Urteilskopf

94 II 173

31. Estratto della sentenza 25 giugno 1968 della I Camera civile nella causa Elvezia Infortuni e Tami contro Oberhänsli.
Regeste (de):
Haftpflicht des Motorfahrzeughalters.

1. Art. 61 Abs. 1 SVG. Eine Verschiedenheit der abstrakten, grob geschätzten Betriebsgefahr, die den an einem Zusammenstoss beteiligten Motorfahrzeugen (für die Lenker oder für Dritte) innewohnt, führt grundsätzlich zu keiner andern Haftungsverteilung. Von Belang ist ein solcher Unterschied, wenn die Gefährlichkeit oder die Verletzlichkeit eines Motorfahrzeugs im konkreten Fall in Beziehung steht mit einer Nachlässigkeit oder einem sonstigen Umstand, für die der Lenker - oder der Halter - einzustehen hat (Erw. 1 und 2).

2. Wer auf einem Parkstreifen längs der Fahrbahn fährt, fällt nicht unter Art. 15 Abs. 3 VRV und verliert daher sein Vortrittsrecht nicht (Erw. 3).

3. Art. 36 Abs. 1 SVG, 13 Abs. 4 VRV. Pflicht, sich beim Abbiegen nach links gegen die Strassenmitte zu halten, und Verbot des Kurvenschneidens. Beweislast (Erw. 4).

4. Art. 26 Abs. 1 SVG. Wer das Vortrittsrecht eines andern verletzt, kann seine Haftung nicht durch die Behauptung mindern, der Vortrittsberechtigte habe ihm obliegende fundamentale Sorgfaltspflichten nicht erfüllt (Erw. 5).

5. Art. 57 VVV will nur die Mindestleistungen der Versicherung festsetzen. Er bedeutet nicht, dass der Ersatzanspruch für Schäden, die sich auf diese Leistungen beziehen, gegenüber dem haftpflichtigen Dritten dahinfällt (Erw. 8a).

Regeste (fr):
Responsabilité civile du détenteur d'un véhicule à moteur.

1. Art. 61 al. 1 LCR. En principe, la différence du risque inhérent, mesuré d'une manière abstraite et approximative, que présente, pour les conducteurs ou pour les tiers, l'emploi des véhicules impliqués dans une collision, n'entraîne pas une répartition différente de la responsabilité civile. Une pareille différence est opérante quand, dans un cas concret, le caractère dangereux ou vulnérable d'un véhicule à moteur est en relation avec une négligenceou quelque autre circonstance dont le conducteur - ou le détenteur - doit répondre (consid. 1 et 2).

2. Celui qui roule sur la partie de la chaussée où le stationnement est autorisé ne tombe pas sous le coup de l'art. 15 al 3 OCR et ne perd donc pas son droit de priorité (consid. 3).

3. Art. 36 al. 1 LCR et 13 al. 4 OCR. Obligation, pour le conducteur qui veut obliquer à gauche, de se tenir près de l'axe de la chaussée et défense de prendre les virages à la corde. Fardeau de la preuve (consid. 4).

4. Art. 26 al. 1 LCR. Le conducteur qui ne respecte pas le droit de priorité d'un autre automobiliste ne saurait atténuer sa responsabilité en affirmant que l'ayant droit n'a pas observé ses devoirs généraux de prudence (consid. 5).

5. L'art. 57 de l'ordonnance sur la responsabilité civile et l'assurance en matière de circulation routière a pour seul objet de fixer les prestations minimales de l'assurance; il n'emporte pas, pour les dommages en relation avec ces prestations, la déchéance de l'action en réparation contre le tiers responsable (consid. 8a).

Regesto (it):
Responsabilità civile del detentore di veicolo a motore.

1. Art. 61 cpv. 1 LCStr. Di massima, il diverso astratto e approssimativo rischio inerente, per i conducenti o per i terzi, dei veicoli implicati in una collisione non comporta una diversa ripartizione della responsabilità. Un diverso rischio d'esercizio è rilevante quando la pericolosità o la vulnerabilità di un veicolo a motore è concretamente in relazione con una negligenza o, comunque, con una circostanza per la quale il conducente - o il detentore - deve rispondere (consid. 1 e 2).

2. Gli spazi sui quali è permesso di parcheggiare nell'ambito della carreggiata non comportano perdita di precedenza agli effetti dell'art. 15 cpv. 3 ONC (consid. 3).

3. Art. 36 cpv. 1 LCStr. e 13 cpv. 4 ONC. Obbligo di tenersi verso l'asse della carreggiata voltando a sinistra e divieto di tagliare la curva. Onere della prova (consid. 4).

4. Art. 26 cpv. 1 LCStr. Il conducente che viola il diritto di precedenza di un altro non diminuisce la sua responsabilità pretendendo chel'avente diritto non ha sufficientemente adempiuto i suoi doveri di prudenza fondamentale (consid. 5).

5. L'art. 57 dell'ordinanza sulla responsabilità civile e l'assicurazione in materia di circolazione stradale è inteso solo a stabilire le prestazioni minime dell'assicurazione; non comporta per i danni relativi a tali prestazioni la decadenza dell'azione di risarcimento nei confronti del terzo responsabile (consid. 8a).

