

Sentenza n. 1040/2015 pubbl. il 25/06/2015
RG n. 6850/2013
Repert. n. 2275/2015 del 16/07/2015

N. R.G. 6850/2013



TRIBUNALE ORDINARIO di REGGIO EMILIA
SEZIONE SECONDA CIVILE
VERBALE DELLA CAUSA n. r.g. 6850/2013

tra

PARTE ATTRICE

e

PARTE CONVENUTA

Oggi 25 giugno 2015 ad ore 915 innanzi al dott. Luca Ramponi, sono comparsi:

Per parte attrice
Per parte convenuta

Il Giudice invita le parti a precisare le conclusioni.
I procuratori delle parti precisano le conclusioni come segue:

- per parte attrice come da note conclusionali depositate
- parte convenuta come da note conclusionali depositate

Dopo breve discussione orale, il Giudice pronuncia sentenza ex art. 281 *sexies* c.p.c. dandone lettura.

Il Giudice

dott. Luca Ramponi

GIURET



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO di REGGIO EMILIA
SEZIONE SECONDA CIVILE

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Luca Ramponi ha pronunciato ex art. 281 *sexies* c.p.c. la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al n. r.g. 6850/2013

PARTE ATTRICE

contro

PARTE CONVENUTA

CONCLUSIONI

Le parti hanno concluso come da verbale d'udienza.

Concisa esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione

La [redacted] s.a. ha esercitato la azione di regresso del Fondo di Garanzia per le vittime della strada, prevista dall'art. 292 comma 1 Cod. Ass. priv., adducendo di aver risarcito i signori [redacted] e [redacted] nonché la società DCM Soluzioni Informatiche dei danni patiti dal sinistro occorso mentre la vettura Mazda 6 di proprietà della società, la Lancia Lybra di proprietà di [redacted] e condotta da [redacted] venivano a collidere con il motociclo di proprietà di [redacted] e condotto dal signor [redacted] qualunque, quale impresa delegata per territorio del Fondo di Garanzia ha chiesto la condanna della sig.ra [redacted] in via di regresso.

Parte convenuta si è costituita eccependo la prescrizione quinquennale del diritto risarcitorio e, nel merito, la carenza di legittimazione passiva per non essere mai stata proprietaria del ciclomotore in oggetto (all'epoca dei fatti circolante con mero contrassegno o "targhino" senza registrazione al PRA); ha poi contestato la esatta dinamica del sinistro e il coinvolgimento delle vetture Mazda nonché la presenza della signora [redacted] come trasportata su tale vettura.

L'eccezione di prescrizione è infondata.

La esercitata la azione di regresso dell'assicuratore designato per il Fondo di Garanzia prevista dall'art. 292 Cod. Ass. priv. che abbia provveduto a risarcire il danno patito a seguito di sinistro con coinvolgimento di veicolo non assicurato (ai sensi dell'art. 283 comma 1 lett. b) del medesimo codice).

Orbene, tale norma del Codice delle Assicurazioni è del tutto identica a quella originariamente prevista dall'art. 29 legge 990/1969: con riguardo a tale ultima disposizione deve quindi richiamarsi il condivisibile orientamento della Suprema Corte, secondo la quale "in tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli a motore, l'impresa designata dal Fondo di garanzia per le vittime della strada che agisca ai sensi dell'art. 29 della legge 24 dicembre 1969 n. 990 (applicabile "ratione temporis") non è soggetta al termine di prescrizione biennale, applicabile all'azione risarcitoria spettante al danneggiato della circolazione stradale, perché il suo diritto non è condizionato e non deriva dal diritto del danneggiato al risarcimento dei danni, ma trova il suo fondamento nella suddetta azione specifica, prevista dalla legge, che è soggetta all'ordinario termine di prescrizione decennale" (Cass., Sez. 3, Sentenza n. 15303 del 19/06/2013; Sez. 3, Sentenza n. 10827 del 11/05/2007; Sez. 3, Sentenza n. 10176 del 17/10/1997).

Non si ignora un difforme orientamento più risalente che riconduceva la azione in questione alla ipotesi di alla surrogazione legale di cui all'art. 1203, n. 5) c.c. (v. tra le altre anche Cass. S.U. N. 12014 del 1991 Rv. 474576; N. 9956 del 1997 Rv. 508799; N. 366 del 2002 Rv. 551552; Sez. 3, Sentenza n. 366 del 15/01/2002).

