

TI_GERICHTE 12.2014.3 vom 14. Juli 2015

TI Tribunale d'appello, 2015-07-14, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_12.2014.3

FR: TI_GERICHTE 12.2014.3 du 14 juillet 2015

IT: TI_GERICHTE 12.2014.3 del 14 luglio 2015

Regeste

Responsabilità del Comune come proprietario di opera per dissuasore mobile posato alla fine della zona pedonale, opera non difettosa secondo perizia giudiziaria, obblighi del conducente di un veicolo che esce da una zona pedonale e si immette sul traffico

Erwägungen

E. 1

e il Comune di AO 1 è poi intervenuto un fitto scambio di corrispondenza, nell'ambito del quale l'automobilista e la moglie sostenevano che il sinistro era dovuto a un difettoso funzionamento del dissuasore con conseguente responsabilità del Comune, mentre quest'ultimo rimproverava all'automobilista un comportamento scorretto alla guida dell'autovettura, respingendo altresì ogni e qualsiasi responsabilità come pure la relativa richiesta di risarcimento del danno.

E. 1.3

e 1.4 con riferimenti; Pra 2006 n. 30 pag. 211 consid. 2.2; cfr. pure Chappuis/Becker, op. cit., pag. 99). Ai fini del giudizio sulla responsabilità dell'ente pubblico non va così scordato che gli investimenti pubblici nel settore della costruzione e della manutenzione della rete viaria devono rimanere in una proporzione ragionevole con i mezzi finanziari a disposizione (DTF 129 III 65 consid. 1.1; 102 II 343 consid. 1c; Brehm, op. cit., n. 173-175 ad art. 58 CO).

E. 2

Il 10 giugno 2008 AP 1 e la moglie PI 1 hanno inoltrato un'istanza di conciliazione alla Pretura di Mendrisio-Sud, per le loro richieste di risarcimento del danno da parte del Comune di Chiasso, comprendente le spese di riparazione dell'autoveicolo, i costi di intervento dei pompieri e le spese legali. La procedura di conciliazione si è rivelata infruttuosa. AP 1 e PI 1 hanno di conseguenza promosso un'azione creditoria presso la medesima Pretura, chiedendo con petizione 11 febbraio 2009 la condanna del Comune di AO 1 al pagamento dell'importo di fr. 25'221.90 oltre interessi del 5 % dal 27 marzo 2007. A mente degli attori l'incidente deve essere imputato a una difettosità del dissuasore sito in _____, il quale sarebbe risalito improvvisamente e senza motivo colpendo dal basso l'automobile guidata dall'attore. Il Comune di AO 1, in quanto proprietario dell'opera stradale (art. 58 CO), e subordinatamente in virtù dell'art. 41 CO, deve assumersi la responsabilità per la difettosità del dissuasore e del suo cattivo funzionamento provvedendo a risarcire integralmente gli attori per il danno subito. Con la propria risposta del 4 giugno 2009 il Comune convenuto ha contestato integralmente le pretese di parte attrice chiedendone la reiezione. In primo luogo esso contesta la legittimazione attiva di PI 1, essendo l'autovettura oggetto del sinistro intestata unicamente a AP 1. Per quanto attiene al

merito l'autorità comunale ritiene il proprio impianto perfettamente funzionante. A suo dire il sinistro sarebbe avvenuto a seguito del comportamento inidoneo dell'automobilista, il quale, invece di fermarsi correttamente, avrebbe accelerato accodandosi al veicolo che lo precedeva per oltrepassare anch'esso l'ostacolo del dissuasore. Al proprietario dell'opera non può pertanto essere imputata alcuna responsabilità. Parte convenuta ha contestato inoltre l'entità del danno e ha sollevato l'eccezione di prescrizione giusta l'art. 60 CO. Esperita l'istruttoria, al dibattimento 7 novembre 2013 le parti si sono riconfermate nelle rispettive conclusioni scritte, gli attori richiamando espressamente un successivo incidente presso il medesimo dissuasore, che comproverebbe la difettosità dell'opera (doc. richiamato V), mentre il convenuto si è fondato sul referto peritale per contestare qualsiasi sua responsabilità, così come la pretesa risarcitoria.