Sachverhalt ab Seite 175

BGE 94 II 173 S. 175

A.- La piazza Bernardino Luini è situata sul lungolago di Lugano in direzione di Paradiso. Dal suo lato nord sboccano, verso il lago, la via (riva) Vincenzo Vela e, dal centro, la via Nassa. Fra queste due strade è situato il fabbricato commerciale al cui pianterreno è l'agenzia Globus e che costituisce il fronte nord della piazzetta. Nella piazza sono sistemati dei posteggi pubblici, il cui spazio si restringe verso sud e termina con tre posteggi, due dei quali appaiati, destinati ai tassì e posti longitudinalmente alla confluenza sul lungolago dei prolungamenti delle vie Vincenzo Vela e Nassa. Dalla piazza è possibile immettersi su via Vela anche in prossimità dell'Ufficio Globus. Il 4 aprile 1963, verso le ore 09.00, Werner Oberhänsli proveniva da Via Nassa sulla sua motoretta ("motorscooter") NSU, intenzionato ad attraversare la piazza Bernardino Luini per immettersi sul lungolago in direzione nord. Egli contornò il posteggio pubblico interamente occupato e, passando sui posteggi riservati ai tassì, momentaneamente liberi, si immise nella via Vincenzo Vela a passo d'uomo, voltando a sinistra. Contemporaneamente stava sopraggiungendo da nordl'Oldsmobile di Rino Tami ad una velocità superiore a 60 km/h. Davanti

BGE 94 II 173 S. 176

al bar Picadilly, posto a circa lo/15 metri prima dell'Ufficio Globus, Tami aveva iniziato il sorpasso del fur-

gone VW guidato da certo Wittmer. Stava terminando la sua manovra spostandosi sulla sua destra e precedendo di circa m 10 il furgone, quando entrò in collisione con il suddetto motociclista. Tami, scorto quest'ultimo, aveva cominciato a frenare già prima della collisione. Tuttavia - la strada in dadi di porfido era bagnata e viscida - la sua vettura investì frontalmente la motoretta e la sospinse con il conducente per oltre 20 metri verso sud. Il motociclo si fermò in fiamme sotto l'autovettura leggermente spostata a sinistra. Oberhänsli ne uscì gravemente ferito e permanentemente menomato nella sua capacità al lavoro.

B.- L'11 aprile 1965, Oberhänsli promosse contro Tami e la Società d'assicurazione "Elvezia Infortuni" l'azione civile. Egli chiese che i convenuti fossero obbligati in solido a versargli la somma complessiva di fr. 272 642.– a titolo di risarcimento danni e riparazione di torto morale, oltre i relativi interessi al 5%. Con sentenza 4 gennaio 1967, il Pretore attribuì la responsabilità dell'infortunio per 1/3 all'automobilista e per 2/3 al motociclista, obbligando i convenuti a pagare i danni subiti dall'attore in ragione di 1/3.

C.- L'attore si aggravò alla Camera civile del Tribunale di appello che, con sentenza 13 febbraio 1968, ha confermato il giudizio del Pretore ad eccezione di quanto concerne la ripartizione delle spese giudiziarie. Essa ha considerato che Oberhänsli, immettendosi da un posteggio sulla via Vincenzo Vela, non aveva diritto di precedenza nei confronti di Tami, proveniente da sinistra; ha pertanto giudicato l'attore colpevole di infrazione agli art. 26, mancanza di prudenza, 31, mancanza di padronanza del suo veicolo, 36 cpv. 4 LCStr., violazione di precedenza dei veicoli in circolazione, nonchè dell'art. 15 cpv. 3 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC): difetto di precedenza uscendo da parcheggio. D'altra parte, la Corte cantonale ha considerato Tami pure colpevole di infrazione agli art. 26 e 31, nonchè agli art. 32, velocità eccessiva, e 35 cpv. 2 e 3 LCStr., sorpasso imprudente.

D.- I convenuti hanno tempestivamente interposto al Tribunale federale un ricorso per riforma, chiedendo che la petizione sia integralmente respinta.

Essi impugnano anzitutto, come dovuta a una svista, la determinazione del danno per invalidità permanente. Negano poi che l'operazione di sorpasso e la velocità dell'automobilista siano in rapporto causale giuridicamente rilevante con l'infortunio. Questo dipenderebbe da colpa esclusiva del motociclista. I convenuti affermano inoltre che il rischio di esercizio dell'automobile è del 10% inferiore a quello della motoretta. Negano il loro obbligo al risarcimento delle spese di cura già rimborsate da altre assicurazioni e, in relazione anche con questa circostanza, contestano pure il riconoscimento di un obbligo di riparazione morale. Infine, i convenuti affermano che, contrariamente a quanto disposto dalla Corte cantonale, il danno per invalidità permanente è da calcolare solo a decorrere dal giorno della sentenza e che il danno per invalidità concretamente determinata deve essere calcolato fino a tale data.

E.- L'attore ha interposto il ricorso per riforma in via adesiva, chiedendo che la petizione sia integralmente accolta. Egli impugna la sentenza cantonale in quanto ammette una colpa del motociclista e non ammette una sua invalidità permanente.

Erwägungen

Considerando in diritto:

1. Secondo l'art. 61 cpv. 1 LCStr., se - come in concreto - due veicoli a motore sono coinvolti in un infortunio, i detentori rispondono per i danni corporali in egual misura, "salvo che le circostanze, in particolare la colpa, giustifichino un altro modo di ripartizione". A questo riguardo, la nuova legge ha assunto i principi già

stabiliti dalla giurisprudenza in applicazione dei combinati art. 39 e 37 della vecchia LA (cfr. il messaggio del CF, FF 1955, 47).

