

diritto e tutela

PERIODICO GIURIDICO DI
N.27 SETTEMBRE 2019
TRIMESTRALE



STUDIO3A
DIAMO VALORE AI DIRITTI

- **MINACCIATA LA MASSIMA TUTELA DOVUTA AL TERZO TRASPORTATO**
UN RECENTE PRONUCIAMENTO DELLA CASSAZIONE DALLE PESANTI IMPLICAZIONI
- **UN INTERVENTO NECESSARIO, MA NON SI DIMENTICHINO LE VITTIME**
LE DECISIONI DELLA CORTE COSTITUZIONALE SULLA REVOCA AUTOMATICA DELLA PATENTE
- **Il processo per il risarcimento può... continuare**
Fondamentale sentenza della Cassazione a Sezioni Unite



sommario

N.27 SETTEMBRE 2019



Editore e proprietario:
Valore S.p.A.®
Via Bruno Maderna, 7
30174 Venezia
Tel: +39 041 8622601
segreteria@studio3a.net
www.studio3a.net
CF e PI 03850440276

Direttore responsabile:
Nicola De Rossi

Coordinamento editoriale:
Ermes Trovò, Marco Frigo
e Nicola De Rossi

Testi redazionali:
Nicola De Rossi

Progetto grafico:
Marco Bosa

Coordinamento esecutivo:
C Maiuscola
Via Mantovani Orsetti, 22
31100 Treviso
www.cmaiuscola.com

Stampa:
Pubbliservice Srl
Via Raffaello, 21
31021 Mogliano Veneto (TV)

Data chiusura numero:
30.09.2019

REGISTRATO AL N.5 2015
PRESSO IL TRIBUNALE
ORDINARIO DI VENEZIA
CON PROVVEDIMENTO
DEL 29.10.2015

© Tutti i diritti riservati

P1

EDITORIALE

**Giustizia a due facce
per chi subisce un danno**



P2

**Il processo per il risarcimento può ...
continuare**

Fondamentale sentenza
della Cassazione a Sezioni Unite



P8

**Minacciata la massima tutela
dovuta al terzo trasportato**

Un recente pronunciamento della
Cassazione dalle pesanti implicazioni



P14

**Un intervento necessario,
ma non si dimentichino le vittime**

Le decisioni della Corte Costituzionale
sulla revoca automatica della patente

P20

INTERVISTA / Angelo Sticchi Damiani
**Una legge da "riequilibrare"
e un parco mezzi da rinnovare**

Studio3A breaking news

P26

SOCIALE

Protagonisti anche in Serie A

La Studio3A Millennium Basket
si sta preparando per un'altra
stagione ad alti livelli

P27

LA STRUTTURA

La nuova sede di Udine

P28

IL CASO

**Una mancata precedenza non
equivale alla totale responsabilità**

Dopo una battaglia di perizie, opposizioni
e richieste danni Studio3A ha reso giustizia
ai familiari di un ragazzo bresciano



P31

SERVIZI

Perizie a prova di... drone. Per tutti

Studio3A amplia gli ambiti
di questo fondamentale servizio
e punta sulla tecnologia

P32

FORMAZIONE

**Studio3A, una "formazione"
vincente, in tutti i sensi**

Gli importanti investimenti dell'azienda
per la crescita professionale
dei propri dipendenti

P33

SENTENZE

**Se la controparte ha l'esclusiva
responsabilità la violazione
"veniale" è irrilevante**

Il giudice dà ragione a un'anziana
investita da una moto: l'assicurazione
non voleva risarcirla perché aveva
attraversato sulle strisce in sella alla bici

P34

MEDIA

Quando i media chiedono la verità ...

Studio 3A risponde

P36 e P37

LA STRUTTURA

L'organizzazione aziendale

LA STRUTTURA

**La solidità di un gruppo per dare
valore ai diritti**

LA SQUADRA

Chiamateci per nome ...



EDITORIALE

dirittoetutela



GIUSTIZIA A DUE FACCE PER CHI SUBISCE UN DANNO

Negli ultimi mesi sono state emanate alcune sentenze passate forse inosservate ai più, ma la cui rilevanza non è sfuggita agli "addetti ai lavori" in forza delle loro notevoli implicazioni per le migliaia e migliaia di persone che ogni anno rimangono coinvolte in un incidente stradale.