E. 3

Nella sentenza 27 novembre 2013 il Pretore del Distretto di Mendrisio-Sud si è chinato dapprima sull'eccezione di carenza di legittimazione attiva sollevata dal convenuto, negando alla moglie del conducente la legittimazione attiva. In via preliminare il Pretore ha pure esaminato la questione relativa alla prescrizione, stabilendo che le pretese di parte attrice non possono essere ritenute prescritte, poiché l'istanza di conciliazione 10 giugno 2008 e la petizione 11 febbraio 2009 devono essere considerate come atti interruttivi della prescrizione. Il termine annuale di cui all'art. 60 CO non risulta dunque spirato e l'eccezione di prescrizione sollevata dal convenuto deve essere respinta. Nel merito, il primo giudice, richiamandosi a dottrina e giurisprudenza recente, espone le condizioni per far valere la responsabilità del proprietario dell'opera, in particolare per le strade, sottolineando che "non ogni fonte di pericolo vale automaticamente quale vizio di costruzione o difetto di manutenzione, non potendosi infatti ragionevolmente pretendere che la rete stradale venga realizzata e mantenuta in uno stato tale da prevenire ogni minimo rischio". Oltretutto non va dimenticato che "la responsabilità propria del danneggiato ("Selbstverantwortung"), dal quale si può pretendere un minimo di attenzione, costituisce un primo limite all'obbligo di sicurezza imposto al proprietario dell'opera" (cfr. sentenza 27 novembre 2013, pag. 6). Fondandosi sulla perizia giudiziaria agli atti il Pretore rileva inoltre come non siano stati riscontrati difetti nel funzionamento del dissuasore. Nemmeno l'assenza di particolare segnaletica stradale costituisce, a mente del primo giudice, motivo sufficiente per poter ravvisare un difetto dell'opera stessa, e ciò anche se, successivamente a quanto occorso, è stata modificata la segnaletica stradale sul posto con la posa di specifici cartelli per meglio regolare il transito sul dissuasore. Un miglioramento di una situazione di fatto esistente non significa, infatti, per forza di cose, che in precedenza la sicurezza fosse carente. Il sinistro sarebbe quindi avvenuto, non già a causa di un difetto dell'impianto, bensì per l'imperizia del conducente, il quale, circolando a una velocità eccessiva, avrebbe tentato di superare il dissuasore senza fermarsi e senza prestare attenzione al semaforo indicatore. Il Pretore ha infine negato rilevanza al video di cui al doc. V richiamato, che attesta fatti avvenuti tre anni dopo il sinistro in oggetto, concludendo che nella fattispecie non sono date le condizioni per ammettere la difettosità dell'impianto dissuasore. Conseguentemente, non sussistendo alcuna responsabilità del proprietario dell'opera, il primo giudice ha respinto la petizione.

E. 4

L'attore è insorto contro il giudizio pretorile con appello 9 gennaio 2014, con il quale postula la riforma della sentenza di prima istanza, nel senso di accogliere la petizione 11

febbraio 2009 con contestuale condanna del Comune di AO 1 al versamento dell'importo di fr. 25'221.90 oltre interessi al 5% dal 27 marzo 2007, oltre a tasse, spese e ripetibili di prima e seconda istanza. In particolare l'attore sostiene che dagli atti emerge chiaramente la difettosità di funzionamento dell'impianto di regolamentazione del traffico mediante dissuasori. Rimprovera poi al Pretore di avere fondato le proprie conclusioni su un'ipotesi del tutto teorica (empirica) formulata dal perito, contestandone le relative risultanze. A suo dire anche la segnaletica presente al momento del sinistro era da ritenere lacunosa. A mente dell'attore la successiva posa del segnale STOP dimostrerebbe infatti la difettosità dell'impianto. Infine egli sostiene che il filmato prodotto sotto doc. V richiamato comproverebbe inequivocabilmente la difettosità del dissuasore. Sulla scorta delle proprie considerazioni l'attore ribadisce la richiesta di risarcimento del danno fatta valere con la petizione. Nella risposta del 28 febbraio 2015 l'appellato propone di respingere l'appello e di confermare la sentenza emessa dal Pretore. Delle ulteriori argomentazioni delle parti si dirà, se e per quanto necessario, nei prossimi considerandi.