2. La giurisprudenza ha riconosciuto come circostanza nel senso suesposto anche la diversità di rischio d'esercizio (rischio inerente) dei veicoli implicati nell'infortunio (cfr. a e. RU 78 II 462, 82 II 539 consid. 1, 84 II 307 consid. 2, 86 II 52, 88 II 316). Secondo i ricorrenti, nel caso particolare, il "motorscooter" comportava un maggior rischio d'esercizio per effetto della sua più intensa vulnerabilità. Secondo l'attore, tale rischio era almeno uguale nella Oldsmobile a causa della maggior pericolosità, dipendente dalla maggior mole e superiore forza di questa autovettura. a) Il Tribunale federale ha inizialmente ammesso che si può

procedere ad una diversa ripartizione del rischio d'esercizio tenendo conto della maggior pericolosità di un veicolo per l'altro. Ne ha pertanto concluso che, in una collisione fra un treno ferroviario e un veicolo a motore, il primo produceva un rischio doppio di quello del secondo, e ne ha ripartito in conseguenza l'obbligo di risarcimento (RU 67 II 187, 69 II 159, 76 II 324). Esso ha pure riconosciuto che il rischio inerente di un'autovettura è preponderante su quello di una motocicletta (RU 68 II 127 consid. 7). In tal senso si è pure espressa la giurisprudenza cantonale (BJM 1964, 93; SJZ 60, 219 N. 154).
b) Più recentemente, il Tribunale federale ha ammesso che anche la maggior vulnerabilità di un veicolo può essere rilevante agli effetti della determinazione del rischio inerente. Esso ha statuito che una motocicletta, presentando per il conducente una più esigua difesa, può produrre un rischio d'esercizio pari o anche maggiore di quello rappresentato da un'autovettura media e, persino, da un autocarro (RU 82 II 539 consid. 1, 88 II 460; sentenze inedite 17 marzo 1964 su ricorso Waadtländische Unfallversicherung, 19 gennaio 1965 su ricorso Francioli, consid. 4). c) I riconoscimenti da parte della giurisprudenza del diverso rischio d'esercizio come circostanza rilevante agli effetti della responsabilità concernono però situazioni particolari. Di massima, il diverso astratto e approssimativo rischio inerente, per i conducenti o per i terzi, dei veicoli implicati in una collisione non comporta una diversa ripartizione della responsabilità (RU 64 II 438, 78 II 461, 82 II 539 consid. 1, 86 II 52, 88 II 316 consid. 5). Una regola che stabilisse una diversa responsabilità a dipendenza di un diverso rischio di esercizio, astrattamente definito a seconda del tipo di veicolo usato dalle persone implicate nella collisione, urterebbe alla massima ribadita nell'art. 61 cpv. 1 LCStr., secondo cui, nei casi di infortuni fra detentori, questi rispondono in parti uguali. In realtà vi sono veicoli a motore, come i ciclomotori, che presentano un minimo di pericolo per gli occupanti di altri autoveicoli, ma sono particolarmente vulnerabili. Ve ne sono altri, come i grossi autocarri, che rispetto alle motorette, sono quasi invulnerabili, ma presentano un grave pericolo per gli utenti della strada. Nei casi normali di collisione, la maggior vulnerabilità è compensata dalla minor pericolosità. D'altronde, tanto gli uni quanto gli altri hanno ugual diritto alla circolazione.

Al massimo, un maggior rischio di esercizio può essere rilevante quando la peculiarità di un determinato veicolo a motore abbia concretamente contribuito a causare il danno; vale a dire quando detta peculiarità sia in particolare più evidente rapporto causale con l'infortunio (cfr. OFTINGER, Haftpflichtrecht, II ed. I vol. 281, II 654; VOYAME, JdT 1959 79; PORTMANN ZBJV 90, 19; BREHM, SJZ 61, 72; OSWALD, BJM 1967, 19; GAROBBIO SJZ 57, 104). In concreto, tale problema non si pone, perchè l'infortunio non è stato causato da un attributo proprio al tipo di uno dei due veicoli, bensì ed esclusivamente dalla contemporanea convergenza dei due utenti su un punto stradale. Se, invece di una motoretta, Oberhänsli avesse guidato un'autovettura,

non avrebbe evitato la collisione. Avrebbe potuto subire minori danni, ma Tami non ne sarebbe presumibilmente uscito illeso. D'altronde, l'attore non avrebbe probabilmente subito minori danni se avesse effettuato l'attraversamento a piedi. d) Un diverso rischio d'esercizio diventa rilevante quando la pericolosità o la vulnerabilità di un veicolo a motore è concretamente in relazione con una negligenza o, comunque, con una circostanza per la quale il conducente - o il detentore - deve rispondere, come nei casi di utilizzazione di un veicolo in cattive condizioni di manutenzione o di velocità sproporzionata o di posizione inadeguata sui sedili o di trasporto di oggetti ingombranti. Nel caso particolare, un siffatto rimprovero non può essere rivolto all'attore. Invece Tami, viaggiando a velocità inadeguata in una strada di grande traffico, a dadi di porfido bagnati, non può non aver aggravato la normale pericolosità della sua macchina. Al riguardo è pertanto piuttosto preponderante la responsabilità dei convenuti. Ad ogni modo l'opposta contestazione dei medesimi deve essere respinta.

