Urteilskopf

91 II 112

17. Estratto della sentenza 13 aprile 1965 della I Corte civile nella causa Pola contro Schweizerische Unfallversicherungs-Gesellschaft Winterthur.
Regeste (de):
Art. 37 Abs. 2 MFG.

Den Fussgänger, der unerwartet die Fahrbahn überquert, ohne den Verkehr zu beachten, trifft ein grobes Verschulden; ein solches Verhalten kann, falls kein Verschulden des Halters vorliegt, als einzige und ausschliessliche Unfallursache betrachtet werden und daher den Halter von der in Art. 37 Abs. 1 MFG vorgesehenen Kausalhaftung befreien.

Regeste (fr):
Art. 37 al. 2 LA.

Commet une faute grave le piéton qui traverse inopinément la chaussée, sans se préoccuper du trafic; lorsque le détenteur n'a commis aucune faute, cette attitude peut apparaître, selon les circonstances, comme la cause unique et exclusive de l'accident et libérer le détenteur dont la responsabilité se fonde, de par l'art. 37 al. 1 LA, sur le seul rapport de causalité.

Regesto (it):
Art. 37 cpv. 2 LA.

Il pedone che attraversa improvvisamente la carreggiata senza preoccuparsi del traffico, commette una colpa grave; quando non vi sia colpa nel detentore, tale comportamento può, secondo le circostanze, considerarsi come causa unica ed esclusiva dell'incidente e liberare pertanto il detentore dalla responsabilità causale stabilita all'art. 37 cpv. 1 LA.

Sachverhalt ab Seite 113

A.- Camillo Pola, il 10 novembre 1959, a Campascio, mentre stava attraversando la strada cantonale che da Brusio conduce a Campocologno, è stato investito dall'automobile di Eduard Hendry, riportandovi serie ferite. Nel luogo dell'incidente, la strada, vista in direzione di Campocologno dove appunto si recava Hendry, scorre su di un rettilineo di circa 100 m. di lunghezza, con una pendenza del 5-6%. Ai lati della strada, larga da cinque a sei metri sorgono alcune case le quali però non diminuiscono la visuale sul rettilineo. Pola, che è titolare di un'impresa di costruzione, nel novembre 1959 stava lavorando attorno ad un cantiere eretto nelle vicinanze immediate del punto in cui è avvenuto l'incidente. In particolare, sul lato sinistro della strada - sempre considerando la direzione di marcia di Hendry - erano in funzione due betoniere ed una gru; due mucchi di ghiaia e alcuni sacchi di cemento invadevano la carreggiata per circa un metro. Al lato destro della strada, di fronte al cantiere, su di un piccolo spiazzo di terreno antistante ad una autorimessa, il 10 novembre 1959, qualche istante prima dell'incidente, Camillo Pola, le spalle voltate verso Brusio, stava dando istruzioni ai suoi operai. Terminato il colloquio, Pola, senza preoccuparsi del traffico proveniente da Brusio, entrò nella carreggiata, per

recarsi sul cantiere. Nello stesso momento, la vettura di Hendry lo investì, gettandolo a terra e procurandogli ferite gravi. Secondo la perizia medica, l'attuale incapacità lavorativa di Pola è dell'ordine del 15-20%. Nel gennaio 1960, su querela di Pola, la Procura pubblica aprì un'inchiesta penale nei confronti di Hendry. Tale procedimento venne poi sospeso nel luglio 1960. Con istanza del 17 marzo 1962, essendo falliti i tentativi di conciliazione, Pola convenne in giudizio davanti al Tribunale del distretto Bernina la Schweizerische Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur, Winterthur, presso la quale Hendry era assicurato, chiedendo che fosse condannata a risarcire all'attore i danni causatigli dall'incidente e calcolati in fr. 81'000.–, oltre gli interessi al 5% dall'11 novembre 1959. Poichè tale Tribunale ha in sostanza accolto la petizione, riducendo l'importo fatto valere in giudizio soltanto di 1/10, in ragione di una leggera colpa concomitante dell'attore, la convenuta ha adito il Tribunale cantonale, il quale ha accolto

