perito ha supposto che la vittima ha azionato il pulsante di apertura della porta anteriore della carrozza 313 quando il convoglio cominciava a muoversi. In un primo momento ha desistito dal suo tentativo ma avvedutosi che la porta si era riaperta ha iniziato a correre tentando di salire sul vagone. In questa azione si è vista chiudere la porta addosso, con momentaneo blocco parziale di un arto, trascinarsi del corpo e successiva caduta tra marciapiede e binario (doc. J, pag. 5). Questa dinamica è sostanzialmente condivisa nel rapporto doc. K (pag. 7) e non è contestata dall'appellante che la considera non rilevante ai fini della responsabilità (appello, pag. 6, lett. d). Ora, il fatto che il sistema, così come concepito, ha quale primario scopo di evitare che qualcuno possa rimanere incastrato nella porta durante la chiusura (doc. J, pag. 4; doc. K, pag. 7, pt. 1.17), ancora non significa, contrariamente a quanto ritiene l'appellante, che lo stesso sia sicuro. La possibilità di riapertura delle porte una volta che il treno è in movimento costituisce già di per sé un fattore di pericolo, ancor prima di porre l'attenzione sui tempi di reazione del pulsante di apertura e del tempo che trascorre prima della chiusura automatica definitiva, analizzati in particolare nella perizia doc. J. In effetti, a ragione il Pretore ha rilevato che la riapertura ha un senso laddove l'incastro del passeggero si produce a treno fermo ma non quando lo stesso è in movimento (sentenza, pag. 4). Pure pertinente il richiamo del primo giudice alla testimonianza del capo treno che non ha saputo dare

spiegazione della possibilità di riapertura delle porte fino a 5 Km/h (v. verbale udienza 31 maggio 2010, pag. 4 i. f.; v. anche verbale udienza 11 maggio 2010, audizione testimoniale del macchinista, pag. 4, terzo periodo); il teste ha peraltro aggiunto che questo materiale sta scomparendo e nei nuovi convogli le porte una volta chiuse sono sigillate e non si aprono più. Lo stesso Rapporto del servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici conclude auspicando un adeguamento del sistema (doc. K, pag. 8, pt. 3.3). La pericolosità data dalla possibilità di riaprire le porte una volta che il treno si è messo in movimento è poi aumentata dalla chiusura automatica definitiva già a 5 Km/h, senza che il macchinista abbia alcuna possibilità di intervento (doc. J, pag. 6; v. anche verbale udienza 11 maggio 2010, pag. 3, ultimo periodo). Il perito ing. L. _____ ha evidenziato le carenze progettuali e costruttive, con i pericoli che ne derivano, senza pretendere ovviamente che il meccanismo sia previsto allo scopo di salire sul treno in corsa, come sembra erroneamente ritenere l'appellante. Alla luce delle considerazioni che precedono si può solo concludere che a giusta ragione il Pretore ha riscontrato l'esistenza di un rischio eccedente, e si può aggiungere inaspettato, al rischio normalmente insito all'esercizio ferroviario cui ogni viaggiatore deve confrontarsi, mentre l'appellante si è limitato a porre in risalto solo un aspetto del funzionamento di apertura/chiusura delle porte senza invero confrontarsi compiutamente con tutti gli aspetti che emergono dai doc. J e K e dalle testimonianze. Pure a ragione il primo giudice ha sottolineato che la conformità di un sistema con delle normative non esclude l'esistenza di un rischio particolare e a comprova di ciò va ancora una volta ricordato che lo stesso Servizio d'inchiesta sugli infortuni dei trasporti pubblici ha auspicato un adeguamento del sistema da concretizzarsi togliendo addirittura dalla circolazione le vecchie carrozze (doc. K, pag. 8, pt. 3.3). In merito alla sentenza del Tribunale federale 13 gennaio 2006, inc. 5C.213/2004, richiamata dall'appellante, il Pretore rileva, ancora una volta a ragione, che in quel caso la dinamica dell'incidente era differente. La vittima aveva corso accanto al treno in partenza tentando di consegnare il biglietto al compagno di viaggio che era già salito sul vagone e aveva riaperto la porta dall'interno; la vittima era quindi caduta sotto il treno subendo gravissime ferite (consid. A) e nel suo ricorso aveva rimproverato alle AP 2 una carente organizzazione nelle operazioni di controllo alla partenza dei treni (consid. 4.2). L'aspetto tecnico del sistema di riapertura delle porte delle carrozze, apparentemente uguale a quello esaminato nella presente causa, non è stato oggetto di particolare approfondimento, limitandosi il Tribunale federale a prendere atto degli accertamenti e delle conclusioni della Corte cantonale che aveva rilevato come detto sistema corrispondesse allo stato della tecnica, senza ulteriore precisazione (consid. 4.5). In altri termini, e a parte il fatto che quell'incidente era avvenuto nel maggio del 1996, ossia oltre 11 anni prima di quello in esame, né l'alta Corte né le precedenti istanze giudiziarie erano state chiamate a chinarsi su verifiche tecniche del tipo di quelle eseguite in questa causa. Anche il richiamo alla suddetta sentenza del Tribunale federale non soccorre pertanto l'appellante.