3. La Corte cantonale ha accolto la tesi dei convenuti, secondo cui l'attore, passando sugli spazi in cui era permesso il parcheggio dei tassì, avrebbe perso il suo diritto di precedenza a'sensi dell'art. 15 cpv. 3 ONC e quindi violato quello dell'automobilista. Secondo tale norma, chi si immette in una strada principale o secondaria da una fabbrica, da un cortile, da strade di campi, da parcheggi, da stazioni di servizio o simili, non ha alcuna precedenza. Per "parcheggio" nel senso suesposto non può però intendersi

ogni spazio in cui sia permesso sostare anche durevolmente, ma solo, come meglio precisato nei testi tedesco e francese ("Parkplatz", "place de stationnement"), una piazza o un campo adibiti a parcheggio che, conformemente alle altre simili situazioni indicate nall'art. 15 cpv. 3 ONC, siano estranei alla normale circolazione. In questi casi l'uscita dal parcheggio non dà diritto di precedenza anche perchè non costituisce intersezione a'sensi dell'art. 1 cpv. 8 ONC. Non possono invece essere considerati come "parcheggi" nel senso suesposto gli spazi in cui sia permesso parcheggiare nell'ambito della carreggiata. La segnalazione di tale possibilità sulla carreggiata stradale ha soltanto il senso di un permesso speciale che non comporta divieti non segnalati. Qualora siano liberi, l'utente può normalmente utilizzare detti spazi come ogni altro punto della strada (RU 91 IV 38 consid. 2 lett. a), così come può utilizzare le strisce zebrate sulle quali non circolino dei pedoni. Solo i veicoli parcheggiati che si apprestino a entrare in circolazione devono concedere la precedenza a'sensi dell'art. 36 cpv. 4 LCStr., ma chi è già in circolazione - come Oberhänsli nel caso particolare - anche circolando su detti spazi, perde la precedenza solo se ciò è debitamente segnalato (cfr. RU 81 IV 295 consid. 3). Le suesposte considerazioni valgono a maggior ragione per gli spazi della carreggiata nei quali è autorizzato solo il parcheggio dei tassì, perchè in questi casi, il parcheggio essendo limitato a particolari servizi, la menomazione delle possibilità di circolazione è meno intensa. La vecchia ordinanza del 17 ottobre 1932 sulla segnaletica stradale, ancora in vigore alla data dell'infortunio di cui si tratta, non contemplava alcuna speciale segnalazione per i permessi di parcheggio dei tassi; ma poichè nel caso particolare gli stessi erano in realtà specificatamente segnalati, possono servire in proposito, sia pure solo a titolo indicativo, le norme della nuova OSStr., entrata in vigore il 10 agosto 1963. Il relativo art. 55 cpv. 3 equipara i suindicati permessi speciali ai permessi di sosta per far salire e scendere i passeggeri e per caricare e scaricare delle merci; il contrassegno N. 417, adottato per indicare il permesso di sosta dei tassì, definisce lo spazio corrispondente addirittura come "spazio con divieto di parcheggio". Nel caso particolare, gli spazi con permesso per i tassì, attraversati a passo d'uomo da Oberhänsli, si distinguevano

dall'attiguo normale parcheggio anche per la loro disposizione longitudinale nel mezzo della carreggiata costi-

tutita dai prolungamenti di riva Vela e via Nassa. Il relativo spazio non poteva in nessun caso essere considerato come "uscita da un parcheggio" nel senso degli art. 1 cpv. 8 e 15 cpv. 3 ONC. D'altronde, per chi proveniva da nord su via Vela non era nemmeno possibile - almeno viaggiando a 60 km/h - di accertare a tempo debito i limiti dell'intersezione. Se anche avesse potuto farlo, Tami avrebbe dovuto rendersi conto che lo spazio in cui era permesso il parcheggio dei tassì costituiva parte integrante della carreggiata all'intersezione, e quindi considerare che, essendo libero, poteva essere utilizzato dai veicoli in circolazione. Non aveva alcun ragionevole motivo di rivendicare al riguardo un diritto di precedenza nei confronti dei veicoli provenienti dalla sua destra. D'altra parte, Oberhänsli non aveva ragione per ritenere che l'autorizzazione concessa ai tassisti di parcheggiare sulla carreggiata comportasse automaticamente particolari divieti o menomazioni di diritti per gli altri utenti della strada. Egli poteva perciò immettersi nella riva Vela, rivendicando il suo diritto di precedenza nei confronti dei veicoli provenienti da sinistra; e ciò in qualsiasi punto dell'intersezione (RU 80 IV 199, 85 IV 87). Ne consegue che Tami, non Oberhänsli, ha violato l'art. 36 cpv. 4 LCStr. Il fatto che su riva Vela la circolazione era più intensa non è, in sè, rilevante. Lo sarebbe stato solo se, contrariamente a quanto risulta in concreto, tale maggior traffico fosse stato debitamente segnalato conformemente a quanto previsto all'art. 36 cpv. 2 seconda frase LCStr. (RU 90 IV 89 lett. a).

4. Occorre invece chiedersi se Oberhänsli, voltando a sinistra sullo spazio adibito anche ai parcheggi dei tassì, non abbia violato l'art. 36 cpv. 1 LCStr., il quale gli faceva obbligo di tenersi verso l'asse della carreggiata. La Corte cantonale ha dichiarato che sul rimprovero rivolto al motociclista di aver effettuato una curva troppo stretta non risultava una prova sicura. Ne risulta che le conseguenze di tale mancanza devono essere sopportate da chi aveva l'onere della prova. Secondo la giurisprudenza stabilita in applicazione della vecchia LA, il detentore di un autoveicolo implicato in una collisione poteva esimersi dall'obbligo di risarcimento dei danni

