Urteilskopf

114 II 175

29. Estratto della sentenza 9 febbraio 1988 della I Corte civile nella causa D'Avenia e "Continentale" contro Crevatin (ricorso per riforma)
Regeste (de):
Art. 8 Abs. 2 VRV: Fahren in parallelen Kolonnen; Art. 36 Abs. 1 SVG: Rechtseinspuren; Art. 26 Abs. 2 SVG: Grenzen des Vortrittsrechts.

1. Zulässigkeit des Rechtsfahrens oder -einspurens bei parallelen Kolonnen auf einer sechs Meter breiten Fahrbahnhälfte ohne markierte Fahrstreifen (E. 2).

2. Grenzen des Vortritts des rechts Fahrenden, wenn eine Fahrspur weder markiert noch klar ersichtlich ist (E. 3).

Regeste (fr):
Art. 8 al. 2 OCR: circulation en files parallèles; art. 36 al. 1 LCR: présélection pour obliquer à droite; art. 26 al. 2 LCR: limites du droit de priorité.

1. Admissibilité de la circulation en files parallèles, en vue du passage ou de la présélection, sur une moitié de chaussée, large de six mètres, dont les voies ne sont pas marquées (consid. 2).

2. Limites du droit de priorité de celui qui circule dans la file parallèle de droite sur une voie qui n'est pas marquée, ni clairement reconnaissable (consid. 3).

Regesto (it):
Art. 8 cpv. 2 ONC: circolazione in colonne parallele; art. 36 cpv. 1 LCS: preselezione a destra; art. 26 cpv. 2 LCS: limiti al diritto di precedenza.

1. Liceità della circolazione in colonne parallele, a scopo di transito o di preselezione, su una metà carreggiata larga sei metri sprovvista di demarcazione in corsie (consid. 2).

2. Limiti al diritto di precedenza di chi circola in una colonna parallela di destra su una corsia non demarcata e non riconoscibile con chiarezza (consid. 3).

Sachverhalt ab Seite 176

A.- Il 24 settembre 1981 alle ore 11.40 Ponziano Crevatin circolava con il suo tassi sulla riva Vela, verso il centro di Lugano, intenzionato a raggiungere piazza Luini. Presso l'imbocco della piazza, posta sul lato inverso della strada, egli si è fermato in preselezione, al centro della carreggiata, aspettando di trovare un passaggio attraverso la colonna di veicoli che proveniva in senso contrario. Mentre attendeva, il conducente di un'automobile in colonna gli ha ceduto la precedenza, lasciandogli lo spazio per passare. Ponziano Crevatin ha svoltato allora a sinistra, ma nell'eseguire la manovra è entrato in collisione con la vettura di Fernando

D'Avenia, il quale stava superando a destra la colonna ferma. L'incidente si è risolto con soli danni materiali. Il 24 maggio 1982 "La Friborghese" Generale di Assicurazioni S.A., con cui Ponziano Crevatin aveva una polizza per la responsabilità civile, ha risarcito a Fernando D'Avenia l'intero danno (Fr. 2'475.–), precisando che ciò avveniva senza il riconoscimento di alcuna responsabilità e senza pregiudizio per i diritti del proprio assicurato.

B.- Ponziano Crevatin ha promosso causa il 21 settembre 1983 contro Fernando D'Avenia e la "Continentale" Compagnia Generale di Assicurazioni S.A., presso cui D'Avenia era assicurato, chiedendo che questi fossero tenuti a versargli solidalmente Fr. 8'572.40 più interessi in rifusione del danno subito. Con sentenza del 20 maggio 1987 il Pretore del Distretto di Lugano, Sezione 1, ha parzialmente accolto la richiesta e condannato Fernando D'Avenia e la "Continentale" al pagamento in solido di

Fr. 8'072.40 oltre interessi. Adita il 1o giugno 1987 la II Camera civile del Tribunale di appello del Cantone Ticino, i convenuti si sono visti respingere ogni censura il 17 agosto 1987.

C.- Fernando D'Avenia e la "Continentale" hanno introdotto il 10 settembre 1987 al Tribunale federale un ricorso per riforma in cui propongono che la petizione di Ponziano Crevatin sia respinta. L'attore postula il rigetto del gravame.