E. 9

La AP 1 ritiene che AO 3 aveva annebbiato le sue capacità di valutazione delle cose assumendo sostanze stupefacenti, ciò che potrebbe spiegare il suo comportamento sconsiderato, aspetto di cui il Pretore non avrebbe sufficientemente tenuto conto. Dal rapporto d'analisi dell'Istituto universitario di medicina legale di _____ risulta in effetti la presenza nel sangue della vittima di THC, ossia la principale sostanza attiva della cannabis (v. doc. F in fine). Non è tuttavia dato sapere quando sia avvenuta l'assunzione di detta sostanza – anche se si può pensare alla sera precedente trascorsa con un amico a

_____ – e ancora meno è possibile stabilire se degli effetti, rispettivamente quali, erano ancora presenti al momento dell'incidente. L'appellante medesima si esprime in forma dubitativa "L'assunzione di droga, omissis....spiega forse l'atteggiamento sconsiderato dell'infortunato," (appello, pag. 12, terzo periodo). Su queste premesse risulta perfettamente condivisibile l'opinione del Pretore secondo cui l'assunzione di stupefacenti non aggrava nel concreto caso la posizione della vittima, ragione per cui la censura dell'appellante va respinta.

E. 10

L'appellante contesta altresì l'attribuzione del 35% di responsabilità alle imprese ferroviarie richiamando una sentenza del Tribunale federale che aveva riconosciuto una responsabilità del 75% a carico di una ragazza travolta dal treno sul quale cercava di salire per recarsi a scuola (v. DTF 102 II 363); a AO 3 andrebbe quindi attribuito un grado di responsabilità superiore dato che aveva al momento dell'incidente 14 anni e mezzo e non aveva alcuna pressione di prendere quel treno essendo il 1° novembre un giorno festivo. La AP 1 omette tuttavia di considerare che nel caso esaminato dal Tribunale federale veniva valutata la colpa della vittima in relazione al normale rischio dell'esercizio ferroviario (sentenza citata, consid. 3 e 4). Il primo giudice ha dovuto invece porre a confronto da un lato la colpa senz'altro grave della vittima, di anni 14 e mezzo, che dev'essere però valutata con indulgenza (DTF 102 II 363, consid. 4 i. f.; Gauch, op. cit., pag. 201 i.f., 202; Bucher, Berner Kommentar, Berna 1976, ad art. 16 CC, ni. 121 e 122) e d'altro lato il rischio aggiuntivo importante esaminato nei considerandi che precedono (sul confronto tra colpa propria e rischio aggiuntivo v. Oftinger/Stark, Schweizerisches Hatpflichtrecht, Besonderer Teil, Band II/3, §27, n. 140, 147, 174). Questa importante differenza rende improponibile il paragone proposto dall'appellante. Neppure serve a quest'ultima riferirsi alla sentenza 13 gennaio 2006 del Tribunale federale, inc. 5C.213/2004 per i motivi già esposti al considerando 8 i. f.. Mal si comprende inoltre per quale motivo il comportamento di un adulto che corre accanto a un treno, incurante dei richiami del personale della stazione (sentenza citata, consid. 4.4), con l'intenzione di consegnare il biglietto a un'altra persona adulta che già si trovava sul vagone, dovrebbe essere considerato meno grave di quello di AO 3. Ciò premesso, il risultato cui è giunto il Pretore in virtù del suo potere di apprezzamento tenendo conto di tutte le circostanze (v. art. 5 LRespC) regge ampiamente alla critica dell'appellante. Occorre aggiungere che un risultato anche meno favorevole a quest'ultima non era a priori da escludere dal momento che il primo giudice ha considerato l'agire della vittima più grave del rischio aggiuntivo, ma non significativamente più grave (v. sentenza impugnata, pag. 5, secondo periodo), assunto che questa Corte condivide.