E. 5

Il 1° gennaio 2011 è entrato in vigore il nuovo codice di diritto processuale civile svizzero (CPC; RS 272). Ritenuto che la procedura innanzi al Pretore è stata avviata prima di quella data, la stessa, fino alla sua conclusione, resta disciplinata dal diritto cantonale previgente (art. 404 cpv. 1 CPC) e meglio dal codice di procedura civile ticinese (CPC/TI; RL 3.3.2.1). Non così invece la procedura ricorsuale in rassegna, che, avendo preso avvio a seguito di una decisione pretorile comunicata dopo quella data, è retta dalle nuove disposizioni federali (art. 405 cpv. 1 CPC).

E. 5.1

A norma dell'art. 308 cpv. 1 lett. a CPC sono impugnabili mediante appello le decisioni finali e incidentali di prima istanza. Le decisioni pronunciate in controversie patrimoniali sono appellabili unicamente se il valore litigioso secondo l'ultima conclusione riconosciuta nella decisione è di almeno fr. 10'000.- (art. 308 cpv. 2 CPC). In concreto, la decisione impugnata è senz'altro una decisione finale di prima istanza, superiore ai fr. 10'000.-. Pacifica è dunque l'appellabilità del giudizio impugnato.

E. 5.2

Preliminarmente si osserva che in questa sede non è più contestata la carenza di legittimazione attiva di PI 1. Rimane in discussione la questione della responsabilità del Comune convenuto per i danni provocati dall'asserita difettosità del dissuasore stradale.

E. 6

Giusta l'art. 58 cpv. 1 CO il proprietario di un edificio o di un'altra opera è tenuto a risarcire i danni cagionati da vizio di costruzione o difetto di manutenzione. Il demanio artificiale, e quindi anche una strada, è un'opera ai sensi dell'art. 58 cpv. 1 CO (DTF 129 III 65; II CCA 25 marzo 2003 inc. n. 12.2002.120; Chappuis/Becker, La responsabilité de l'Etat pour les routes, in: Werro/Stöckli [a cura di], Journées du droit de la circulation routière, 2006, pag. 91 segg., pag. 93). Secondo una giurisprudenza costante, anche un ente pubblico incorre nella responsabilità di diritto privato, qualunque sia il criterio che lo distingue dal diritto pubblico, per opere di sua proprietà adibite a scopi di utilità pubblica. Il ricorso all'art. 58 CO è giustificato dalla preoccupazione di impedire i vizi di costruzione o difetti di manutenzione, prevedendo eventuali lacune del diritto pubblico, a lato del quale assicura che vengano intraprese le misure elementari. L'art. 58 CO fissa pertanto la responsabilità

dell'ente pubblico in qualità di proprietario di un'opera finché la stessa non sia definita più rigorosamente (DTF 112 II 230/231; II CCA 25 marzo 2003 inc. n. 12.2002.120; cfr. pure Probst, *Die Haftung des Strasseneneigentümers*, in: Stöckli/Werro [a cura di], *Strassenverkehrsrechts- Tagung*, 2006, pag. 35 segg., pag. 59). Ciò non è però il caso nel Cantone Ticino. Gli art. 6 e 37 della legge sulle strade (LStr) si limitano a stabilire che le strade devono essere mantenute secondo criteri tecnici ed economici progrediti, tenuto conto della loro destinazione, a disporre che devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera e delle persone e a precisare che la manutenzione comprende segnatamente la riparazione dei danni cagionati alle opere dall'usura, da eventi naturali o dall'uomo (sul significato attribuito dalla giurisprudenza alle norme cantonali di diritto amministrativo in materia di costruzione e manutenzione delle strade cfr. DTF 130 III 736 consid. 1.4).

