

## **TI\_GERICHTE 35.2003.65 vom 21. Juli 2003**

TI Tribunale d'appello, 2003-07-21, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_35.2003.65](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_35.2003.65)

FR: TI\_GERICHTE 35.2003.65 du 21 juillet 2003

IT: TI\_GERICHTE 35.2003.65 del 21 luglio 2003

### **Regeste**

Sentenza o decisione senza scheda

### **Erwägungen**

#### **E. 37**

cpv. 2 LAINF, non è necessario che l'assicurato si sia reso colpevole di una violazione grave delle regole della circolazione stradale (art. 90 cifra 2 LCStr). Già l'inosservanza di una regola elementare - ad esempio, non rispetto di un semaforo, violazione del diritto di priorità (DTF 114 V 315), mancato allacciamento della cintura di sicurezza (DTF 104 V 38; RAMI 1986 U 9, p. 343ss.) - o di diverse disposizioni importanti della LCStr costituisce, secondo la giurisprudenza, una negligenza grave (Ghélew, Ramelet, Ritter, op. cit., p. 148; Ghélew, Ritter, *Resumé et commentaire de jurisprudence cantonale vaudoise*, in CGRSS n° 8-1992, p. 76). La nozione di negligenza grave ai sensi dell'art. 37 cpv. 2 LAINF è infatti più ampia rispetto a quella sancita dall'art. 90 cifra 2 LCStr, la quale implica un comportamento senza scrupoli e particolarmente contrario alle norme, ovvero una colpa qualificata (cfr. RAMI 1996 p. 281; DTF 119 V 241 consid. 3d; DTF 118 V 305 consid. 2b; A. Rumo-Jungo, *Bundesgesetz über die Unfallversicherung*, Zurigo 2003, ad art. 37 LAINF, p. 200). Non sempre è facile, di primo acchito, differenziare la negligenza grave da quella leggera. Quest'ultima può concretizzarsi in un semplice comportamento inadeguato, in un'imprudenza scusabile o nell'apprezzamento sbagliato di un pericolo. Tali comportamenti non possono essere penalizzati: l'infortunato, leggermente colpevole, ha il diritto alle prestazioni complete (Ghélew, Ramelet, Ritter, op. cit., p. 148). In una recente sentenza del 2 aprile 2004 nella causa A., inc. n. \_\_\_\_\_, il TCA, facendo proprie le constatazioni compiute dalla Polizia stradale italiana, ha giudicato grave la colpa commessa da un motociclista che, a causa di una velocità non adeguata alle circostanze, non aveva potuto evitare di collidere con un'autovettura che si era immessa sulla strada principale, uscendo da un parcheggio. Questa Corte ha pure ammesso l'esistenza di una negligenza grave in una sentenza del 2 giugno 2003 nella causa S., inc. n. \_\_\_\_\_, concernente un automobilista che, nel compiere una manovra di sorpasso ad una velocità dichiarata di circa 90/100 km/h all'interno della galleria autostradale del San Salvatore, aveva perso la padronanza del proprio veicolo a causa della presenza di una chiazza d'acqua sulla carreggiata. Allo stesso risultato il TCA è giunto in una sentenza del 28 novembre 2001 nella causa G., inc. n. \_\_\_\_\_, riguardante un'assicurata che, nel percorrere un tratto di strada in salita ed in curva marcato con la linea di sicurezza, aveva iniziato a sorpassare il veicolo che la precedeva. Notando che una vettura giungeva in senso opposto, per non collidere frontalmente con la stessa, si era spostata sulla destra, aveva urtato la fiancata dell'auto che stava sorpassando ed aveva finalmente perso il controllo del proprio veicolo. Ad identica conclusione questo Tribunale è giunto in una sentenza del 26 febbraio 1999