Siffatta seconda impostazione trova ora, però, uno sbarramento nell'interpretazione sistematica, e logica, oltre che letterale, del disposto dell'art. 292 Cod. Ass. Priv.: infatti, la norma distingue tra il diritto/azione di regresso, previsto nel caso in cui l'impresa designata abbia risarcito il danno nei casi previsti dall'art. 283, comma 1, lettere a) b), d), d-bis) e d-ter) e il diritto/azione di surrogazione a favore della impresa Assicuratrice che abbia risarcito il danno nell'ipotesi di cui all'art. 283 comma 1, lettera c). Ne consegue che, ora, l'azione di regresso è disciplinata (nei casi per i quali è prevista) in modo autonomo e, contrapposto espressamente ad una azione di surrogazione. Sicché ne è corroborata la soluzione accolta, anche con riguardo alla disposizione, invero meno univoca, dell'art. 29 legge 990/1969, dall'orientamento più recente di legittimità.

Nel caso di specie è certo che l' [redacted] abbia esercitato l'azione di regresso prevista come diritto autonomo dalla prima alinea dell'art. 292 Cod. Ass. priv. per il caso di sinistro cagionato da veicolo privo di assicurazione: ne consegue che l'azione è sottoposta all'ordinario termine decennale di cui all'art. 2946 c.c. e non è prescritto.

L'eccezione relativa alla carenza di legittimazione passiva è infondata.

Al riguardo si osserva che è provato che il motoveicolo [redacted] non fosse assicurato.

Nessuna altra polizza assicurativa per la RCA era stipulata a nome del conducente del mezzo o della signora [redacted] (questi pacifici).

Quanto alla legittimazione passiva di [redacted] quale responsabile civile va osservato come l'istruttoria abbia consentito di accertare i seguenti elementi di fatto:

- a) la convenuta ha allegato di non essere mai stata proprietaria del motociclo né di alcun motociclo;

GIUDIZI

b) è pacifico e indubbio che [redacted] fosse proprietaria e titolare del contrassegno apposto sul motociclo coinvolto nel sinistro e del certificato di idoneità tecnica con cui il medesimo circolava, previsti come obbligatori dall'art. 97 Cod. Strada vigente all'epoca dei fatti di causa: in tal senso valga in modo indubbio il doc. 10 att., maschera di assegnazione dei contrassegni per ciclomotori alla medesima intestata e rilasciata dalla Motorizzazione di Firenze, dalla quale si evince come la sottoscrizione sulla richiesta di rilascio del "targhino" sia stata sottoscritta dalla medesima. La convenuta nonostante abbia, in comparsa di risposta, adombrato la possibilità che tale sottoscrizione sia stata apposta da altri non ha né disconosciuto la sottoscrizione dopo che il documento è stato offerto in comunicazione (nella I memoria di parte attrice ex art. 183 c.p.c. comma VI, dovendo parte convenuta provvedervi al più nella III memoria ex art. 183 comma VI c.p.c.) né ha proposto querela di falso avverso il documento (in sede civile) o denunciato la falsificazione dello stesso (almeno agli atti non risulta alcun procedimento penale o notizia di reato in proposito). Ne consegue che deve inferirsi la sicura proprietà del contrassegno in capo alla signora [redacted].

c) La Polizia Municipale [redacted] [redacted], nel verbale relativo al sinistro, acclarato la proprietà del ciclomotore in capo alla signora [redacted].

I suddetti elementi di fatto vanno considerati alla luce delle norme applicabili alla specifica fattispecie. In ordine a queste ultime va osservato che la legge 990 del 1969 vigente all'epoca dei fatti sanciva l'obbligo (art. 1) di assicurazione per la Responsabilità civile connessa alla circolazione dei motocicli di ogni tipo senza guida di rotta anche per i motocicli, a partire dal 1993 era infatti stata abrogata la norma speciale dell'art. 5 della citata L. 990/1969 relativa a motocicli e mezzi agricoli.

Pertanto deve applicarsi alla fattispecie concreta la norma generale dell'art. 193 C.d.S. allora vigente che stabiliva un divieto di circolazione per i veicoli a motore (di qualunque tipo) non assicurati, e tale norma va coordinata, appunto, con l'art. 1 della L. 990/1969 nel quale è contenuto un espresso rinvio alle norme del codice civile sui responsabili dei sinistri stradali ed in specie all'art. 2054 c.c. che chiarisce come siano da intendersi responsabili del sinistro tanto il conducente del mezzo che, in solido con questi, il proprietario (o titolare di altro diritto reale minore sul) del medesimo;

Dato il rinvio operato dalla norma di cui all'art. 1 legge 990/1969 cit. all'art. 2054 c.c. si deve determinare il soggetto in concreto tenuto alla stipula del contratto di assicurazione nella persona del conducente, nonché, se diversa da quest'ultimo, del proprietario o dell'usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio del mezzo.