corporali nei confronti dell'altro, solo provando che nessuna colpa poteva essergli imputata (RU 86 II 54 consid. 3). Il Tribunale federale aveva fondato questa regola sul riferimento espresso nell'art. 39 alla responsabilità prescritta nell'art. 37 cpv. 2, secondo il quale il detentore era liberato dalla sua responsabilità verso i terzi, solo provando che l'infortunio non era stato causato da sua colpa o da colpa di persone per le quali egli era responsabile (RU 76 II 230). L'art. 61 cpv. 1 della nuova LCStr., applicabile in concreto, non ha confermato la suddetta regola. Non fa più riferimento alla responsabilità verso i terzi (art. 59 cpv. 1 LCStr.) e dispone direttamente come il danno fra detentori deve essere ripartito. Non dispone invece come deve essere ripartito l'onere della prova. Ne consegue che a tale proposito è applicabile la regola generale fissata all'art. 8 CC, secondo cui chi vuol dedurre un diritto da una circostanza deve dare la prova della medesima; vale a dire che chi adduce delle circostanze giustificanti una ripartizione dell'obbligo di risarcimento, diversa da quella - in parti uguali - stabilita all'art. 61 cpv. 1 LCStr., deve darne la prova. Ogni detentore deve quindi provare la colpa della controparte e non provare l'assenza di colpa da parte sua: quest'ultima non è presunta. Nel caso particolare risulta accertato soltanto che Oberhänsli si è valso, per voltare a sinistra, dello spazio in cui era permesso il parcheggio dei tassì. La Corte cantonale ha esplicitamente dichiarato di non aver potuto accertare se, nell'ambito di tali spazi, l'attore abbia preso una curva troppo stretta. Si deve perciò presumere che li abbia utilizzati fino ai loro limiti verso l'asse della carreggiata del prolungamento di via Nassa. I detti tre spazi liberi, due dei quali appaiati, essendo disposti longitudinalmente, lasciavano libera una visuale di quasi 10 metri, e cioè per una lunghezza quasi uguale a quella della linea gialla prescrivente il divieto di parcheggiare in prossimità dei passaggi zebrati per i pedoni (art. 54 cpv. 2 OSStr.). Del resto non sono rare le intersezioni libere da divieti, nelle quali la visuale non è maggiore. Ciò nonostante, a questo riguardo, Oberhänsli non va esente da colpa. La situazione, così come risulta dagli atti, gli imponeva di allargare il più possibile la voltata anche oltre detti spazi, per aumentare la sua visuale sul traffico di riva Vela e per rendersi il più facilmente visibile agli utenti di tale strada.

Questo suo dovere gli era prescritto dal divieto di tagliare la curva (art. 13 cpv. 4 ONC) e da regole fondamentali di prudenza (art. 26 LCStr.).

5. La Corte cantonale non ha indicato a quale preciso comportamento ha riferito la violazione dell'art. 26 cpv. 1 LCStr. che essa addebita a Oberhänsli. Indirettamente si è riferita alla deposizione del teste Wittmer, il quale aveva dichiarato di non aver visto il motociclista volgere la testa verso sinistra. Ma ciò non esclude che il medesimo abbia dato un'occhiata al traffico anche in tale direzione. In proposito è determinante la circostanza, da presumere in mancanza di prove contrarie, che il motociclista si è immesso sulla riva Vela ai limiti dei parcheggi consentiti ai tassì, in condizione di essere visto e di poter vedere su detta strada, che ha poi attraversata ad arco. Peraltro è provato che Wittmer, il quale seguiva Tami a circa 10 metri, ha avuto la possibilità di scorgerlo a tempo. All'obbligo del conducente di controllare il traffico da sinistra non possono essere poste eccessive esigenze, senza annullare il diritto di precedenza. È accertato che Oberhänsli si immise nella circolazione di riva Vela a passo d'uomo. La sua manovra non costituì alcun pericolo per il furgone guidato da Wittmer che, inizialmente - fino al bar Picadilly attiguo al Globus - costituiva il veicolo più prossimo. L'attore non poteva presumere che Wittmer sarebbe stato successivamente sorpassato da un altro veicolo circolante alla illecita velocità di oltre 60 km/h. Occorre tener conto che, conformemente agli accertamenti cantonali, al momento in cui l'attore si affacciò su riva Vela, la manovra di sorpasso di Tami, richiedente una tratta di m 200, era in atto per soli m 45 e quindi da circa 3 minuti sec. Il diritto di precedenza non avrebbe senso se si dovesse esigere dall'avente diritto, anche nei casi di limitata visuale, di rendersi perfettamente conto, oltre che del traffico da destra, anche di quello proveniente da sinistra; in particolare pure di veicoli che circolano irregolarmente. Conformemente a quanto statuito dalla Corte di cassazione penale, non si può diminuire la responsabilità di chi ha violato il diritto di precedenza, pretendendo che l'avente diritto non ha sufficientemente adempiuto i suoi doveri di prudenza fondamentale (RU 93 IV 34 e seg.).
Ciò stante, e riservato quanto esposto a proposito del divieto di tagliare la curva, non si può trarre la conclusione che l'attore

si sia immesso nella riva Vela trasgredendo elementari doveri di prudenza. Il suo comportamento al riguardo non è comunque in adeguato rapporto causale con l'infortunio.