nella causa S., inc. \_\_\_\_\_, concernente un'assicurata che, nell'affrontare una curva ad ampio raggio piegante per lei a destra ad una velocità dichiarata di circa 60 km/h, a causa del fondo stradale ghiacciato perdeva la padronanza del proprio veicolo. In questo frangente si spostava a sinistra e oltrepassava la linea di sicurezza, invadendo la corsia opposta alla sua e collidendo frontalmente con un automezzo che circolava regolarmente. 2.6. Per quanto concerne l'art. 37 cpv. 3 LAINF, la nostra Alta Corte ha stabilito che una riduzione delle prestazioni si giustificava, ai sensi di tale disposto, nel caso in cui un automobilista ha attraversato una linea di sicurezza e in seguito ha colliso con due altri veicoli provenienti in senso inverso provocando la morte di due persone. Il conducente, violando gravemente le norme della circolazione stradale, ha in effetti commesso un delitto giusta l'art. 90 cifra 2 LCStr (cfr. DTF 119 V 241ss.). Questo Tribunale, in una sentenza del 14 giugno 1993 nella causa K. - confermata dal TFA con decisione del 13 gennaio 1994, pubblicata parzialmente in RDAT II-1994 p. 192-193 - ha concluso che l'art. 37 cpv. 3 LAINF trovava applicazione in un caso in cui un'assicurata, alla guida di un autoveicolo in stato di ebbrietà (1.77‰), aveva perso il controllo dell'automobile ed era uscita di strada riportando delle ferite. Il comportamento dell'automobilista realizzava infatti gli estremi dell'art. 91 cpv. 1 LCStr e si configurava penalmente quale delitto ai sensi dell'art. 9 CP. Il nesso causale fra la guida in simili condizioni e la sopravvenienza dell'infortunio era indubbio, visto che dalla documentazione non emergevano altri fattori (estranei alla guida stessa) atti a spiegare l'accaduto e che il grado di alcolemia riscontrato nell'assicurata era idoneo, secondo l'esperienza, a causare la perdita di padronanza di un veicolo. 2.7. Nell'evenienza concreta, a proposito dell'incidente della circolazione che lo ha visto protagonista il 15 dicembre 2002 all'uscita autostradale di \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ ha sempre riconosciuto di avere perso la padronanza del proprio veicolo, sostenendo che ciò sarebbe accaduto a causa del fondo stradale sporco e bagnato (cfr. doc. \_). Da quanto precede, va quindi considerata accertata la circostanza che l'incidente stradale in questione è avvenuto a causa di una perdita di padronanza del veicolo da parte del ricorrente. Si tratta ancora di esaminare se questa perdita di padronanza è imputabile ad una negligenza grave dell'assicurato, poiché solo in questo caso si giustificerebbe una riduzione delle prestazioni in virtù dell'art. 37 cpv. 2 LAINF. Al proposito, la Cassa malati \_\_\_\_\_, con particolare riferimento a quanto gli agenti della Polizia stradale di \_\_\_\_\_ hanno contestato all'assicurato, sostiene la tesi della colpa grave, ritenuto come la velocità dell'autovettura da lui condotta non sarebbe stata adeguata alle condizioni climatiche (fondo stradale bagnato a causa della pioggia) e di luogo (curva sinistrorsa a visuale preclusa), altrimenti egli "... non avrebbe perduto la padronanza del veicolo" (III, p. 3). Da parte sua, l'insorgente fa invece valere di avere perso la padronanza del veicolo poiché "... sorpreso dal tratto stradale, rivelatosi improvvisamente bagnato, sporco e per nulla segnalato" (doc. \_, p. 2). D'altro canto, l'affrontare un'uscita autostradale quale quella di \_\_\_\_\_ ad una velocità non superiore ai 40 km/h, così come dichiarato dalla testimone oculare signora \_\_\_\_\_ (cfr. doc. \_), non configurerebbe una colpa, tanto meno grave. Secondo \_\_\_\_\_, a supportare la sua tesi vi sarebbe una sentenza federale del 9 dicembre 1949, pubblicata in STFA 1949, p. 133ss., riguardante una fattispecie analoga a quella sub iudice, in cui la Somma Istanza ha giudicato soltanto lieve la colpa commessa dall'assicurato. 2.8. Chiamata a pronunciarsi, questa Corte constata innanzitutto che la Polizia stradale di \_\_\_\_\_, intervenuta sul luogo del sinistro, ha contestato all'assicurato il fatto che egli non aveva adattato la velocità della sua autovettura alle circostanze di luogo e climatiche, infliggendogli una multa di 65 euro. Dal relativo verbale risulta che l'automobile dell'insorgente è uscita di strada