E. 6.1

Un'opera si reputa difettosa quando non garantisce una sicurezza sufficiente, conforme al suo scopo e alla sua funzione; l'ammissione di un difetto dipende dalle circostanze del caso concreto (DTF 130 III 736 consid. 1.3 e 1.4; 129 III 65 consid. 1.1 con riferimenti). La difettosità di un'opera si determina da un punto di vista oggettivo, secondo l'esperienza della vita nel luogo in cui essa si trova e secondo lo scopo a cui la stessa è deputata servire (DTF 123 III 310/311). Trattandosi di strade, occorre tenere conto del tipo e dell'intensità del traffico ivi previsto (DTF 103 II 240 consid. 2b pag. 243; Brehm , *Berner Kommentar*, n. 170 ad art. 50 CO). Non ogni fonte di pericolo vale automaticamente quale vizio di costruzione o difetto di manutenzione; non si può infatti ragionevolmente pretendere che la rete stradale venga realizzata e mantenuta in uno stato tale da prevenire ogni minimo rischio. Già solo per la estensione, la rete stradale non può infatti essere mantenuta allo stesso modo di un edificio (DTF 130 III 736 consid. 1.4; 102 II 343 consid. 1c; Brehm , *op. cit.*, n. 187 ad art. 50 CO). L'utente è consapevole del fatto che le strade sono esposte ai fenomeni naturali e che possono esservi momenti in cui il loro transito può avverarsi pericoloso. Non si può di conseguenza pretendere dal suo proprietario, che solitamente è un ente pubblico, di garantire il grado massimo di sicurezza per ogni strada. È sufficiente che facendo prova della normale attenzione essa sia percorribile senza pericoli. Ostacoli sul manto stradale quali possono essere binari, scanalature o irregolarità di superficie possono segnatamente mettere a repentaglio la sicurezza di ciclisti e motociclisti. Possono fondare una difettosità dell'opera se i loro utenti facendo uso della normale attenzione non possono riconoscerli in tempo e neppure possono prevederli. In linea di principio – secondo dottrina e giurisprudenza – tocca pertanto a ogni singolo utente percorrere la strada con prudenza e adattare il proprio comportamento alle sue condizioni e non il contrario (DTF 129 III 65 consid. 1.1; 102 II 343 consid. 1b pag. 345; Brehm , *op. cit.*, n. 172 ad art. 59 CO; Oftinger/Stark , *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, vol. II/1, Zurigo 1987, n. 111 e 112 a pag. 239). Spetta così anzitutto al conducente adattare la sua velocità alla situazione concreta (art. 31 cpv. 1 e 32 cpv. 1 LCStr.). Chi, circolando ad esempio troppo velocemente, non tiene nella debita considerazione questi fattori non può prevalersi della responsabilità dell'ente pubblico giusta l'art. 58 CO se con una guida prudente e ragionevole avrebbe potuto evitare l'incidente (DTF 129 III 65 consid. 1.1 con riferimenti; 98 II 40 consid. 2).

E. 6.2

In altri termini la responsabilità propria del danneggiato (“Selbstverantwortung”), dal quale si può pretendere un minimo di attenzione, costituisce un primo limite all’obbligo di sicurezza imposto al proprietario dell’opera. Un secondo limite è poi posto dall’esigibilità (“Zumutbarkeit”), temporale, tecnica e finanziaria, dei provvedimenti necessari a rimuovere un determinato pericolo (DTF 130 III 736 consid.

E. 7

L’ art.