Il primo pronunciamento delle Sezioni Unite va accolto certamente con favore: nello stabilire dove operi la sospensione necessaria del processo civile di risarcimento del danno promosso quando in quello penale di primo grado sia già stata emessa la sentenza di condanna dell'imputato, e nell'interpretare "restrittivamente" i vincoli previsti, la Cassazione afferma due principi essenziali: l'autonomia dei due gradi di giudizio e, anche in virtù di questa separazione, il prevalente interesse dei danneggiati a definire rapidamente la loro posizione e ad ottenere un processo celere rispetto a quello degli accusati di attendere gli esiti del procedimento penale. Viene in qualche modo confermata anche la bontà della scelta di Studio3A-Valore S.p.A., che, oltre a quella stragiudiziale, privilegia appunto l'azione civile proprio per dare una risposta più rapida e decisa ai propri assistiti, evitando lunghi anni di attesa: nella stragrande maggioranza dei casi, quando viene pronunciata la sentenza penale, essi sono già stati risarciti da molto tempo.

Sono invece preoccupanti le conseguenze che potrebbe comportare la sentenza con cui la Suprema Corte ha stabilito che il risarcimento per il passeggero si può chiedere alla compagnia di assicurazione del veicolo in cui era trasportato, il "vettore", solo laddove il suo conducente abbia una qualche responsabilità nella causazione del sinistro: viceversa, ci si

deve rivolgere all'assicurazione del mezzo di controparte. La decisione mina un punto fermo del nostro ordinamento, vale a dire la tutela massima riconosciuta al terzo trasportato, che va sempre e comunque risarcito al di là della distribuzione delle "colpe": il pericolo, infatti, è che nei casi in cui la dinamica del sinistro sia incerta e controversa, anche l'incolpevole passeggero finisca nel solito "tritacarne" delle battaglie tra compagnie e nelle aule di tribunale e sia costretto ad attendere anni, tra perizie e controperizie, per ottenere la liquidazione del danno.

Lascia perplessi, infine, anche la sentenza con cui la Corte Costituzionale ha sì certificato la "costituzionalità" della legge sull'Omicidio stradale, ma ha cassato la previsione della revoca automatica della patente di guida (senza cioè che il giudice possa in alternativa disporre la sola sospensione) per tutti i conducenti condannati per omicidio stradale o per lesioni stradali gravi: scatterà automaticamente solo in casi quali quelli di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. E' vero, infatti, che in talune circostanze meno gravi la revoca poteva sembrare eccessiva, e che il giudice può comunque stabilire sospensioni anche molto lunghe; in questo modo, tuttavia, si glissa su aggravanti altrettanto censurabili come l'eccesso di velocità o la guida sotto "l'effetto" di "smartphone", che causa sempre più incidenti. Questa lacuna non può certo essere vista positivamente dai familiari delle vittime, ma rischia anche di rimettere subito in circolazione trasgressori "patologici" e, quindi, di causare altre tragedie.

Dott. Ermes Trovò

IL PROCESSO PER IL RISARCIMENTO PUÒ...CONTINUARE

Fondamentale sentenza della Cassazione a Sezioni Unite

QUANDO NON SI APPLICA LA SOSPENSIONE DELLA CAUSA CIVILE

Riaffermata l'autonomia
dell'azione per danni
rispetto al procedimento penale

NESSUNA IDENTITÀ DI SOGGETTI: RICHIESTA DI "STOP" RESPINTA

Il caso emblematico riguardante
la tragica morte di Leonard Muca



QUANDO NON SI APPLICA LA SOSPENSIONE DELLA CAUSA CIVILE RIAFFERMATA L'AUTONOMIA DELL'AZIONE PER DANNI RISPETTO AL PROCEDIMENTO PENALE

Con la Sentenza numero 13661 del 21 maggio 2019, le Sezioni Unite civili della Corte di Cassazione, chiarendo l'interrogativo sollevato, con l'ordinanza interlocutoria n. 27716 del 2018, dalla VI Sezione civile della Suprema Corte, hanno individuato i presupposti legali soggettivi di operatività della sospensione necessaria del processo civile di risarcimento del danno derivante dal reato, promosso allorquando nel relativo processo penale di primo grado sia stata già emessa la sentenza di condanna dell'imputato: una questione controversa e di assoluto rilievo.

Più precisamente, è stato richiesto l'intervento risolutore delle Sezioni Unite della Suprema Corte in relazione all'applicabilità dell'articolo 75 comma III del Codice di Procedura Penale allorquando venga proposto giudizio civile per il risarcimento danni a seguito di un incidente stradale nei confronti del responsabile civile e della sua compagnia assicurativa soltanto dopo la pronuncia di primo grado in sede penale.