nell'affrontare una curva piegante verso sinistra, in presenza di un manto stradale bagnato dalla pioggia in atto: " (...) circolava alla guida del veicolo di cui sopra ad una velocità non commisurata alla circostanza di luogo e climatica. Nella circostanza percorreva una curva sinistrorsa a visuale preclusa con manto stradale bagnato dalla pioggia in atto, sbandando e urtando un guard-rail. Accertato a seguito di sinistro stradale sullo svincolo \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ " (doc. \_). \_\_\_\_\_ ha di fatto riconosciuto la propria responsabilità, considerato come egli abbia regolato seduta stante la multa inflittagli, rinunciando ad inoltrare ricorso al Prefetto oppure a presentare delle osservazioni su quanto contestatogli dagli agenti (cfr. doc. \_). D'altro canto, questo Tribunale ritiene non sufficientemente comprovata l'affermazione del ricorrente secondo cui egli sarebbe stato sorpreso dalla presenza di sporcizia sulla carreggiata. In primo luogo, l'assicurato ha sempre parlato in termini generali di "sporcizia", senza mai precisarne la natura. In secondo luogo, tale circostanza non è stata riportata né dagli agenti di polizia intervenuti sul luogo del sinistro, benché l'insorgente ne avesse fatto loro esplicito accenno (cfr. doc. \_: "Il trasgressore dichiara: è stato tutto improvviso, l'asfalto era sporco "), né dalla signora \_\_\_\_\_, testimone oculare che ha prestato i primi soccorsi al ricorrente (cfr. doc. \_). D'altronde, la stessa signora \_\_\_\_\_, interpellata al riguardo dal TCA (cfr. V, quesito n. 1), si è limitata a dichiarare di presumere che il fondo stradale, che risultava bagnato e particolarmente viscido, fosse, citiamo; "... cosparso di sale (cloruro di sodio/calcio) o altro per scongiurare il rischio di gelo" (cfr. VI). Per contro, è provato che, al momento in cui è avvenuto l'incidente in questione, il fondo stradale era bagnato. Tale circostanza è stata espressamente riconosciuta dalla teste \_\_\_\_\_, la quale, rispondendo alle domande poste dal Tribunale, ha parlato di un manto stradale "bagnato e particolarmente viscido", rispettivamente, con riferimento al preciso momento in cui è successo il sinistro, di una tipica pioggerellina autunnale in atto (cfr. VI). Ciò non può però avere colto di sorpresa l'insorgente, nella misura in cui non risulta dagli atti che abbia iniziato a piovere solo in quel momento e solo in quel punto. Tutto ben considerato è pertanto plausibile che l'uscita di strada del veicolo sia stata causata da una velocità inadeguata alla configurazione dei luoghi ed allo stato della carreggiata, così come hanno rilevato gli agenti della Polizia stradale di \_\_\_\_\_ nel verbale di contestazione del 15 dicembre 2002 (cfr. doc. \_). Ben conosciuto, in caso di pioggia, è il fenomeno dell'aquaplaning: il sottile strato di acqua che si viene a creare fra il fondo stradale ed i pneumatici fa sì che questi ultimi perdano aderenza, provocando la perdita di controllo dell'autovettura. Ora, è risaputo che l'aquaplaning può essere evitato riducendo la velocità del veicolo. Del resto, è noto a questa Corte che all'imbocco dello svincolo autostradale di \_\_\_\_\_ è stato posto un segnale che limita la velocità a 40 km/h, accanto ad un altro che vieta il sorpasso. Ciò significa che, in determinate circostanze (ad esempio, in caso di fondo stradale bagnato), la prudenza dovrebbe suggerire all'utente della strada ragionevole di ridurre ulteriormente la velocità del proprio veicolo. L'adeguare la velocità in simili circostanze è una regola elementare di prudenza che ogni automobilista normalmente ragionevole deve osservare, conformemente a quanto il TFA ha stabilito in una sentenza del 21 marzo 1985 nella causa W., U 68/83, menzionata in DTF 114 V 315ss., riguardante un conducente la cui autovettura, all'uscita da una curva adeguatamente segnalata, è sbandata sulla carreggiata bagnata dalla pioggia: " (...). Les premiers juges ont exposé de manière pertinente les raisons pour lesquelles cette perte de maîtrise du véhicule doit être imputée à une faute grave de la part de son conducteur. Sur ce point, il convient dès lors de renvoyer aux considérants du jugement entrepris, ausquels la Cour de céans ne peut que se rallier. Il est en effet évident que