E. 8

Nella fattispecie, il Pretore, avvalendosi della perizia giudiziaria, ha, dapprima, dettagliatamente illustrato il funzionamento dell’impianto oggetto della vertenza; segnatamente: “ Il dispositivo si attiva quando un veicolo, dopo essere transitato sulla placca B3 (n.d.r.: posta 1.5 metri prima della placca B1), si arresta sulla placca B1 (n.d.r.: pedana di sicurezza posta prima del paracarro): la discesa del paracarro inizia circa 5-6 secondi dopo che il veicolo in uscita raggiunge la placca B1. La necessità di transitare dapprima sulla placca B3 ed il tempo di permanenza sulla placca B1 evitano che l’impianto venga attivato dalla sola presenza sulla placca B1 di oggetti metallici o, ad esempio, di una bicicletta. Il semaforo rimane rosso fintanto che il paracarro non raggiunge la posizione completamente abbassata. La discesa dura circa 5 secondi, dopodiché il semaforo commuta sul giallo lampeggiante. Quando un veicolo passa oltre il paracarro e lascia la placca B2 (n.d.r.: pedana di sicurezza posta dopo il paracarro), avviene la risalita del paracarro. La salita inizia 1-2 secondi dopo che il veicolo lascia la placca e dura circa 2 secondi. La luce gialla del semaforo lampeggia fintanto che il paracarro non inizia a salire; commuta poi su rosso lampeggiante immediatamente dopo l’inizio della risalita. Quando il paracarro ha raggiunto la posizione alta, il semaforo si fissa sulla luce rossa. Fintanto che un veicolo si trova sopra la placca B2 oppure sopra la placca B1, il paracarro rimane abbassato. Il semaforo, in questa situazione, resta giallo lampeggiante. Se non vi sono veicoli sulla placca B1, il paracarro inizia a risalire non appena il veicolo in uscita lascia la placca B2 con le modalità descritte in precedenza. Se un secondo veicolo sopraggiunge mentre il primo veicolo sta uscendo e si arresta sulla placca B3 senza interessare la placca B1, la sua presenza non blocca la risalita del paracarro. Due veicoli possono uscire in sequenza, uno dopo l’altro, senza che il paracarro salga a condizione che il secondo veicolo si trovi sulla placca B1 prima che il veicolo davanti lasci la placca B2. La distanza massima tra i veicoli, affinché sia possibile tale manovra, corrisponde allo spazio compreso tra l’inizio della placca B1 e la fine della placca B2, ovvero 7 metri al massimo. La luce del semaforo, in questo caso, rimane sempre giallo lampeggiante” (perizia 31 gennaio 2011, pag. 15) (cfr. sentenza 27 novembre 2013, pagg. 7 e 8). Per quanto attiene al funzionamento dell’impianto il perito giudiziario ha illustrato che lo stesso funziona come nel rapporto allestito dall’installatore e che “ non sono emersi elementi che possano richiamare un non corretto funzionamento dell’impianto” (cfr. complemento peritale 21 luglio 2011, pag. 7; sentenza 27 novembre 2013, pag. 8). Conclusione alla quale si è allineato il Pretore. Con riguardo alle modalità del sinistro qui oggetto di esame, il perito giudiziario ha stabilito che l’autovettura dell’attore “ nel momento in cui il paracarro ha iniziato a risalire si trovava ancora ad almeno 4,75 metri dallo stesso, ovvero in una posizione non rilevata dalla placca B1. Ritenuto che la risalita del paracarro inizia dopo che il primo veicolo in uscita lascia la placca B2, la distanza tra i due veicoli era superiore a 7 metri” (cfr. sentenza 27 novembre 2013, pag. 8). Tenuto conto dei danni riscontrati all’automobile il perito giudiziario ha

pertanto concluso che l'unica soluzione tecnicamente possibile fosse quella secondo cui il veicolo BMW dell'attore avesse raggiunto il paracarro percorrendo 4.75 metri in 0.5 secondi essendo sin dall'inizio in movimento. A mente del perito giudiziario la velocità dell'attore doveva, di conseguenza, essere superiore a 30 km/h (cfr. perizia 21 gennaio 2011, pag. 21). Sempre attenendosi alla perizia giudiziaria il Pretore, respingendo le argomentazioni dell'attore, ha inoltre accertato che, dal profilo della sicurezza, l'impianto, in caso di corretto utilizzo, permette un ragionevole uso senza pericoli particolari per l'utenza. Esaminata la questione della segnaletica il primo giudice ha pure stabilito come l'assenza di una specifica segnaletica indicante un eventuale pericolo rappresentato dal dissuasore non possa assurgere a difetto della strada comunale e dei suoi accessori, posto come un conduttore diligente debba procedere con prudenza e prestare particolare attenzione nel superare l'ostacolo. Nemmeno la successiva modifica della segnaletica stradale sul posto, mediante la posa di un segnale "STOP", sarebbe atta a dimostrare la difettosità dell'opera, come invece preteso dall'appellante. Il Pretore ha rilevato che il miglioramento di una situazione di fatto esistente non significa che in precedenza la sicurezza fosse carente. Non avendo validi motivi per discostarsi dalla perizia giudiziaria il primo giudice ha stabilito che in mancanza di un difetto dell'opera, il sinistro è piuttosto riconducibile ad una imperizia dell'attore.