Nello specifico, gli Ermellini sono stati chiamati a decidere in merito alla proposizione di regolamento di competenza avanzato dalla moglie, dai figli e dai fratelli della vittima di un sinistro stradale avverso l'ordinanza di sospensione emessa, ai sensi appunto dell'art. 75, comma 3 c.p.p., dal Tribunale di Milano, secondo cui la sospensione necessaria doveva essere ordinata dal Giudice Civile quando fosse già avvenuta la costituzione di parte civile nel processo penale, ovvero se la parte danneggiata attendeva di promuovere l'azione in sede civile dopo la pronuncia della sentenza penale di primo grado non passata in giudicato.

In particolare, gli aventi diritto al risarcimento dei danni loro cagionati dalla morte del proprio congiunto avevano adito la giustizia civile nei confronti del proprietario e conducente del veicolo responsabile e dell'impresa assicuratrice del responsabile civile, successivamente, però, all'emissione di sentenza penale di primo grado, nel cui relativo giudizio solo i fratelli della vittima si erano costituiti parte civile.

La VI Sezione della Suprema Corte, invero, con l'emissione della suddetta ordinanza interlocutoria, aveva prope-
so per

l'applicabilità della sospensione necessaria, sul presupposto di eliminare il rischio di statuizioni difformi tra il giudizio civile e quello penale. In sostanza, il provvedimento era evidentemente finalizzato a privilegiare l'interesse dell'imputato di potersi avvalere della sentenza definitiva di assoluzione a scapito, però, di quello del danneggiato a vedersi celermente riconosciuto il proprio diritto al risarcimento del danno. Ragion per cui, veniva prospettata la necessità di prevedere la sospensione della domanda proposta in danno dell'imputato, in caso di litisconsorzio facoltativo, e la sospensione di tutto il processo in ipotesi di litisconsorzio necessario.

Con la citata sentenza n. 13661 del 21 maggio 2019, la Suprema Corte a Sezioni Unite mette subito in chiaro come il legislatore del 1988 abbia sicuramente privilegiato il principio dell'autonomia dei giudizi a scapito di quello di unità della giurisdizione e di prevalenza del giudizio penale, favorendone la speditezza e la sollecita definizione e scoraggiando la persona offesa dal reato ad ivi esperire la propria azione. *"La disposizione di cui si discute - recita la sentenza - è frammento dell'ampia e articolata disciplina dei rapporti tra processo civile e processo penale, radicalmente rinnovata dalla riforma del codice di procedura penale, e va dunque interpretata alla luce del microsistema prefigurato dal legislatore per il raccordo tra i due giudizi. Il codice del 1988 ha ripudiato il principio di unità della giurisdizione e di prevalenza del giudizio penale, in favore di quello della parità e originarietà dei diversi ordini giurisdizionali e dell'autonomia*



dei giudizi (tra varie, Cass., sez. un., 11 febbraio 1998, n. 1445 e sez. un., 26 gennaio 2011, n. 1768)".

È evidente, infatti, l'intento del legislatore di disincentivare la proposizione dell'azione civile nel processo penale, allo scopo di liberare il giudice penale dall'esame di questioni che non abbiano alcuna connessione in merito all'esame sulla responsabilità penale dell'imputato.