l'accident est la conséquence adéquate d'une vitesse excessive eu égard à la configuration des lieux, aux conditions atmosphériques et à l'état de la chaussée. Il convient de préciser, à cet égard, que le principe selon lequel "la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité" (art. 32 al. 1 LCR) ou - pour reprendre les termes de l'art. R 10 du Code français de la route - le principe que le conducteur doit régler sa vitesse en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles, constitue indiscutablement une règle légale fondamentale mais aussi une règle de prudence élémentaire au sens de la jurisprudence précitée. Prétendre, comme le fait l'assuré, qu'il n'assume aucune responsabilité dans l'accident - ce qui revient à dire, en l'occurrence, qu'il est une victime du hasard ou du destin - est insoutenable, et frise la témérité. Les conditions d'une réduction des prestations d'assurance au sens de l'art. 98 al. 3 LAMA sont dès lors remplies " (STFA succitata, consid. 3a - la sottolineatura è del redattore). Di conseguenza, ad \_\_\_\_\_ non può che essere addebitata una negligenza grave ai sensi dell'art. 37 cpv. 2 LAINF. D'altro canto, la stessa Corte federale, in una sentenza del 27 dicembre 1976, citata anch'essa in DTF 114 V 315, ha ammesso l'esistenza di una grave negligenza nel caso di un automobilista che aveva perso la padronanza del veicolo a causa del fondo stradale ghiacciato mentre procedeva ad una velocità di 50 km/h, sottolineando come la prudenza imponga, in certe situazioni, di ridurre la velocità di guida addirittura a quella del passo di un uomo: " (...). Dans ces circonstances, R. ne saurait contester avoir commis une faute grave. Alors que les dangers du verglas font chaque année l'objet d'innombrables mises en garde, que sa voiture était équipée de pneus ordinaires et qu'il est un chauffeur expérimenté, il a roulé, selon son dire, à 60-70 km/h sur une route verglacée, puis n'a réduit sa vitesse qu'à 50 km/h pour prendre un virage dont il reconnaît qu'il le tenait pour spécialement mauvais. En ce faisant, il a omis une règle de prudence élémentaire, qui consiste à rouler sur le verglas à une allure extrêmement lente, qui, suivant les circonstances, doit être celle d'un homme au pas (cf. p. ex. RO 101 IV 221)" (STFA del 27.12.1976 nella causa R., citata in DTF 114 V 315) La sentenza del 9 dicembre 1949, richiamata dal ricorrente, presenta sì delle analogie con il caso sub iudice, ma pure diverse sostanziali differenze. In particolare, in quella fattispecie, il TFA ha ammesso che, tenuto conto della configurazione della strada percorsa, l'assicurato possa non avere previsto lo stato della carreggiata nel luogo in cui è avvenuto il sinistro ("Nicht bewiesen ist, dass Scheibler schon vor dem Unfall die Strassenverhältnisse als sehr schlecht beurteilt habe oder hätte beurteilen müssen: die Strasse war mit dünnem Schneebelag bedeckt. Da sich der Unfall an einer leicht abfallenden Kurve ereignete, ist wohl möglich, dass die Vereisung der Strasse am Unfallort etwas stärker war als auf der Strecke bis dorthin. Vor allem ist durch den vorinstanzlichen Augenschein festgestellt, dass in der Fahrriichtung des Klägers nur der Anfang der Rechtskurve sichtbar war, nicht aber deren Verlauf und vor allem nicht das Ausmass des Gefälles der Strasse, ..."). D'altra parte, lo stesso assicurato, che viaggiava su una strada larga da 7,1 fino a 7,5 metri, è stato colto di sorpresa dall'improvvisa comparsa di un autocarro sulla corsia di contromano, ciò che l'ha portato a frenare sul ghiaccio e, quindi, a perdere la padronanza del proprio veicolo. In queste condizioni, la decisione della Cassa malati \_\_\_\_\_ di procedere ad una riduzione delle prestazioni in contanti non è censurabile, precisato comunque che l'art. 37 cpv. 2 LAINF, nella versione in vigore dal 1° gennaio 1999, limita la riduzione delle indennità giornaliere ai primi due anni successivi all'infortunio. Per quanto attiene all'entità della riduzione, va ribadito che essa non può superare la metà dell'importo delle prestazioni, se l'assicurato, all'epoca dell'infortunio,