6. Già nell'iniziare il sorpasso davanti al bar Picadilly, Tami ha agito illecitamente. Alle intersezioni il sorpasso è permesso solo se la visuale è libera e se il diritto di precedenza degli altri utenti della strada non viene ostacolato (art. 35 cpv. 4 LCStr.). Per regolarmente effettuare il suo divisamento, Tami doveva contare su un tratto di strada libera di oltre 200 metri. Egli iniziò la sua manovra davanti al bar Picadilly, a pochi metri dall'accesso situato di fronte al Globus e a 45 metri dal luogo della collisione. Egli non aveva, all'inizio, alcuna visuale sui veicoli che potevano normalmente provenire da destra. Tami ha agito illecitamente anche circolando nell'abitato a oltre 60 km/h (art. 32 cpv. 2 LCStr.). Il fatto che abbia tenuto tale velocità per accelerare il sorpasso non giustifica il suo comportamento illecito (RU 85 IV 36 consid. 1). La Corte cantonale ha accertato che, allorquando il convenuto si trovò a pochi metri dal punto della collisione, era ancora seguito, a circa 10 metri, dal furgone di Wittmer, per cui non poteva aver terminato la sua manovra, decelerando e riprendendo la destra; e neppure essersi liberato dallo stato di tensione conseguente ad ogni sorpasso, riprendendo la necessaria attenzione su quanto succedeva sulle strade laterali. Se fosse stato in condizione di attenzione normale e se non avesse dovuto preoccuparsi del veicolo sorpassato, che lo seguiva da vicino, doveva - come ha fatto Wittmer - rendersi conto del motociclista; così che, frenando più tempestivamente, avrebbe presumibilmente consentito

al motociclista di passargli davanti. L'imprudenza di Tami è poi aggravata dal fatto di non aver tenuto conto che il fondo stradale bagnato, in dadi, diminuiva l'aderenza delle sue ruote alla strada e gli impediva una efficiente frenata. L'accertamento, da parte della Corte cantonale, dei dati suesposti e del relativo rapporto di causalità naturale è vincolante per questa sede (art. 63 cpv. 2 OG). Le contrarie affermazioni dei ricorrenti, particolarmente per quanto concerne detto rapporto di causalità, le reazioni di Tami e la maggior attenzione del teste Wittmer, trasgrediscono i divieti di cui all'art. 55 cpv. 1 lett. c OG.

Contrariamente a quanto affermano i ricorrenti, non si può neppure negare che il nesso causale nello svolgimento delle suesposte circostanze sia adeguato e quindi giuridicamente rilevante. È chiaro infatti che una manovra di sorpasso in posizione di difettosa visualità, prossima ad un'intersezione ed a velocità eccessiva, può normalmente causare un infortunio come quello di cui qui si tratta.

7. E pertanto acquisito che le responsabilità dei convenuti, certo non inferiori dal profilo del rischio d'esercizio, sono decisamente maggiori da quello della colpa. All'attore può essere rimproverato solo di aver effettuato la curva troppo stretta, violando gli art. 36 cpv. 1 LCStr. e 13 cpv. 4 ONC. Per contro Tami è colpevole di aver circolato a velocità eccessiva (art. 32 cpv. 2), di aver effettuato un sorpasso (inutile) in prossimità di una intersezione senza sufficiente visuale (art. 35 cpv. 4 LCStr.) e di aver violato il diritto di precedenza del veicolo proveniente da destra (art. 36 cpv. 2 LCStr.). La causalità del suo illecito comportamento con l'infortunio è determinante. La relativa responsabilità deve essere riconosciuta per due terzi a carico dei convenuti. Questi debbono pertanto risarcire in tale misura i danni subiti dall'attore.

8. La ricorrente Elvezia contesta che l'attore abbia diritto di esigere, anche nei suoi confronti, il risarcimento delle spese mediche e di cura, in quanto tali spese sono già state rimborsate dall'assicurazione Winterthur, presso la quale Oberhänsli era assicurato per l'uso della motoretta, e dalla Zurigo, assicuratrice del personale dell'azienda, da cui il medesimo dipendeva. a) L'art. 57 dell'ordinanza sulla responsabilità civile e l'assicurazione in materia di circolazione stradale (ORCStr.), anzitutto invocato dalla ricorrente Elvezia, stabilisce che i conducenti di motoveicoli devono essere assicurati per infortuni propri e dei passeggeri, fra altro, per le spese di guarigione fino a un minimo di fr. 2000.–. Secondo il quarto capoverso dello stesso articolo, il rimborso delle spese di guarigione può essere diminuito dell'importo che deve essere pagato da una persona civilmente responsabile, se quest'ultima è in grado di effettuare il pagamento.
La ricorrente pretende, da una parte, che versando integralmente la somma assicurata, la "Winterthur" avrebbe riconosciuto la colpa esclusiva dell'assicurato e, dall'altra, che almeno

nei limiti della responsabilità riconosciuta a carico dell'infortunato, questi non ha il diritto di chiederne nuovamente il rimborso. La relativa contestazione è certamente destitutita di fondamento. È chiaro infatti che l'attore può esigere dalla convenuta il risarcimento dei danni solo in quanto di tali danni non sia egli stesso responsabile. La questione della cumulazione delle pretese si pone solo in quanto la convenuta sia tenuta a rispondere di danni già risarciti da terzi. Ma anche in questi limiti la contestazione della convenuta è evidentemente infondata. L'art. 57 ORCStr. stabilisce soltanto le prestazioni "minime" dell'assicurazione obbligatoria prescritta all'art. 78 LCStr. per i conducenti di motoveicoli. Al riguardo è precisato che per le sue spese di guarigione, il motociclista deve essere assicurato fino alla concorrenza di un minimo di fr. 2000.–. Anche la disposizione fissata alla seconda frase dell'art. 57 cpv. 4 ORCStr., secondo cui il rimborso delle spese di guarigione "può" essere diminuito dell'ammontare dovuto da una persona civilmente responsabile, deve essere compresa nel