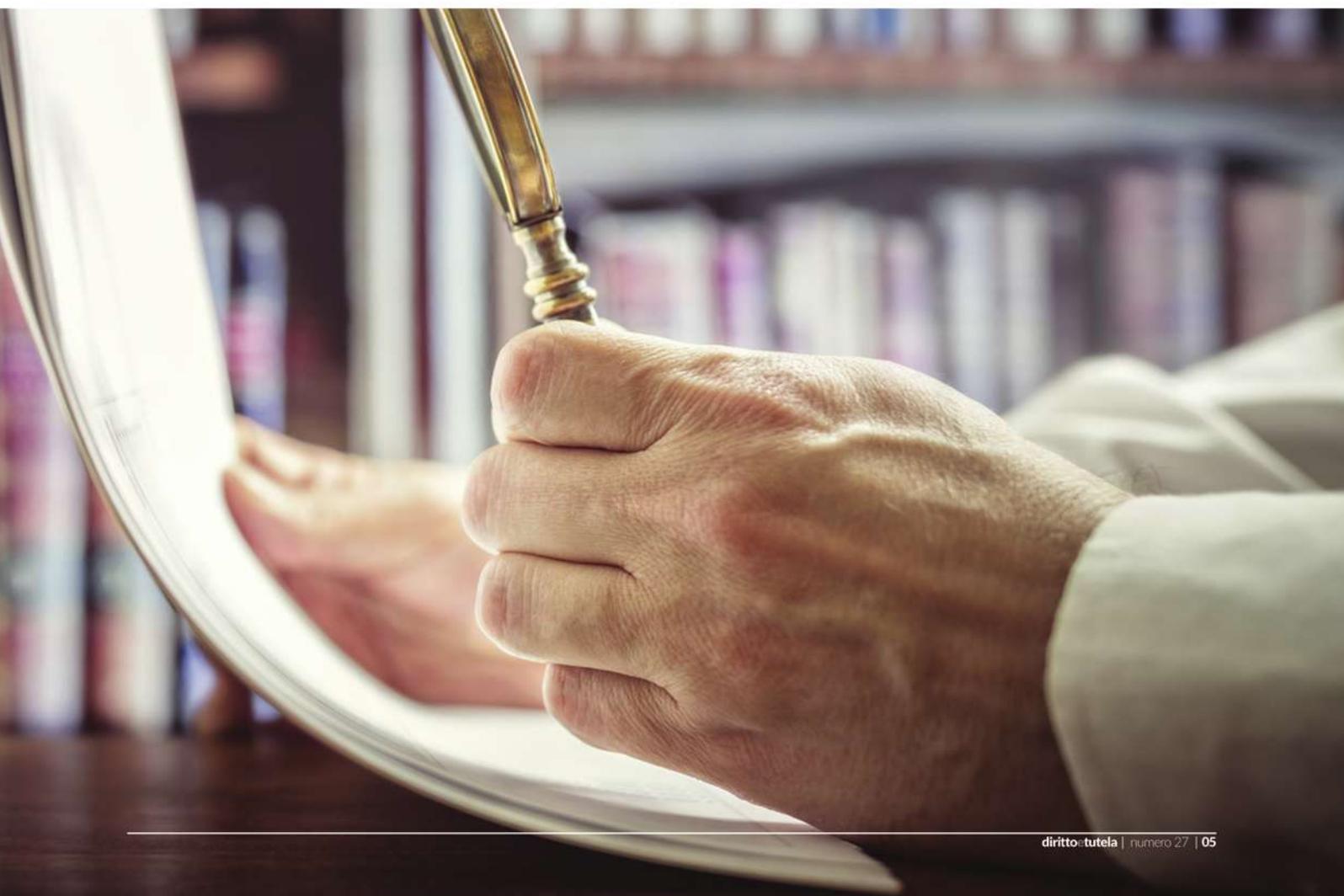
"Il danneggiato - chiarisce il pronunciamento - è incoraggiato a evitare la costituzione di parte civile e a promuovere la propria pretesa in sede civile, anche per poter sfuggire agli effetti del giudicato di assoluzione dell'imputato-danneggiante".

Allo stesso modo, l'esigenza del legislatore di assicurare la rapida conclusione del processo penale risulta ancora più evidente se solo si esaminino i disposti di legge. Il disposto dell'art. 75, comma 1 c.p.p., infatti, pone quale sbarramento al trasferimento dell'azione proposta in sede civile nel processo penale, la pronuncia di sentenza di merito anche se non passata in giudicato; il disposto del primo comma dell'art. 652 c.p.p. statuisce come la sentenza penale irrevocabile di assoluzione pronunciata in seguito a dibattimento abbia efficacia di giudicato - quanto all'accertamento che il fatto non sussiste o che l'imputato non lo ha commesso o che il fatto è stato compiuto nell'adempimento di un dovere o nell'esercizio di una facoltà legittima - nel giudizio civile per il risarcimento del danno promosso dal danneggiato, sempre che la persona offesa dal reato si sia costituita o sia stata posta nelle condizioni di costituirsi parte civile, salvo che, ai sensi dell'art. 75 comma II c.p.p., esercitata l'azione in sede civile la stessa

non sia trasferita nel processo penale o la stessa sia iniziata allorquando non è più ammessa la costituzione della parte civile. In definitiva, dunque, sentenziano gli Ermellini, il favore per la separazione dei giudizi comporta l'accettazione del rischio di difformità dei giudicati ai quali i giudizi separati conducono.

"Si apre per conseguenza alla possibilità di contraddizione - logica, non pratica, in considerazione della diversità di oggetto dei due processi - tra le due decisioni relative alla responsabilità dell'imputato-danneggiante (ne prende atto Cass. 17 febbraio 2010, n. 3820, richiamata, tra varie, da Cass. 22 giugno 2017, n. 15470). In questo microsistema, allora, il valore dell'uniformità dei giudicati su cui punta l'ordinanza interlocutoria diviene recessivo".