il ricorso e annullato la sentenza impugnata per i motivi seguenti. Secondo l'art. 37 cpv. 2 LA, applicabile all'epoca dell'incidente, la responsabilità causale del detentore è interrotta quando questi riesce a provare che l'infortunio è stato causato da una colpa grave della vittima, senza tuttavia che vi sia colpa da parte sua. In concreto, Hendry viaggiava ad una velocità che il perito ha calcolato tra i 45 e 53 km/h; la strada era diritta, la visibilità buona. Poichè nessun segnale limitava, in quel tratto, la velocità, valeva il limite generale dei 60 km/h. Nè potrebbe essere rimproverato ad Hendry di non avere ridotto la velocità per l'esistenza, ai lati della strada, di un cantiere; innanzitutto, i segnali di questi lavori erano collocati in modo sbagliato sul lato sinistro della strada e in posizione troppo ravvicinata rispetto al cantiere stesso; inoltre, l'attore non ha affatto provato che Hendry conosceva comunque l'esistenza del cantiere. A questa assenza di colpa nel detentore corrisponde, d'altra parte, una colpa grave di Pola. Questi infatti, senza badare al traffico proveniente da Brusio, ha attraversato improvvisamente la strada: un simile comportamento di estrema negligenza può considerarsi come la sola causa effettiva del danno, la quale interrompe pertanto il rapporto di causalità stabilito dall'art. 37 cpv. 1 LA.

B.- Mediante ricorso per riforma al Tribunale federale, Pola impugna tale sentenza, chiedendo l'annullamento della stessa in tutti i suoi dispositivi, e la condanna dell'intimata a versargli un importo di fr. 72'725.85 (corrispondente ai 9/10 della somma fatta valere davanti al giudice di prima istanza), oltre interessi annui al 5% dall'1 1 novembre 1959.

C.- L'intimata propone la reiezione del ricorso e la conferma della sentenza impugnata.

Erwägungen

Considerando in diritto:

1. Poichè l'incidente è avvenuto il 10 novembre 1959, è applicabile, in concreto, la LA (cfr. art. 107 cpv. 1 LCStr, 99 OCStr.).

2. Secondo l'art. 37 cpv. 1 LA, il detentore di un autoveicolo risponde civilmente delle lesioni corporali o dei danni causati ai terzi con l'uso del veicolo. In virtù dell'art. 37 cpv. 2 LA, egli è tuttavia liberato da tale responsabilità se prova

che l'infortunio è stato causato da colpa grave della vittima, senza pertanto che vi sia una colpa concomitante da parte sua. A ragione la Corte cantonale ha subordinato la liberazione della convenuta a queste due condizioni, che devono essere cumulativamente adempiute. Sulla scorta delle risultanze di causa occorre pertanto anche in questo giudizio esaminare se, in concreto, la responsabilità causale del detentore è interrotta dall'adempimento contemporaneo delle due condizioni stabilite all'art. 37 cpv. 2 LA. a) Per quanto concerne il detentore, è accertato che egli viaggiava, al momento dell'incidente, ad una velocità compresa tra i 45 e i 53 km/h. In quel tratto la visibilità era buona e la strada, larga dai cinque ai sei metri si snodava su di un rettilineo lungo un centinaio di metri e fiancheggiato da abitazioni che, per la maggior parte, non avevano un accesso diretto sulla carreggiata. Il fondo stradale, inoltre, si presentava buono e il traffico era, al momento dell'incidente, pressochè nullo. In tali condizioni, si deve senz'altro ammettere che la velocità tenuta dal detentore non può considerarsi eccessiva o comunque inadeguata alle particolari circostanze. È vero che, all'altezza del punto in cui è avvenuto l'infortunio, su di un lato della strada si ergeva un cantiere. Questo tuttavia non era segnalato in modo corretto: tanto il segnale "altri pericoli" quanto quello "lavori" erano collocati sul lato sinistro della strada, rispetto al senso di marcia di Hendry, e, ancora, in una posizione troppo avanzata rispetto al cantiere. Ma anche ammettendo che Hendry avesse avuto conoscenza del cantiere, la cui presenza era pure indicata dai mucchi di ghiaia e dai sacchi di cemento che invadevano parte della carreggiata, non si deve affatto dedurre, per questo motivo, e date le circostanze citate, che esso fosse in obbligo di ridurre ulteriormente la sua velociià, già contenuta entro limiti adeguati. Anche la presenza, su di un piccolo spiazzo ai margini della strada, di una persona adulta che, con le spalle volte verso il senso di marcia di Hendry, stava discorrendo con alcuni operai, non era un fattore tale da dover suscitare nel conducente una ulteriore e particolare precauzione. Questi sostiene, a tale proposito di aver dato, quando si trovava ad una certa distanza da quel gruppetto, un segnale acustico di avvertimento. Egli non ha tuttavia provato simile circostanza, come sarebbe stato suo dovere, secondo l'art. 37 cpv. 2 LA. Comunque, il fatto di non aver