contesto dell'obbligo di stipulare l'assicurazione per un minimo. Nulla impedisce però che le parti, in virtù della loro libertà contrattuale, stabiliscano prestazioni maggiori e che l'assicuratore rinunci al diritto di ridurre le sue prestazioni in concorrenza con quelle, per le quali risponde la persona civilmente responsabile. È quindi escluso che il diritto dell'infortunato nei confronti di quest'ultima decada per effetto della prestazione effettuata dall'assicurazione del motoveicolo. L'art. 57 ORCStr. è inteso a stabilire le prestazioni minime che devono essere coperte da questa assicurazione, ma non vieta una cumulazione di pretese per effetto di obblighi di risarcimento di terzi. b) Per l'assicurazione contro i danni, la LCA stabilisce, al suo art. 72 cpv. 1, che il credito spettante all'avente diritto verso terzi per atti illeciti passa all'assicuratore fino alla concorrenza dell'indennità da lui pagata. Ne consegue che il danneggiato può esigere il risarcimento dei suoi danni solo dall'assicuratore o solo dall'autore dell'atto illecito. Invece, per l'assicurazione delle persone, l'art. 96 LCA dispone che i diritti del danneggiato verso i terzi non passano all'assicuratore.

BGE 94 II 173 S. 187

Secondo la ricorrente Elvezia, l'assicurazione delle spese mediche e di cura adempie i requisiti dell'assicurazione contro i danni; un dubbio potrebbe sussistere - aggiunge la convenuta - solo sull'adempimento di tali requisiti anche per l'assicurazione di un'indennità giornaliera. Conseguentemente, per detto titolo l'attore, in quanto già risarcito dalle assicurazioni Zurigo e Winterthur, non avrebbe diritto di proporre la stessa rivendicazione alla convenuta. Il Tribunale federale ha ripetutamente statuito che la norma dell'art. 96 LCA si applica anche al risarcimento di spese di guarigione, rimborsate dall'assicuratore sulla base di un contratto di assicurazione contro gli infortuni (RU 70 II 229 e seg., 73 II 39 e seg., 89 II 124 consid. 6; cfr. anche RU 77 II 165, 81 II 167). Vero è che, come affermano i ricorrenti, nella letteratura prevale la tesi, secondo cui la pretesa contro l'autore del danno al risarcimento di dette spese passa all'assicuratore, se il contratto di assicurazione le considera come un danno causato dal temuto evento assicurato. In questo caso si tratterebbe di una assicurazione contro i danni nel senso dell'art. 72 LCA; l'art. 96 LCA comprenderebbe nelle assicurazioni di persone, solo le assicurazioni a somme determinate, nelle quali il diritto dell'assicurato sorge, indipendentemente dal realizzarsi di un danno, per effetto della mera realizzazione dell'evento che condiziona la prestazione dell'assicuratore (cfr. a e. GAROBBIO ZBJV 81 p. 289 e seg., 329 e seg.; OFTINGER, Haftpflichtrecht, II ed. I 340 e seg. e citazioni n. 17; sfr. inoltre GAUGLER, SVZ 29, p. 65 e seg., 108 e seg. e STAUFFER, SJZ 59 p. 177 e seg.). In realtà, durante i lavori preparatori, la nozione di assicurazione di persone ("Personenversicherung") nel senso datole dal III titolo (art. 73 e seg.) della legge e dall'art. 96, era stata contrapposta a quella inizialmente designata assicurazione di cose ("Sachversicherung"); e ciò tanto nel disegno di legge Roelli, quanto nel messaggio del Consiglio federale (FF ed. tedesca 1904 I 331 e seg.). L'autore del disegno di legge e il Consiglio federale dichiararono che detti termini erano stati scelti consciamente: essi dispensavano il legislatore dal decidere sulla controversia dottrinale di sapere se l'assicurazione sulla vita dovesse essere considerata come una assicurazione contro i danni (ROELLI ZSR nF. 18, p. 551; FF ed. tedesca 1904 I 257). Non vi è perciò dubbio che l'anzidetta suddivisione non

BGE 94 II 173 S. 188

è stata fondata sulla considerazione che in una delle due assicurazioni, l'assicuratore deve rimborsare un determinato danno, mentre che nell'altra esso deve pagare una somma determinata, indipendentemente dal realizzarsi di un danno. Per assicurazioni delle persone si intesero piuttosto quelle concernenti la vita e l'integrità corporale delle persone. Nella discussione parlamentare, il Consiglio nazionale dispose la sostituzione della designazione "Sachversicherung" con quella di "Schadensversicherung", ma soltanto nell'intento di conformarsi alla terminologia unitaria adottata nei rapporti internazionali (Protokoll der Beratung der Nationalratkommission, p. 15; Boll. sten. 1907 CN p. 532 e seg., CSt. 512). Come fatto rilevare nella discussione, la modifica