Pertanto, al fine di individuare i presupposti per l'applicabilità dell'art. 75, comma III c.p.p. non si può considerare né l'esigenza di evitare il rischio di conflitto tra giudicati ai quali i giudizi separati potrebbero condurre né, tantomeno, l'obiettivo del legislatore ad incoraggiare la proposizione dell'azione civile nella sede propria. Vero è infatti che, ai fini della sospensione necessaria ex art. 75, comma III c.p.c. è rilevante che, salvo quanto previsto dal secondo comma di detta disposizione, la sentenza penale possa esplicare efficacia nel giudizio civile, così come si evince dall'art. 211 disp. att. c.p.p., secondo il quale la sospensione necessaria del processo civile a causa della pendenza del processo penale e sino alla sua definizione, avviene se il giudizio penale possa dar luogo ad una sentenza che abbia efficacia di giudicato nella causa civile e se è già stata esercitata l'azione penale. Ed è in base a



questa ratio che viene esclusa la sospensione necessaria del processo civile nei confronti delle parti diverse dall'imputato-danneggiante, quando sono loro ascritti fatti diversi da quelli oggetto del processo penale.

Il vincolo di cui agli artt. 651 e 651 bis c.p.p. relativo all'efficacia di giudicato della condanna del danneggiante-imputato e del suo proscioglimento per particolare tenuità del fatto si potrebbe generare nei confronti del responsabile civile solo ove il processo risarcitorio sia promosso nei suoi confronti da un danneggiato diverso da quello che abbia proposto l'azione civile nel processo penale e se il responsabile civile sia stato regolarmente citato o abbia spiegato intervento nel processo penale.

In vero, sulla pretesa del danneggiato costituitosi parte civile si può decidere in sede civile solo ove la parte civile sia uscita dal processo penale per revoca o per estromissione, poiché l'esodo della parte civile determina che la citazione o l'intervento del responsabile civile perdono efficacia, provocando il venir meno della condizione prevista dagli artt. 651 e 651 bis c.p.p., ossia che il responsabile civile sia stato citato o sia intervenuto nel processo penale.

Né è plausibile che possa essere disposta la sospensione del giudizio in ipotesi di litisconsorzio facoltativo esclusivamente nei confronti dell'imputato-danneggiante poiché nei suoi confronti non sono richieste condizioni perché si produca il vincolo derivante dalla sentenza di condanna ex art. 651 c.p.p. o di proscioglimento ex art. 651 bis c.p.p. L'autore dell'illecito penale ha, in vero, avuto sicuramente la possibilità di partecipare al processo penale da imputato, con piena garanzia del suo diritto di difesa.

Ad ulteriore suffragio di quanto appena detto, ricorre anche la considerazione che le ipotesi di sospensione ex art. 75 comma III c.p.p. costituiscono una deroga rispetto alla regola rappresentata dalla separazione dei giudizi, sicché tale natura derogatoria ne impone una interpretazione restrittiva.

"La natura derogatoria della disposizione ne impone interpretazioni restrittive - chiariscono i giudici -; e, in virtù di quest'interpretazione restrittiva occorre che tra i due giudizi vi sia identità, oltre che di oggetto, anche di soggetti, alla stregua dei comuni canoni di identificazione delle azioni (Cass., sez. un., 18 marzo 2010, n. 6538). Estendere l'applicazione di un'ipotesi derogatoria a un caso, come quello in esame, in cui tutte le parti del giudizio civile non coincidano con tutte quelle del processo penale, sacrificerebbe in maniera ingiustificata l'interesse dei soggetti coinvolti alla rapida definizione della propria posizione, in aperta collisione con l'esigenza di assicurare la ragionevole durata del processo, presente nel nostro ordinamento ben prima dell'emanazione dell'art. 111, 2° comma, Cost., e comunque assurda a rango costituzionale per effetto di esso".

E ancora: *"In dottrina, al riguardo, si è sostenuto che la concentrazione in unica sede dei risvolti penalistici e di quelli civilistici del medesimo fatto sia un fattore di snellimento. Va, tuttavia, considerato che anche la giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo (Corte Edu 1 luglio 1997, Torri c. Italia), nel verificare il rispetto del diritto della parte civile alla*

ragionevole durata del processo di danno, garantito dall'art. 6.1 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo, ha ritenuto che debbano essere computate cumulativamente la durata del processo penale, dal momento della costituzione di parte civile, e quella del successivo processo civile per la liquidazione del danno. E queste valutazioni rilevano indipendentemente dalla natura del litisconsorzio che lega le parti, necessario o facoltativo".