E. 9

L'appellante rimprovera al Pretore di essersi attenuto alla perizia giudiziaria, definita "empirica", in quanto allestita sulla scorta di ipotesi teoriche e non già su accertamenti oggettivi relativi all'effettiva dinamica dell'incidente. L'appellante non è però stato in grado di produrre alcuna prova che permettesse di confutare la perizia giudiziaria e dimostrare l'attendibilità delle proprie affermazioni. Nella fattispecie occorre pertanto esaminare se sussistono fondati motivi per discostarsi dalle conclusioni del perito.

E. 9.1

Il giudice fonda il proprio convincimento apprezzando liberamente le prove sia nella previgente procedura civile cantonale (art. 253 CPC-TI) sia nel codice processuale federale (art. 157 CPC). Trattandosi di una perizia giudiziaria, tuttavia, egli non si scosta dai relativi accertamenti se non ove il referto risulti lacunoso, inconcludente o contraddittorio (Guyan in: Basler Kommentar, ZPO, Basilea 2010, n. 6 ad art. 157 con rimandi; Schweizer in: Code de procédure civile commenté, Basilea 2011, n. 19 ad art. 157). Per rimettere in causa una perizia occorrono circostanze precise, che ne revochino in serio dubbio la credibilità. Tale è il caso – ad esempio – se l'esperto non ha risposto alle domande, se le sue conclusioni sono manifestamente contraddittorie o fondate su accertamenti di fatto erronei oppure se il referto è viziato da difetti così evidenti e riconoscibili da non sfuggire nemmeno all'esame di un giudice privo di conoscenze specifiche (cfr. DTF 136 II 547 consid. 3.2, 133 II 391 consid. 4.2.3; Cocchi/Trezzini, CPC ticinese commentato e massimato, Lugano 2000, n. 3 e 4 ad art. 253; appendice 2000/2004, n. 9 ad art. 253).

E. 9.2

Nel caso in esame, la perizia giudiziaria del 31 gennaio 2011 e il complemento e la delucidazione del referto peritale sono da ritenere sufficientemente esaustivi e dettagliati. Il perito giudiziario ha eseguito due sopralluoghi sul posto per verificare il funzionamento del paracarro automatico, rispettivamente misurare le esatte dimensioni delle placche B1, B2 e B3, nonché le rispettive distanze. Non solo: il perito giudiziario è pure transitato

personalmente attraverso l'impianto per poter rispondere correttamente ai diversi quesiti formulati. Le risposte sono chiare, facilmente comprensibili e non presentano contraddizione alcuna. Le conclusioni contenute nella relazione peritale sono state puntualmente confermate anche nell'ambito del complemento e delucidazione di perizia, con il quale viene confermato il corretto funzionamento dell'impianto. Oggettivamente il Pretore non aveva alcun valido motivo per discostarsi dalle considerazioni e dalle conclusioni cui è pervenuto il perito giudiziario. Al riguardo le censure dell'appellante si rivelano infondate.

E. 9.3

Contrariamente a quanto sostenuto dall'appellante, la perizia giudiziaria ha permesso altresì di appurare come il medesimo, al momento del sinistro, circolava a una velocità superiore a 30 km/h. Al riguardo va rilevato che l'appellante si apprestava ad uscire dalla zona pedonale, fatto, questo, rimasto incontestato. Giusta l'art. 22 lett. c dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale, le "zone pedonali" sono riservate ai pedoni e agli utenti di mezzi simili a veicoli. Se, eccezionalmente, è ammesso un traffico limitato di veicoli, vi si può circolare soltanto a passo d'uomo. Appare pertanto evidente alla lettura della perizia giudiziaria che l'appellante abbia chiaramente superato i limiti di velocità consentiti nella zona pedonale. A giusta ragione il Pretore ha pertanto stabilito che il sinistro è dovuto in principal modo all'imperizia dell'appellante, ricordando altresì che un conducente è tenuto ad adattare la propria guida alle circostanze concrete. È fuor di dubbio che l'appellante, nelle circostanze accertate dal perito giudiziario, si sia comportato in modo imprudente e inadeguato alla situazione. Dalle risultanze istruttorie emerge oltretutto che gli utenti autorizzati al transito nella zona pedonale, fra cui l'appellante, erano stati adeguatamente informati da parte della Polizia comunale sul funzionamento dell'impianto, pensato per il transito di un'auto alla volta (cfr. verbale audizione di testi 21 aprile 2010, pag. 1). L'appellante era pertanto stato reso attento sul corretto comportamento da adottare, che non corrisponde, all'evidenza, a quello che in concreto è emerso.