E. 11

dell'incarto richiamato dal Ministero pubblico). Secondo l'appellante non vi sarebbe motivo per scostarsi dalle conclusioni dell'autorità penale. Così argomentando l'appellante vorrebbe vincolare il giudice civile alle risultanze dell'autorità penale, ciò che l'art. 53 CO vieta espressamente. Se già il giudice civile non è vincolato dalla sentenza di assoluzione in sede penale (art. 53 cpv. 1 CO), a maggior ragione non è vincolato da un Decreto di non luogo a procedere (v. Brehm, Berner Kommentar, Berna 2006, n. 16 ad art. 53 CO). Il Decreto 20 agosto 2008 precisa infatti in modo pertinente che rimane impregiudicato il seguito civile che la fattispecie comporta (doc. 5 dell'incarto richiamato dal Ministero pubblico, pag. 3, consid. 4 i.f.). Per completezza si osserva ancora che l'indipendenza del giudice civile vale anche per la tematica della causalità adeguata benché l'art. 53 CO non lo

precisi (v. Brehm , op. cit., n. 28 ad art. 53 CO). Anche su questo punto l'appello dev'essere pertanto respinto.

E. 12

L'appellante sostiene ancora che avendo il Pretore considerato la stazione di _____ conforme agli ordinari standard di sicurezza (e pertanto escluso una responsabilità delle AP 2 quali proprietarie dell'opera, v. sentenza impugnata pag. 5 i.f. e 6), ciò renderebbe ancora più evidente la colpa dell'attore AO 3 così da escludere la responsabilità causale dell'impresa ferroviaria a norma dell'art. 1 LRespC. La censura, che andrebbe respinta per carenza di motivazione (art. 309 cpv. 2 lett. f CPC-TI), è manifestamente infondata.

Premesso come più responsabili possono concorrere a creare un danno, e pertanto a ragione il Pretore ha esaminato se sussisteva una responsabilità secondo l'art. 58 CO, non si vede come l'assenza di un vizio di costruzione o di un difetto di manutenzione, rispettivamente i limiti agli obblighi di sicurezza che incombono al proprietario sviluppati dalla dottrina e dalla giurisprudenza, cui il primo giudice ha fatto riferimento, possano favorire l'esclusione della responsabilità causale aggravata ai sensi della LRespC, aspetto che l'appellante nemmeno tenta di spiegare. In quanto ricevibile l'appello su questo punto è respinto.

E. 13

In sede di appello la AP 1 precisa di non formulare alcuna richiesta in relazione al problema della legittimazione attiva della madre e della sorella della vittima, ritenendo nondimeno non corrette le considerazioni del Pretore al riguardo. Il mancato sostegno futuro della madre, rispettivamente le pretese per torto morale della madre e della sorella della vittima saranno definiti in prosieguo di causa, una volta cresciuto in giudicato il giudizio sul principio della responsabilità. Il Pretore ha espressamente indicato nel dispositivo n. 1 che era riconosciuto il principio della responsabilità delle convenute n. 1 e 2 (a seguito del presente giudizio solo della convenuta n. 1) nei confronti degli attori, in ragione del 35% del danno patito da questi ultimi e nella misura in cui sia tutelabile giurisdizionalmente. Con particolare riferimento a quest'ultima precisazione sarebbe prematuro esaminare in questa sede la problematica della legittimazione attiva della madre e della sorella di AO 3 in relazione alle rispettive pretese. Per concludere la AP 1 afferma di non appellare contro il dispositivo n. 2 della sentenza del Pretore: ne deriva che le considerazioni del primo giudizio che portano a quella conclusione, peraltro corrette, non devono essere esaminate. A titolo abbondanziale si osserva che qualora avesse dichiarato di appellare anche contro il dispositivo n. 2, la AP 1 avrebbe avantutto dovuto spiegare il suo interesse al gravame. Per i motivi esposti ai considerandi 6 a 13 l'appello della AP 1 è pertanto integralmente respinto.