In definitiva, per l'applicabilità della norma occorre che tra i due giudizi vi sia identità oggettiva e soggettiva. Concludendo, quindi, con la Sentenza in esame, la Suprema Corte, nell'accogliere il ricorso, nel annullare l'ordinanza di sospensione e nel diporre la prosecuzione del processo dinanzi al tribunale di Milano, ha dettato il principio nomofilattico secondo cui:

"in tema di rapporto tra giudizio penale e giudizio civile, i casi di sospensione necessaria previsti dal terzo comma dell'art. 75 c.p.p., che rispondono a finalità diverse da quelle di preservare l'uniformità dei giudicati, e richiedono che la sentenza che definisca il processo penale influente sia destinata a produrre in quello civile il vincolo rispettivamente previsto dagli artt. 651, 651 bis, 652 e 654 c.p.p. vanno interpretati restrittivamente, di modo che la sospensione non si applica qualora il danneggiato proponga azione di danno nei confronti del danneggiante e dell'impresa assicurativa del responsabile civile dopo la pronuncia di primo grado nel processo penale nel quale il danneggiante sia imputato".

Avv. Fabio Ferrara
Foro di Bari

IL RIFERIMENTO GIURIDICO



IL RIFERIMENTO GIURIDICO

Cass., S. U. Civili, sent. n. 13661/19 del 21/5/19

"Fuori bersaglio sono, invece, le perplessità concernenti la tenuta sul piano costituzionale dell'opzione che, in un caso come quello in esame, esclude la sospensione, con riguardo alla posizione del danneggiante-imputato e al suo interesse a valersi dell'eventuale giudicato di assoluzione che riuscirà a conseguire. La separazione e l'autonomia dei giudizi comportano difatti che il giudizio civile sia disciplinato dalle sole regole sue proprie, che largamente si differenziano da quelle del processo penale, non soltanto sotto il profilo probatorio, ma anche, in via d'esempio, con riguardo alla ricostruzione del nesso di causalità, che risponde, nel processo penale, al canone della ragionevole certezza (...) e, in quello civile, alla regola del "più probabile che non". Sicché non meritevole di tutela è in questi casi l'interesse del danneggiante di attendere gli esiti del processo nel quale egli sia imputato".

NESSUNA IDENTITÀ DI SOGGETTI: RICHIESTA DI "STOP" RESPINTA IL CASO EMBLEMATICO RIGUARDANTE LA TRAGICA MORTE DI LEONARD MUCA

I legali dell'imputato ci avevano provato, ma la richiesta è stata rigettata. La dolorosa vicenda di Leonard Muca rappresenta un esempio della "restrittività" con cui va applicata la "sospensione necessaria" del procedimento civile in funzione di quello penale. L'8 novembre del 2015 Leonard, 23 anni, di origini albanesi ma residente da anni a Treviso, rimane vittima di un tragico incidente. L'auto su cui viaggia, sul sedile posteriore, a causa di un sorpasso azzardato del conducente, un suo connazionale e pressoché coetaneo, si schianta contro un albero: l'impatto si verifica proprio dalla sua parte e non gli dà scampo. I patrocinatori dei familiari, parallelamente al procedimento penale aperto dalla Procura della Marca, chiedono il risarcimento alla compagnia della vettura, Verti, che però erige un muro incomprensibile aggrappandosi a un aspetto particolare della dinamica del sinistro e invocando il cosiddetto "caso fortuito". Secondo la ricostruzione del Consulente tecnico incaricato dal Pubblico Ministero titolare del fascicolo, sulla perdita di controllo dell'auto potrebbe aver influito anche l'intervento sul freno a mano che sarebbe stato azionato dal passeggero, pure lui albanese, seduto davanti. Gesto che però non è mai stato chiaro se e quando sia avvenuto ma che comunque, anche se accaduto, sarebbe stato chiaramente "istintivo, in conseguenza del pericolo imminente percepito", come riconosce lo stesso magistrato. Tutti infatti concordano che le responsabilità siano da ascrivere essenzialmente al sorpasso azzardato del guidatore e al repentino rientro nella sua carreggiata per evitare un veicolo che sopraggiungeva in senso opposto. Infatti il conducente, con sentenza del 28 febbraio 2018, viene condannato in primo grado dal giudice di Treviso a un anno e sei mesi, con la condizionale, e a quattro anni di sospensione della patente, e viene riconosciuta titolo di risarcimento a uno dei fratelli della vittima, costituitosi parte civile, una provvisoria immediatamente esecutiva di cinquantamila euro. Neanche questo però basta a Verti per risarcire la famiglia del giovane perché, a fronte di un possibile concorso di responsabilità, il Sostituto procuratore chiede



