

SCHEMI RIPARTIZIONE RESPONSABILITA' INCIDENTI STRADALI

(BAREM DI RESPONSABILITA')

DEFINIZIONI (ai soli fini dell'applicazione degli schemi di ripartizione)

- CARREGGIATA parte della strada normalmente destinata alla circolazione dei veicoli e degli animali
- FILA DI VEICOLI successione di veicoli (due o più) posti l'uno dopo l'altro: si considerano nella stessa fila i veicoli che si trovano, anche solo in parte, nel prolungamento l'uno dell'altro
- CAMBIAMENTO DI FILA manovra con la quale un veicolo lascia la sua fila per assumere quella di un altro veicolo. E' assimilata ad un cambiamento di fila ogni deviazione della direzione di marcia di un veicolo che intralcia la circolazione dell'altro veicolo
- ASSE MEDIANO DELLA STRADA - linea continua costituente la mezzeraia;
- - linea ideale che divide a metà la carreggiata o la parte di carreggiata lasciata disponibile da una fila di veicoli in sosta quando non vi è la linea continua
- ZONA DI SOSTA spazio che i veicoli utilizzano per la sosta

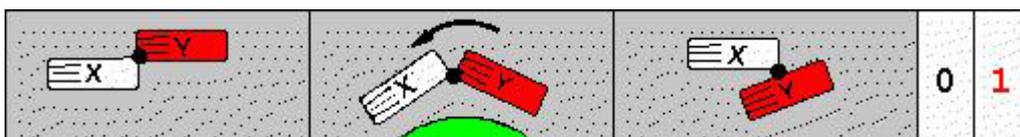
BAREM DI RESPONSABILITA'

Gli schemi elencati sono quelli utilizzati normalmente nella attribuzione di responsabilità tra gli uffici liquidazione danni delle compagnie di assicurazione. La molteplicità dei diversi casi viene normalmente ricondotta agli esempi che seguono.

Quando un assicuratore risarcisce l'assicurato per conto di un altro (Convenzione Indenizzo Diretto) vengono anche codificati come "Caso n".

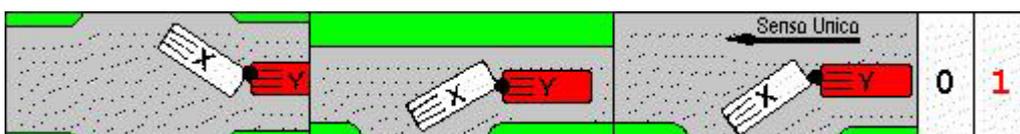
Veicoli in circolazione nello stesso senso

Caso 10 - Veicoli X e Y che seguono la stessa direzione su unica fila.



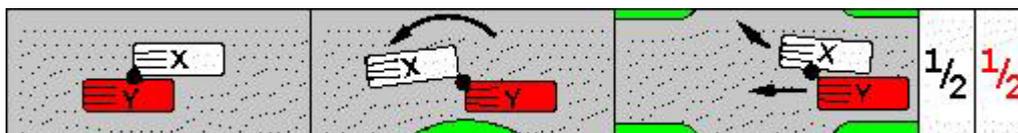
La responsabilità di Y che tampona X che precede è totale.

Caso 11 - Veicolo X che svolta in una strada laterale a dx. o a sx.



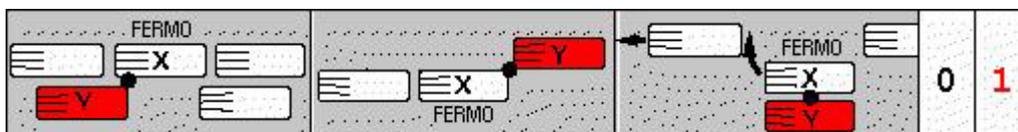
La responsabilità di Y che tampona X (urtato posteriormente) che precede è totale se la circolazione è ammessa su unica fila.

Caso 13 - Veicoli X e Y in marcia su due file diverse e si urtano di fianco senza cambiamento di fila dichiarato.