Erwägungen

Dai considerandi:

2. Secondo gli accertamenti della corte di appello, che il Tribunale federale può integrare a norma dell'art. 64 cpv. 2 OG, nel luogo dov'è avvenuto lo scontro la carreggiata di riva Vela è suddivisa in due parti (larghe circa sei metri ognuna) da una linea di direzione al centro della strada (art. 73 cpv. 3 OSS). La parte di carreggiata su cui è accaduta la collisione comprende verso destra - per quasi la metà della sua larghezza e fino a una decina di metri prima del luogo dell'incidente (nel senso in cui transitava la colonna) - una fermata di bus pubblici delimitata da una linea gialla a zig zag (art. 79 cpv. 3 OSS). Circa venti metri oltre il luogo del sinistro la parte di carreggiata si allarga progressivamente e si scinde in due corsie con frecce di preselezione (art. 74 cpv. 2 OSS). Si tratta di sapere anzitutto se, nel punto in cui si è verificato l'incidente, la parte di carreggiata in discorso permettesse il transito di vetture accostate. a) L'autorità cantonale ha risolto il quesito in senso negativo, rilevando che la fermata dei bus pubblici non costituisce una seconda corsia per i veicoli che lasciano il centro di Lugano. Ne consegue che Fernando D'Avenia aveva sorpassato la colonna sulla destra, in violazione dell'art. 35 cpv. 1 LCS. Abbondanzialmente i giudici hanno soggiunto che, quand'anche la fermata dei bus pubblici potesse servire per la manovra appena descritta, Fernando D'Avenia aveva trasgredito l'art. 34 cpv. 3 LCS, applicabile per analogia, il quale impone al conducente che sorpassa a destra di badare al traffico in senso inverso; tale precetto concreta la norma generale dell'art. 26 cpv. 1 LCS, secondo cui ciascuno deve comportarsi in modo da non creare ostacolo o pericolo per gli altri utenti della strada. b) L'opinione della corte cantonale non può essere condivisa. L'art. 1 cpv. 5 ONC stabilisce che "le corsie sono parti demarcate della carreggiata e assai larghe per permettere la circolazione di

una colonna di veicoli". L'art. 13 cpv. 2 seconda frase ONC precisa nondimeno che le corsie possono essere "demarcate o no". Il concetto di corsia appare quindi una nozione indipendente dalla segnaletica orizzontale (BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, 2a edizione, nota 4.5 ad art. 1 e nota 1.1 ad art. 44 LCS). Si fosse anche di avviso contrario, l'art. 8 cpv. 2 prima frase ONC prevede, in esecuzione dell'art. 44 cpv. 2 LCS, che "nel caso di traffico intenso, è permesso circolare in colonne parallele, se la metà destra della carreggiata, offre spazio sufficiente". La marcia in colonne parallele è autorizzata pertanto, se il traffico è intenso e la metà destra della carreggiata è sufficientemente larga, seppure non esista una demarcazione in corsie. Che nella fattispecie il traffico fosse intenso è fuori dubbio, i veicoli in uscita da Lugano procedendo in colonna. Quanto alla larghezza della metà carreggiata, essa risulta di sei metri circa; ora, il Tribunale federale ha già avuto modo di osservare che su una mezza carreggiata di metri 3,95 due vetture possono circolare fianco a fianco (DTF 108 IV 193 consid. 1). Se ne deduce che nel punto ov'è occorso l'incidente i veicoli in uscita da Lugano potevano transitare in colonne parallele.
Alla medesima conclusione si giunge tenendo conto di un'ulteriore circostanza, accertata dal primo giudice, e cioè che Fernando D'Avenia si era spostato a destra della colonna nell'intento di dirigersi in via Adamini, situata più avanti, sulla destra di riva Vela. Chi vuole voltare a destra deve tenersi sul margine destro della carreggiata (art. 36 cpv. 1 LCS) e mettersi in preselezione per tempo (art. 13 cpv. 1 ONC). Tale obbligo sussiste anche se per sterzare a destra non è demarcata una preselezione apposita (BUSSY/RUSCONI, op.cit., nota 1.1 ad art. 36 LCS). La manovra di Fernando D'Avenia risulta quindi corretta, a prescindere dal numero di corsie esistenti su riva Vela o dalla possibilità di circolare in colonne parallele. c) I giudici di secondo grado reputano nella loro sentenza che la fermata dei bus pubblici cui si è alluso vieti la circolazione di vetture accostate, tale area potendo essere impiegata per il transito solo eccezionalmente. V'è da domandarsi se l'assunto sia provvisto di buon diritto: la corte stessa riconosce che la fermata dei bus appartiene alla carreggiata (nel senso dell'art. 1 cpv. 4 ONC) e che nulla impediva di circolarvi, a condizione di non ostacolare i mezzi pubblici (BUSSY/RUSCONI, op.cit., nota 4 in fine ad art. 79 OSS). Sia come sia, i giudici dimenticano che l'area della fermata termina

una decina di metri prima del luogo in cui è capitato lo scontro: su questi ultimi dieci metri la circolazione in colonne parallele era già lecita e la preselezione possibile. L'eventualità che Fernando D'Avenia sia transitato - foss'anche abusivamente - sulla fermata dei mezzi pubblici non ha dunque rilievo per l'accaduto: al momento della collisione, infatti, il suo veicolo era in posizione regolare.