E. 10

Resta infine da esaminare se il video versato agli atti sub. doc. V richiamato sia atto a dimostrare la difettosità dell'impianto, come affermato dall'appellante, a mente del quale l'incidente oggetto del filmato sarebbe analogo al sinistro occorsogli, per cui verrebbero sconfessate tutte le conclusioni del perito giudiziario sul corretto funzionamento dell'impianto. In primo luogo, come giustamente rilevato dal Pretore, risulta oggettivamente impossibile stabilire se la distanza dal dissuasore e la velocità con cui circolava il veicolo oggetto dell'incidente ripreso nel doc. V richiamato corrispondessero a quella dell'automobile guidata dall'appellante, e stabilita tramite valutazione peritale. Venendo meno questa indispensabile verifica, la conclusione del Pretore, secondo il quale il filmato non è atto a dimostrare la difettosità dell'impianto, regge alla critica. Oltre a ciò va considerato come il sinistro di cui al filmato doc. V richiamato sia avvenuto ad oltre tre anni di distanza dall'evento qui in esame. Ne discende che non potendo accertare l'analogia dei due sinistri, il Pretore si è attenuto a giusta ragione alle conclusioni del perito giudiziario, che non aveva ravvisato alcuna difettosità dell'impianto.

E. 11

Non sussistono quindi le premesse per il riconoscimento di una responsabilità del Comune convenuto per difetto dell'opera ai sensi dell'art. 58 CO. In definitiva, la sentenza del

Pretore resiste alle critiche dell'appellante e di conseguenza l'appello 9 gennaio 2014 va respinto con conferma della decisione impugnata (art. 318 cpv. 1 lett. a CPC).

E. 12

Le spese processuali seguono la soccombenza dell'appellante, che rifonderà alla controparte un'adeguata indennità per ripetibili. Nella commisurazione delle spese giudiziarie si tiene conto di un valore di fr. 25'221.90. La tassa di giustizia di appello è stabilita in base ai criteri degli art. 2, 7 e 13 LTG (nella versione in vigore dal 10 febbraio 2015, Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi, pag. 38 e 39). L'indennità ripetibile in favore dell'appellato è stata calcolata seguendo i criteri indicati dall'art. 11 del Regolamento sulla tariffa per i casi di patrocinio d'ufficio e di assistenza giudiziaria e per la fissazione delle ripetibili (Rtar). Per i quali motivi, decide: 1. L'appello 9 gennaio 2014 di AP 1 è respinto . 2. Le spese della procedura d'appello di complessivi fr. 2'000.-, già anticipate dall'appellante, rimangono a suo carico, con l'obbligo di rifondere alla controparte un importo di fr. 2'500.- a titolo di ripetibili di appello. 3. Notificazione: - - Comunicazione alla Pretura della giurisdizione di Mendrisio-Sud. Per la seconda Camera civile del Tribunale d'appello La presidente Il vicecancelliere Rimedi giuridici

Nelle cause a carattere pecuniario con un valore litigioso inferiore a fr. 30'000.- è dato ricorso in materia civile al Tribunale federale, 1000 Losanna 14, entro 30 giorni dalla notificazione del testo integrale della decisione (art. 100 cpv. 1 LTF), se la controversia concerne una questione di diritto di importanza fondamentale (art. 74 cpv. 2 LTF). Qualora non sia dato il ricorso in materia civile è possibile proporre negli stessi termini ricorso sussidiario in materia costituzionale (art. 113, 117 LTF). La parte che intende impugnare una decisione sia con un ricorso ordinario sia con un ricorso in materia costituzionale deve presentare entrambi i ricorsi con una sola e medesima istanza (art. 119 LTF).

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