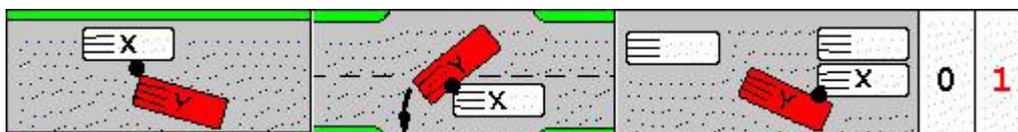
La responsabilità è concorsuale al 50%, si applica in particolare nel sorpasso senza cambiamento di fila. Se il sorpasso è vietato o in presenza di linea continua vv. caso 50.

Caso 14 - Veicoli X e Y non cambiano di fila ma il veicolo X è fermo.



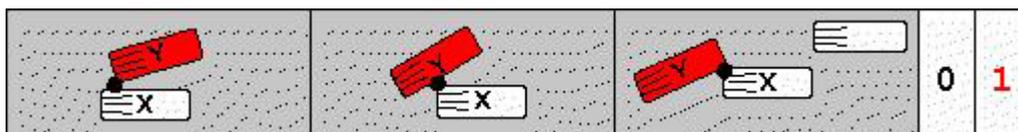
La responsabilità di Y è totale se il veicolo X è fermo (la prova di tale circostanza deve essere accertata)

Caso 15 - Veicolo Y cambia di fila



La responsabilità di Y è totale. Il caso si applica quando Y cambia di fila per qualsiasi ragione, anche per svoltare su strada laterale, per sostare in marcia avanti, per immettersi in una zona di sosta o in un luogo non aperto alla circolazione pubblica. Il caso si applica anche quando Y è superato da X con eccezione del caso di divieto di sorpasso (vv. caso 50). La prova del cambiamento di fila è obbligatoria, in mancanza di tale prova si applicano i casi 13 o 14. Se il punto d'urto è situato nella parte laterale o anteriore di Y, i veicoli devono essere considerati su due file diverse anche se poco prima della collisione circolavano sulla stessa fila.

Caso 16 - Veicolo Y che si rimette in marcia dalla posizione di sosta.



La responsabilità di Y è totale.

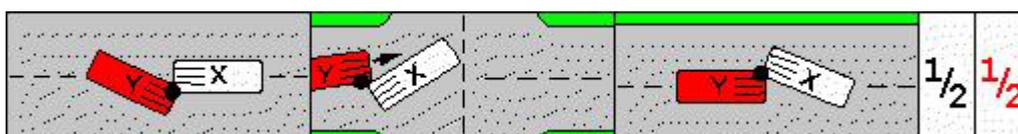
Veicoli in circolazione in senso inverso

Caso 20 - Veicolo Y che impegna l'asse mediano o lo sorpassa anche per imboccare una strada a sx., veicolo X che marcia sulla propria corsia.



La responsabilità di Y è totale (il caso si applica quando è provata la posizione dei veicoli rispetto all'asse mediano della strada (in mancanza di prova si applica il caso 21)).

Caso 21 - Veicoli X e Y che impegnano ambedue l'asse mediano e la cui posizione sulla strada non può essere determinata in rapporto all'asse mediano stesso.



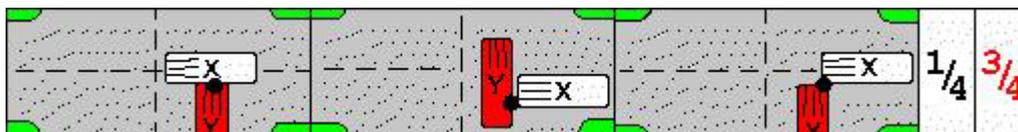
La responsabilità è concorsuale al 50%, si applica tutte le volte che ambedue i veicoli impegnano l'asse mediano o manca la prova del caso 20.

Caso 30 - Veicolo X gode della precedenza da destra e circola nella propria corsia di marcia.



La responsabilità di Y è totale.