Non può invece spiegarne alcun effetto sulla determinazione del soggetto tenuto alla assicurazione obbligatoria la specifica normativa sull'obbligo di apposizione del contrassegno sul motociclo, sancita dalla versione vigente all'epoca dei fatti dell'art. 97 C.d.S.: in questa disposizione non sussiste alcun riferimento esplicito all'obbligo assicurativo benché si identifichi il titolare del contrassegno con il "responsabile della circolazione" del veicolo;

Invero, tale riferimento alla nozione di responsabilità non può ritenersi fondasse un obbligo di assicurazione direttamente in capo al titolare del "targhino", idonea a superare quale *lex specialis* l'efficacia di imputazione di tale obbligo in capo al proprietario del mezzo stesso ai sensi della norma generale: non può attribuirsi valore eccessivo in fatti alla suggestione apparentemente evincibile dalla *littera legis* evocante il concetto di responsabilità; d'altro canto, benché nei fatti potesse verificarsi per il sistema vigente una scissione tra titolarità del targhino e proprietà del mezzo le norme del codice

della strada, è da ritenersi che le disposizioni del C.d.S. si riferissero esclusivamente alla responsabilità extracontrattuale o amministrativa per la circolazione del veicolo, non contribuendo, invece, alla determinazione della soggetto passivo dell'obbligo di contrarre la polizza assicurativa: considerato infatti che gli obblighi a contrarre sono di natura eccezionale, costituendo una deroga al principio di libertà negoziale, le norme che li prevedono, come l'art. 1 della Legge 990/1969, non possono che interpretarsi restrittivamente, non essendone consentita, peraltro, un'estensione analogica; e sarebbe invece una estensione analogica dell'art. 1 citato quella linea ermeneutica che pretendesse di trarre dalla definizione dell'art. 97 C.d.S. un obbligo a contrarre polizze assicurative in esso non sancito espressamente, né ricavabile in via interpretativa dal sistema, in capo direttamente al titolare del mero "contrassegno" dei motocicli. Non può ritenersi che un eventuale concorso nella responsabilità civile o amministrativa per la circolazione del mezzo – certamente ipotizzabile in chi consentisse a terzi di circolare con il proprio targhino – fondasse, per ciò stesso, indirettamente o direttamente, l'obbligo assicurativo.

Diverso profilo è, per contro, quello concernente il valore da attribuire alle norme di cui all'art. 248 e 249 Reg. Att. C.d.S. con riferimento alla qualificazione del rapporto di fatto dell'intestatario del contrassegno (e del certificato di idoneità tecnica) con il motociccolo su cui il targhino fosse apposto, anche ai fini di cui all'art. 1153 c.c.

Tali norme regolamentari, infatti – giova ricordarlo – stabilivano il collegamento del numero identificativo del contrassegno ad un determinato soggetto, persona fisica o giuridica, indipendentemente dal rapporto giuridico di queste ultime col motociccolo su cui il "targhino" fosse per ventura apposto: nondimeno, benché l'art. 249 cit. sancisse che in caso di trasferimento della proprietà di un motociccolo il titolare del targhino potesse mantenere la titolarità del targhino per apporlo su altro motociccolo, ciò poteva legittimamente avvenire solo nei limiti stabiliti in particolare dall'art. 248 comma 3 Reg. Att. C.d.S.; quest'ultima norma prescriveva infatti che "la targa è strettamente legata al titolare, che la applica solo al veicolo identificato nel certificato di circolazione di cui risulta intestatario. Chi risulta intestatario di più veicoli deve conseguentemente munirsi di un corrispondente numero di certificati di circolazione e di targhe".

Dal coordinamento tra le norme sopra richiamate consegue che chi apponesse un contrassegno di cui era titolare su un motociccolo circolante dovesse ritenersi presumivamente, anche di fronte ai terzi, "intestatario" del medesimo.

L'art. 248 Reg. Att. C.d.S. peraltro si inseriva in un sistema di circolazione della proprietà dei motocicli fondato sulla regola del possesso vale titolo di cui all'art. 1153 c.c., propria dei beni mobili non registrati: in tal senso va ricordato che, all'epoca dei fatti, i motocicli del tipo di quello coinvolto nel sinistro non potevano considerarsi beni mobili registrati, non esistendo alcun registro pubblico in relazione alla proprietà ed alle cessioni o trasferimenti degli stessi.