il rinvio a giudizio anche per l'altro passeggero e il Gip accoglie la richiesta, stralciando la sua posizione: questi infatti non opta per riti alternativi e decide di affrontare il dibattimento. La compagnia ne approfitta per connuare nella sua linea di totale chiusura. I congiunti di Leonard, attraverso i propri legali, si vedono pertanto a costretti a citare in causa in sede civile l'assicurazione davanti al tribunale trevigiano, chiedendo un equo risarcimento per tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali patiti. Ed è appunto in questa sede che l'avvocato difensore del conducente ha invocato la sospensione del procedimento, ma il giudice l'ha negata evidenziando come non sussistessero i requisiti di legge: innanzitutto, non vi era identità di soggetti dato che nel giudizio penale si era costituito parte civile solo uno dei fratelli, mentre l'azione civile era promossa da tutti gli altri familiari. E del resto non si ponevano nemmeno i presupposti sostanziali: anche ammettendo un concorso di colpa del passeggero, le responsabilità in capo al conducente restavano comunque preminenti. Per inciso, peraltro, nell'ultima udienza del procedimento penale stralciato a carico del passeggero, la discussa perizia cinematica è stata esclusa dalle fonti di prova non essendogli stato notificato l'incarico per la consulenza tecnica e essendogli quindi stato impedito di nominare un perito di parte. Di più, lo stesso conducente non ha saputo confermare in alcun modo questo fantomatico azionamento del freno di stazionamento. Adesso per la compagnia sarà molto difficile continuare a negare il risarcimento ai familiari di Leonard Muca.

MINACCIATA LA MASSIMA TUTELA DOVUTA AL TERZO TRASPORTATO

Un recente
pronunciamento
della Cassazione
dalle pesanti implicazioni

**L'ASSICURAZIONE DEL "VETTORE"
NON RISARCISCE
SEMPRE IL PASSEGGERO**

L'obbligo scatta solo in caso
di responsabilità del conducente

**INDENNIZZO DIRETTO IN SEI MESI
PER LA PASSEGGERA FERITA MA OGGI,
IN UNA DINAMICA CONTROVERSA,
SAREBBE LO STESSO?**

Un esempio pratico delle possibili
conseguenze della sentenza
della Suprema Corte





L'ASSICURAZIONE DEL "VETTORE" NON RISARCISCE SEMPRE IL PASSEGGERO

L'OBBLIGO SCATTA SOLO IN CASO DI RESPONSABILITÀ DEL CONDUCENTE

L'articolo 141 del Codice delle Assicurazioni ha introdotto una norma, la cui ratio era evidentemente quella di tutelare il terzo trasportato, visto come soggetto "debole", nell'ottica di favorire il risarcimento dei danni subiti dal medesimo quando si trova a bordo di un mezzo coinvolto in un sinistro stradale. Essa prevede, al primo comma, che "salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito, il danno subito dal terzo trasportato è risarcito dall'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro ..., a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro", precisando, al terzo comma, che "l'azione diretta avente ad oggetto il risarcimento è esercitata nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale il danneggiato era a bordo al momento del sinistro". Secondo parte della dottrina, opinione diffusa anche nella prassi applicativa, la previsione avrebbe previsto il diritto risarcitorio verso l'assicuratore del vettore, a prescindere da ogni aspetto di responsabilità del trasportatore, salva l'ipotesi di "caso fortuito" come unico limite da ravvisarsi esclusivamente tra gli eventi naturali imprevedibili. Tale interpretazione faceva leva anche sul fatto che in tal modo si garantirebbe quell'incremento del grado di tutela del soggetto debole (terzo trasportato) che la norma si prefiggeva, in un'ottica di una responsabilità oggettiva dell'assicuratore del vettore, anche in considerazione del tenore letterale della norma che prevede il suddetto meccanismo risarcitorio, testualmente, "a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro". A chi riteneva tale interpretazione incostituzionale, perché non in linea con il necessario presupposto soggettivo in tema di responsabilità, veniva replicato che, in ogni caso, l'assicurazione del vettore poteva agire in rivalsa nei confronti dell'assicurazione del responsabile del sinistro, risultando dunque rimessa alla discrezionalità del legislatore la scelta di tutelare in primis il terzo trasportato, anche in considerazione del favor verso il medesimo espresso all'art. 122 cod. ass., dove si prevede che "l'assicurazione comprende la