3. Chiarita la liceità del transito in colonne parallele o della preselezione nel luogo dov'è avvenuto l'incidente, rimane da verificare quali siano le conseguenze per le responsabilità delle parti. a) È pacifico che l'attore, prima di svoltare a sinistra, doveva lasciar passare il traffico in senso inverso (art. 36 cpv. 3 LCS) e che la precedenza dei veicoli circolanti in colonne parallele dev'essere rispettata anche se la colonna più vicina è ferma (art. 14 cpv. 3 ONC). Del resto la vettura di Fernando D'Avenia, che - come si è visto - era in posizione regolare, avrebbe avuto la precedenza seppure stesse percorrendo senza diritto una corsia riservata ai mezzi pubblici (DTF 100 IV 85 consid. 2). Che l'attore non potesse prevedere l'arrivo di un veicolo nascosto dalla colonna è un'affermazione priva di pertinenza: il solo fatto che un'automobile della colonna abbia ceduto il passo all'attore non esonerava quest'ultimo dal sincerarsi che nessuno stesse risalendo a destra la coda di veicoli fermi, sia perché ne avesse il diritto (cicli e ciclomotori: art. 42 cpv. 3 e 4 ONC), sia circolando in colonna parallela o in preselezione a destra. Ciò posto, il caso specifico si distingue nettamente dalla situazione illustrata in Rep. 1985 pag. 27, dove un motociclista aveva superato a sinistra, violando l'art. 47 cpv. 2 LCS, una colonna di veicoli che procedeva a rilento. b) La responsabilità di massima che incombe all'attore non significa che Fernando D'Avenia, pur al beneficio della precedenza, sia estraneo al verificarsi della collisione e vada del

tutto esente da colpe (cfr., per converso, DTF 100 IV 86 in fine). Certo, egli non ha trasgredito gli art. 34 cpv. 3 o 35 cpv. 1 LCS, come argomenta la corte cantonale, ma sotto il profilo dell'art. 26 cpv. 2 LCS - che impone particolare prudenza quando vi siano indizi concreti per ritenere che un utente della strada non rispetti le norme della circolazione - il suo comportamento non può dirsi immune da critiche. La giurisprudenza ha stabilito, in effetti, che un conducente con diritto di precedenza non deve rallentare a beneficio di veicoli senza tale diritto, nemmeno alle intersezioni senza visibilità; qualora, tuttavia, la situazione sia così confusa e

incerta da lasciar presumere che un altro utente della strada ostacoli il percorso (quando, secondo la comune esperienza, la possibilità che un terzo commetta un errore appare imminente), chi ha il diritto di precedenza deve ridurre la sua velocità anche se di principio adeguata (DTF 98 IV 273). Il Tribunale federale scorge una situazione del genere, per esempio, nel caso di un conducente che, viaggiando sulla corsia di destra e risalendo la colonna parallela, nota quest'ultima fermarsi davanti a un passaggio pedonale; egli deve prevedere, in circostanze simili, che un pedone possa avanzare sulle strisce e per inavvedutezza comparirgli dinanzi all'improvviso (DTF 98 IV 276 consid. 2b). Su riva Vela non vi era un indizio così univoco come un passaggio pedonale. L'insieme di altre contingenze lasciava presagire però una situazione di reale incertezza, ove appena si pensi che la possibilità di circolare in colonne parallele non era segnalata orizzontalmente, poteva essere riconosciuta con chiarezza solo dopo la fermata dei bus pubblici e cominciava proprio in corrispondenza con l'imbocco (largo quasi trenta metri) di piazza Luini. Fernando D'Avenia, vedendo fermarsi in quel punto la colonna alla sua sinistra senza capire il motivo, avrebbe dovuto supporre che un veicolo poteva tagliargli la strada o almeno che un utente non si sarebbe comportato nel debito modo. Ciò gli imponeva di procedere con maggiore cautela, sia che egli si fosse spostato a destra della colonna solo dopo la fermata dei bus pubblici - come asserva - o che fosse transitato sulla fermata medesima. L'entità dei danni subiti dai veicoli non permette certo di concludere ch'egli abbia moderato la velocità a sufficienza. c) Entrambi i conducenti sono quindi responsabili dell'accaduto. Per quanto riguarda la determinazione delle rispettive colpe non è seriamente contestabile che il conducente senza diritto di precedenza abbia a sopportare il danno in proporzione più elevata. Tenuto conto di tutte le circostanze, appare corretto imputare a Ponziano Crevatin la responsabilità dell'incidente per tre quinti e a Fernando D'Avenia per due quinti. L'azione dev'essere accolta, di conseguenza, nella misura di due quinti calcolati su un totale di Fr. 8'072.40 (l'attore non è insorto contro l'accoglimento solo parziale della petizione), ossia di Fr. 3'229.–, cui si aggiungono gli interessi al 5% dal 24 settembre 1981 (DTF 103 II 338 consid. 5).