Sicché appare evidente che, in assenza di elementi fattuali oggettivi contrari, colui che fosse intestatario del contrassegno apposto su un mezzo, proprio in forza della norma di cui all'art. 248 C.d.S. dovesse considerarsi possessore e presumivamente proprietario del motociccolo su cui il contrassegno era posizionato; potendo peraltro la prova della proprietà del bene di cui era onerato l'attore fornirsi con ogni mezzo anche con presunzioni, rispetto alle quali evidentemente elemento fattuale non irrilevante doveva considerarsi l'intestazione nominativa del contrassegno concretamente apposto sul mezzo.

Orbene, nel caso di specie, è certo che il contrassegno fosse di proprietà di [REDACTED] che fosse apposto, al momento del sinistro sul motociccolo condotto da [REDACTED]

È vero che l'incidente è avvenuto a Bari, molto distante dal luogo di residenza del [redacted]. Tuttavia a parte questo elemento, ogni altro indizio conduce a ritenere la presuntiva proprietà del motociclo in capo alla convenuta: esso era condotto da un comazionale della medesima, il contrassegno era di sua proprietà e non risultano denunce di smarrimento o di falsificazione, nemmeno dopo la instaurazione della causa (ciò che invece sarebbe stato anche ordinariamente da attendersi se davvero la titolarità non fosse stata sua).

Ne consegue la sussistenza di legittimazione passiva del [redacted]. Ciò premesso, è necessario accertare in concreto le rispettive responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nello scontro, rilevato che, per costante giurisprudenza della Suprema Corte, la presunzione legale di colpa di cui all'art.2054 comma 2 c.c. ha funzione meramente sussidiaria ed opera solamente se non sia possibile accertare in concreto le rispettive responsabilità: in particolare, ove risulti che l'incidente si sia verificato per colpa esclusiva di uno dei conducenti e che nessuna colpa per converso sia ravvisabile nel comportamento dell'altro, quest'ultimo resta esonerato dalla presunzione in questione e non è tenuto a provare di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno (Cass. 29883/08). La dinamica del sinistro è provata in primo luogo dal verbale di accertamenti effettuati dalla polizia Municipale di Bari.

Dal verbale si evince che il sinistro è avvenuto alle ore 1540 del 10 agosto 2003 a Bari presso la intersezione semaforica, con lanterna funzionante, sulla strada Provinciale [redacted] con la seguente dinamica: - il veicolo Lancia Lybra condotto da [redacted] proprietà di [redacted] percorreva la via Quaranta proveniente da Carbonara e diretto a Triggiano, quando, giunto all'intersezione semaforica con la via Fanelli, entrava in collisione con il motociclo condotto dal [redacted] di proprietà di [redacted] posto che il motociclista avrebbe impegnato l'incrocio nonostante il rosso per la sua direzione di marcia; - il motociclista veniva, a causa dell'urto, sbalzato in aria andava poi a sbattere contro la vettura Mazda 6 di proprietà della società DCM Soluzioni Informatiche e condotta da [redacted] la cui era trasportata la signora [redacted]. Dalle dichiarazioni del sig. [redacted] conducente della vettura Mazda 6 -- che si trovava a provenire sulla SP 144 direzione Triggiano Carbonara -- risulta che, mentre la sua vettura, avuto percezione del segnale di verde, si arrestò per attendere il passaggio della vettura Lancia Lybra, proveniente dalla sua destra e con segnale verde, anch'essa, il motociclo, circolante sulla SP 80 direzione [redacted] non si arrestava all'alt e per questo andava a impattare, prima con la [redacted] e, successivamente, con [redacted]. [redacted] si trovava su una vettura ferma al semaforo appena dietro alla [redacted] alta analoga dinamica del sinistro. I signori [redacted] hanno pienamente confermato la versione dei fatti già fornita in sede di dichiarazioni scritte allegate al verbale anche quando sono stati sentiti per rogatoria ex art. 203 c.p.c. avanti al Tribunale di Bari.

Non vi è ragione di dubitare della attendibilità delle concordi dichiarazioni di due soggetti i quali erano o completamente indifferenti [redacted] non coinvolto nel sinistro e rintracciato solo successivamente come teste in quanto mero conoscente del conducente della Lybra), o sostanzialmente indifferenti [redacted] quando è stato sentito come testimone nel presente giudizio egli era già stato integralmente risarcito dal Fondo di Garanzia e non aveva particolari interessi nella causa presente).

Tale dinamica d'altro canto risulta avvalorata dai danni rilevati dagli operanti della Polizia Municipale di Bari sulle vetture: a) sulla parte anteriore destra della Lancia Lybra, ossia in posizione assolutamente

GIURATI