**Caso 31 - Veicolo X gode precedenza da destra, circola su strada a doppio senso e impegna l'asse mediano o lo sorpassa quando quest'asse non é marcato da una linea continua, (tali situazioni devono essere provate senza che sussistano dubbi)
Veicolo Y circola sulla propria corsia.**



La responsabilità di Y é 75%, quella di X 25%. Quando l'asse mediano é invece marcato da linea continua la liquidazione dei danni é effettuata con un concorso di colpa del 50%. Se é accertato che X impegna la mediana ma che anche Y non circola nella propria corsia di marcia si ritorna ad applicare il caso 30. Se X e Y circolano entrambi su due strade a senso unico che si incrociano devono sempre considerarsi come circolanti nella loro corsia di marcia e si applica il caso 30.

Sia il caso 30 che il 31 si applicano solo se :

Il crocevia non é regolato da segnaletica (vericale, orizzontale, STOP) che obbliga il veicolo che l'affronta a concedere la precedenza al veicolo circolante sull'altra carreggiata (vv. caso 50). L'urto avviene nell'area del crocevia; in caso contrario l'incidente va considerato come avvenuto nello stesso senso di marcia o in senso contrario. I due casi non si applicano in presenza di semaforo funzionante a tre luci, salvo che non funzioni a luce gialla intermittente.

Caso 40 - Veicolo X in sosta regolare. Questo caso trova applicazione quando il veicolo X é fermo regolarmente (sosta o fermata).

Caso 41 - Veicolo X in sosta irregolare (o fermo in posizione irregolare) in centro abitato sul margine della carreggiata o lungo il marciapiede rialzato. L'irregolarità della sosta o della fermata non ha rilievo per il mancato controllo di guida di Y.

Caso 50 - Il veicolo Y non rispetta :

- un posto di blocco della polizia
- un segnale di precedenza (cartello, segnale al suolo, STOP)
- un segnale luminoso di circolazione
- un cartello indicate senso proibito
- un segnale indicante divieto di sorpasso
- un segnale di divieto di svolta a destra o a sinistra
- una linea continua

In tutti questi casi la responsabilità di Y é totale.

Nei sinistri occorsi tra due veicoli, dei quali Y, immettendosi da una strada munita di segnale di STOP, svolti a destra in una strada sulla quale provenga in senso inverso il veicolo X, si applica il caso 50, a meno che il veicolo X circoli sull'asse mediano oppure lo superi, in tale caso la responsabilità é al 50%. Può accadere che X e Y circolino in senso inverso e si urtino ad un incrocio avendo l'uno e l'altro il segnale di STOP, in tale caso i relativi obblighi di STOP si neutralizzano e si applicano i casi 20 o 21 a seconda della posizione dei veicoli rispetto all'asse mediano della strada. Se Y non rispetta un segnale di precedenza o un semaforo e si trova fermo senza avere impegnato l'incrocio, viene urtato da X, si applica il caso 20 o 21 a favore in questo caso di Y e non il caso 50.

Se fosse impossibile provare quale tra i due veicoli Y e X non abbia rispettato il semaforo, la responsabilità si suddivide al 50%.

Caso 51 - Il veicolo Y al semaforo (rosso) gira seguendo l'indicazione di una freccia verde, il veicolo X passa con luce verde. La responsabilità di Y é totale.

Caso 52 - Il veicolo Y circola a marcia indietro o effettua manovra di inversione a "U". La responsabilità di Y é totale. Il caso si applica particolarmente quando il veicolo Y entra in retromarcia in una zona di sosta. Se i due veicoli Y e X effettuano ciascuno la stessa manovra la liquidazione dei danni si suddivide al 50%.

Caso 53 - Il veicolo Y esce da una zona di sosta, da un luogo non soggetto a pubblico passaggio. La responsabilità di Y é totale. Il caso si applica contro Y anche se X proveniente in senso inverso occupa la sinistra della strada, salvo che impegni una linea continua o la superi, in tale ipotesi la liquidazione si suddivide al 50%.

Caso 54 - Apertura della portiera destra o sinistra del veicolo Y, urto alla portiera. La responsabilità di Y é totale. Si applica nel caso in cui la portiera si stia comunque aprendo. La norma si applica nel caso di sportelli posteriori di carico solo nel caso che costituiscano intralcio ai veicoli circolanti regolarmente sulla propria carreggiata.

Pista ciclabile - La pista ciclabile é considerata come una corsia della carreggiata principale; se il ciclomotore lascia la pista ciclabile o vi si immette si applica il caso 15.