aveva solo importanza letterale. Una modificazione sostanziale, vale a dire l'istituzione di un diverso criterio per distinguere le assicurazioni del II da quelle del III titolo, non fu prevista. Lo dimostra il fatto che per queste ultime venne mantenuta la designazione di "Personenversicherung". Conformemente alla proposta dell'autore del disegno di legge, la subrogazione delle pretese è stata poi limitata alle assicurazioni non di persone. Nei casi di assicurazione di cose ("Sachversicherung") si ritenne che un plurimo riconoscimento dello stesso danno urtasse a principi fondamentali di equità. In questo caso, si perseguì lo scopo di impedire che l'esclusione della subrogazione compromettesse "das Assekuranzgeschäft in privatrechtlicher und öffentlich-rechtlicher Beziehung". Per tale esclusione nelle assicurazioni di persone, si ritenne per contro che le suesposte considerazioni non fossero determinanti perchè, dovendosi prescindere dalla stima dei valori della vita umana, non poteva essere posto un limite alla liquidazione dei danni relativi (ROELLI, Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, mit Motiven, Ergänzung der Vorlage vom Januar 1896, p. 78; ROELLI ZSR nF. 18, 623; Messaggio del CF, FF ed. tedesca 1904 I 316 e seg.; cfr. inoltre ROELLI, Die Rechte des Versicherers bei Tötung und Körperverletzung des Versicherten gegen den Täter oder verantwortlichen Dritten, ZBJV 28, 42 e seg.). Ne consegue che nelle assicurazioni delle persone si escluse la subrogazione non perchè o quando queste sono a somme determinate, bensì perchè si volle ammettere il risarcimento del danno nella misura predisposta in relazione all'evento temuto, indipendentemente dalla sua essenza oggettiva.

BGE 94 II 173 S. 189

Conseguentemente, il titolo III della LCA non contiene alcuna delle disposizioni sulla soprassicurazione, sulla doppia assicurazione e sul valore di risarcimento, contenute invece nel II titolo (cfr. art. 51, 53, 62, 71 cpv. 1, 97). Ciò stante, se non è repellente ammettere che nelle assicurazioni delle persone, verificandosi l'evento temuto, si conseguisca un versamento maggiore del danno oggettivo subito, devesi pure consentire che l'assicurato, pur avendo conseguito il risarcimento contrattualmente prestabilito con l'assicuratore, possa inoltre perseguire l'autore del danno. Non si può quindi affermare che, anche in queste assicurazioni, si debba ammettere la subrogazione per impedire che l'assicurato conseguisca vantaggio dall'esistenza del contratto di assicurazione. Non si può comunque inferirne che a tale riguardo l'assicurazione delle persone sia compromessa. I motivi per i quali la subrogazione è ammessa nelle altre assicurazioni non ricorrono nelle assicurazioni delle persone, neppure nei casi in cui le parti nel contratto assicurativo fanno dipendere l'obbligo di pagamento dal verificarsi di un danno patrimoniale; ad esempio, quando è convenuto che l'assicuratore deve rimborsare le spese di guarigione, le spese funerarie o le perdite di guadagno, conseguenti alla temporanea o definitiva incapacità al lavoro. Le parti possono stabilire anche somme determinate, inferiori ai danni reali, presupponendo l'assicurato che qualora la relativa causa dipenda da atto illecito, gli è data la possibilità di inoltre perseguire il colpevole. Determinante al riguardo è solo la pertinenza dell'assicurazione alla vita e all'integrità della persona umana. Qualora tale presupposto sia adempiuto, il fatto che l'assicurato consegua più del danno oggettivo o magari più volte il medesimo è irrilevante agli effetti dell'applicazione della vigente norma legale (art. 96 LCA). Il tentativo di trasformare delle assicurazioni delle persone in "assicurazioni contro i danni", qualora l'obbligo di pagamento del assicuratore dipenda contrattualmente da una concreta esigenza di denaro, urta d'altronde al principio della libertà contrattuale. Non si vede infatti, perchè l'adempimento di tale condizione debba automaticamente privare il danneggiato della sua azione nei confronti dell'autore dell'atto illecito generatore del danno. Secondo l'art. 98 LCA, la prescrizione dell'art. 96 non può essere variata a danno dell'assicurato. In proposito, la legislazione svizzera si distingue dalla tedesca.

BGE 94 II 173 S. 190

Contrariamante a quanto stabilito nella LCA, la dottrina e la giurisprudenza germaniche equiparano l'assicurazione

contro gli infortuni all'assicurazione contro i danni, e ammettono quindi la subrogazione in applicazione del § 67 della relativa legge che la prevede esplicitamente (PRÖLSS, Versicherungsvertragsgesetz, 16 a ed., § 67, nota 9). Questa regola non è applicabile alla legge svizzera. Al riguardo non si può comunque argomentare che la promessa dell'assicuratore di coprire un concreto danno patrimoniale tramuti il contratto in una assicurazione contro i danni. La legge svizzera non fa dipendere la subrogazione dal fatto che l'assicuratore sia obbligato a risarcire un danno concreto, bensì dal bene giuridico che il temuto evento può compromettere. Anche l'obiezione, nel senso che pure l'assicurazione sulla responsabilità civile può concernere le persone ed è, secondo la giurisprudenza, nondimeno una assicurazione contro i danni (cfr. a e. STAUFFER SJZ 59, 178), non può portare a diversa conclusione. Nella assicurazione sulla responsabilità civile l'evento temuto non compromette la vita o l'integrità dell'assicurato, ma può rendere questi responsabile di risarcimento e di riparazione morale nei confronti di terzi. Con tale contratto, l'assicurato si mette al riparo da una perdita meramente economica. Il fatto che il suo obbligo può dipendere dal ferimento o dalla morte di una persona non modifica la natura del contratto stipulato fra le parti. Infine, la tesi dei ricorrenti non è giustificata neppure da ragioni di equità. L'assicurato consegue il diritto all'indennità versando determinati premi. Certo, questi potrebbero essere ridotti se l'assicuratore sapesse di essere subrogato nei diritti di risarcimento dell'assicurato. Tuttavia il legislatore presuppose che l'assicuratore non tenesse conto di tali diritti (verbale della sottocommissione giuridica sulla discussione del disegno di legge del prof. dott. ROELLI, p. 65, art. 68). Comunque sia, le relative chiare disposizioni di legge non possono essere diversamente applicate.