emesso un segnale acustico non può, in concreto, costituire una colpa del conducente, ai sensi della disposizione citata. Prima di mettere in azione i freni, Hendry aveva una velocità che il perito, come si è già accennato, ha calcolato tra i 45 e i 53 km/h. Sul tratto di strada in esame non era prescritto un limite particolare di velocità. Anche applicando l'art. 25 LA invocato dall'attore, secondo cui il conducente deve sempre padroneggiare il suo veicolo e adattarne la velocità alle particolari condizioni della strada e della circolazione, non sussiste, nella fattispecie, per le circostanze citate, nessun motivo di ritenere che il comportamento di Hendry abbia violato tale norma. b) All'assenza di colpa nel detentore fa riscontro una colpa grave nella vittima la quale, per sua stessa ammissione, ha attraversato in modo improvviso la strada, senza minimamente curarsi della circolazione proveniente da Brusio. Il traffico stradale odierno impone che si richieda a tutti gli utenti della strada un alto grado di attenzione e di prudenza (OFTINGER, II/2 p. 618). Il comportamento della vittima, quale persona adulta e in condizioni normali di salute, costituisce senz'altro una colpa grave (cfr. RU 85 II 518, SJZ 55 (1959), p. 261 n. 105). Attraversando la strada senza affatto curarsi del traffico (proveniente da Brusio), Pola ha violato le regole più elementari della circolazione; egli ha creato, con questo il pericolo, e il suo comportamento appare come la causa unica ed esclusiva del danno conseguito (cfr., a questo proposito, RU 63 II 218, 77 II 262, OFTINGER II/2 p. 559). Secondo il ricorrente, il dovere di precauzione e di prudenza che incombe al detentore deve essere considerato sulla base di criteri restrittivi e severi, nel senso che una sua leggera colpa concomitante basterebbe a impedirgli la liberazione dalla responsabilità nonostante una colpa grave della vittima. A parte la circostanza che, in concreto, al conducente non si può imputare nessuna colpa, non è affatto vero che la posizione del detentore di un autoveicolo debba sempre considerarsi in modo esclusivo secondo criteri restrittivi e severi. L'odierna giurisprudenza si è, a questo proposito, scostata dalla precedente prassi (cfr. i casi citati da OFTINGER II/2 p.

618, nota 717), la quale, nelle procedure contro gli automobilisti, giudicava con indulgenza la colpa del pedone o del ciclista infortunati. Oggi, le mutate condizioni e il traffico intenso esigono un

giudizio severo non solo nei riguardi degli automobilisti, ma altresì dei pedoni e dei ciclisti che, con il loro comportamento colpevole, mettono in pericolo la circolazione (cfr. RU 63 II 213/14, 342/43, 64 II 241, 77 II 262, 85 II 518, e OFTINGER II/2 p. 618). Il fatto che il ricorrente abbia disatteso soltanto in una direzione di accertarsi del sopraggiungere di eventuali veicoli, è irrilevante, e non ne può certo sminuire la colpa. Del resto, era proprio da quella parte, su cui circolavano i veicoli provenienti da Brusio, che veniva ilpericolo maggiore e più immediato. Poichè, secondo quanto è stato esposto, al detentore non si può imputare nessuna colpa nell'infortunio, la cui responsabilità ricade unicamente sul comportamento estremamente colpevole della vittima, è l'art. 37 cpv. 2 LA ad essere, in concreto, applicabile, e non l'art. 37 cpv. 3 LA, invocato dal ricorrente. Le due condizioni cumulative fissate dall'art. 37 cpv. 2 LA sono, nella fattispecie, adempiute, cosicchè la responsabilità causale del detentore stabilita all'art. 37 cpv. 1 LA viene ad essere interrotta: non si deve, pertanto, esaminare se il danno asserito dal ricorrente sia sufficientemente documentato o meno.

Dispositiv

Il Tribunale federale pronuncia:
Il ricorso è respinto e la sentenza impugnata è confermata.