doveva provvedere al sostentamento di congiunti che, alla sua morte, avrebbero diritto a rendite per superstiti (cfr. art. 37 cpv. 2 LAINF). Nel decidere sulla riduzione delle prestazioni per negligenza grave, occorre tener conto di tutte le particolarità del caso concreto: non soltanto, dunque, della gravità della colpa commessa dall'assicurato, ma anche della sua situazione economica e personale (cfr. RAMI 1989 U 79, p. 368, consid. 2c; Ghélew, Ramelet, Ritter, op. cit., p. 147). In tale apprezzamento, il giudice delle assicurazioni sociali non è legato alla valutazione effettuata in precedenza dal giudice penale o civile (DTF 105 V 217; Ghélew, Ramelet, Ritter, op. cit., p. 147). Va, comunque, sottolineato che il potere cognitivo del giudice delle assicurazioni sociali è limitato al controllo della compatibilità dell'apprezzamento effettuato dall'amministrazione con i principi generali del diritto. Il giudice non può, senza motivi importanti, sostituire il suo punto di vista a quello dell'amministrazione (cfr. STFA del 16 ottobre 2001 nella causa M., U 301/00; STFA del 22 maggio 200, nella causa L., U 181/98; RAMI 2000 p. 178ss.; DTF 126 V 353 consid. 5d; DTF 126 V 75 consid. 6; RDAT I-1997 p. 242; DTF 114 V 315 consid. 5a; RAMI 1989 U 63, p. 52ss.; Ghélew, Ramelet, Ritter, op. cit., p. 147). Nei casi di violazione delle regole della circolazione stradale i riscontri giurisprudenziali parlano di un tasso di riduzione oscillante tra un minimo del 10% ed un massimo del 30% (cfr. DTF 126 V 354 consid. 5d; RAMI 2000 p. 178ss.; RDAT I-1997 p. 243; RDAT II-1996 p. 256-257; DTF 121 V 40 consid. 3b; DTF 114 V 315; Ghélew, Ritter, op. cit., p. 76; Rumo-Jungo, op. cit., ad art. 37 LAINF, p. 174ss.). In concreto, il tasso applicato dall'amministrazione (10%) - che peraltro costituisce la riduzione minima - non presta il fianco a critica alcuna.

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