E. 14

Le parti attrici hanno presentato istanza di assistenza giudiziaria e di gratuito patrocinio per la procedura di ricorso contestualmente alla risposta 26 febbraio 2011 agli appelli delle convenute 1 e 2. La richiesta merita accoglimento. La documentazione agli atti (ossia quella prodotta in prima sede e quella allegata all'istanza in esame a titolo di aggiornamento) dimostra in maniera sufficiente che le parti appellate non dispongono dei mezzi necessari per assumersi gli oneri di procedura e le spese di patrocinio (art. 3 Lag). D'altro canto gli appelli presentavano aspetti complessi, soprattutto dal profilo giuridico e il loro esito non era prevedibile in base a un esame puramente sommario per cui non si può pretendere che le parti appellate procedessero con atti propri o rinunciassero addirittura a rispondere per i costi della procedura (art. 14 Lag). In questa sede viene quindi stabilito il principio del

riconoscimento dell'assistenza giudiziaria e del gratuito patrocinio. Entro tre mesi dal termine di questa procedura il patrocinatore designato deve presentare all'autorità di concessione la nota professionale dettagliata (art. 7 Lag).

E. 15

In conclusione, l'appello delle AP 2 è accolto nella misura in cui è stata accertata l'assenza del presupposto della legittimazione passiva. Le spese giudiziarie sono poste a carico dello Stato visto il riconoscimento dell'assistenza giudiziaria a favore delle parti appellate. L'assistenza giudiziaria non esenta invece dal pagamento delle ripetibili alla controparte (art. 19 Lag). Le AP 2 hanno postulato il riconoscimento di ripetibili, sia per la prima che per la seconda sede, senza quantificare le stesse e senza presentare una nota d'onorario e spese (art. 14 cpv. 2 Regolamento sulla tariffa per i casi di patrocinio d'ufficio e di assistenza giudiziaria e per la fissazione delle ripetibili: RL 3.1.1.7.1). L'indennità ripetibile viene pertanto stabilita secondo l'importanza della lite, le sue difficoltà e il presumibile tempo impiegato dall'avvocato (art. 11 cpv. 5 e 12 Regolamento sulle ripetibili), fermo restando che può essere considerato unicamente l'aspetto della legittimazione passiva e che in sede di appello sono stati sostanzialmente ripresi gli argomenti già contenuti nella risposta 15 ottobre 2009 e nelle conclusioni 30 settembre 2010. L'appello della AP 1 dev'essere respinto con conseguente conferma nei suoi confronti del giudizio impugnato. Le spese giudiziarie e le ripetibili seguono la soccombenza dell'appellante. Le ripetibili sono fissate in base ai criteri di cui agli art. 11 cpv. 5 e 12 del Regolamento sulle ripetibili e considerano quindi le difficoltà e l'ampiezza del lavoro svolto dal legale delle parti appellate per opporsi a tutte le censure pomosse dalla AP 1. Le tasse di giustizia sono calcolate in considerazione della complessità degli atti esaminati e della controversia (art. 3 cpv. 1 vLTG), entro i limiti dell'art. 19 cpv. 1 vLTG cui rinvia l'art. 24 lett. b della medesima legge, trattandosi di un giudizio preliminare. Ciò premesso, la tassa di giustizia per l'appello della AP 1 sarà ovviamente superiore a quello per l'appello delle AP 2 in ragione del diverso numero e della diversa complessità delle censure che questa Camera è stata chiamata a esaminare.

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