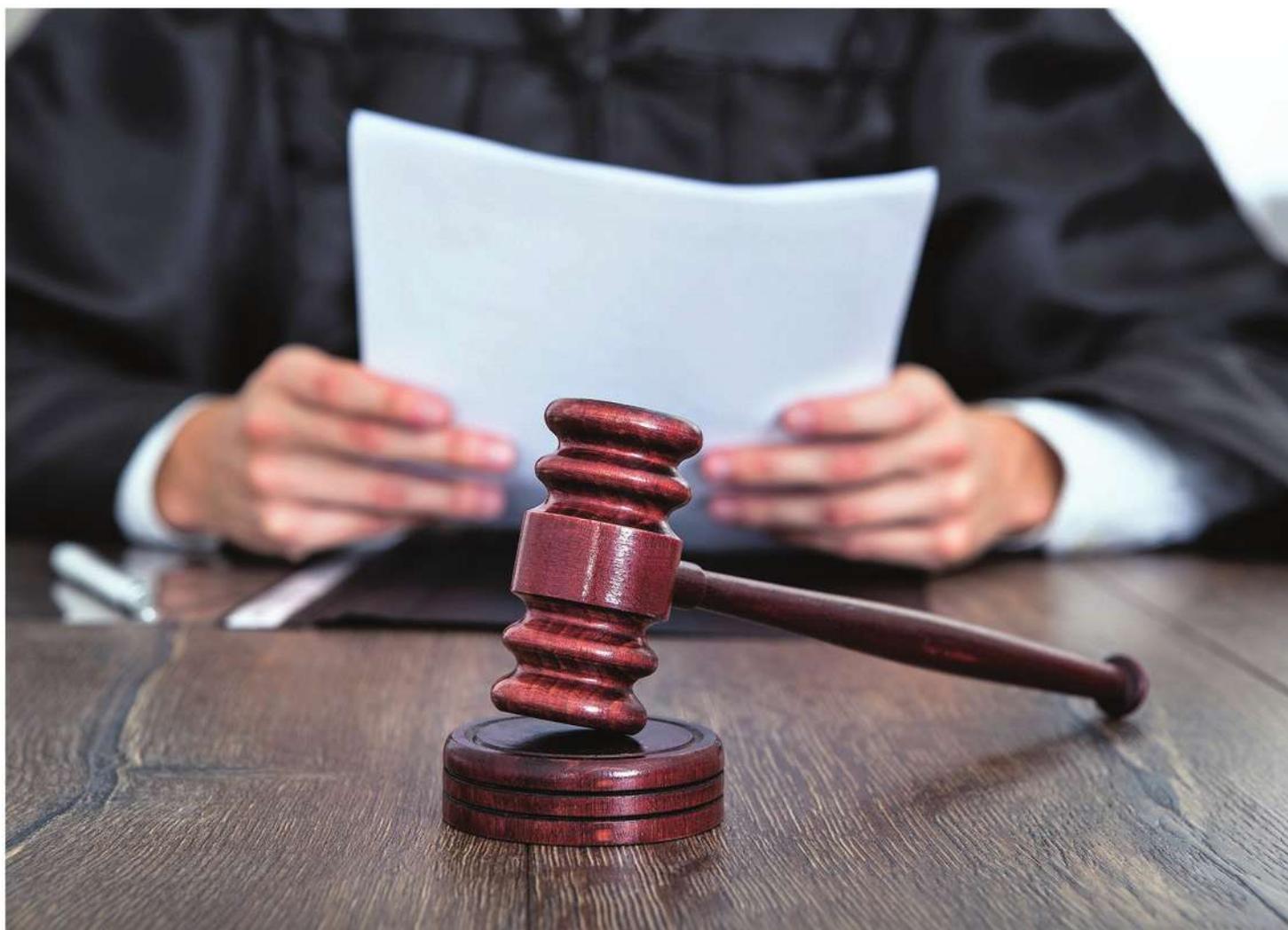
responsabilità per i danni alla persona causati ai trasportati, qualunque sia il titolo in base al quale è effettuato il trasporto".

In conseguenza la stessa giurisprudenza di merito si era attestata sulla legittimazione della compagnia del vettore a risarcire il danno al trasportato, a prescindere dal coinvolgimento del proprio assicurato nella causazione del sinistro, secondo la tesi che l'impresa assicuratrice del veicolo, che ha effettuato il trasporto, risarcisce il passeggero sulla base di una regola no-fault, ossia ad uno schema che prescinde integralmente dalla colpa (ciò in palese deroga agli artt. 1681, 2054 e 2043 c.c.).

A fianco dell'interpretazione più favorevole al trasportato si era sviluppata anche un'interpretazione minoritaria più restrittiva, che limitava la richiesta di risarcimento all'assicurazione del vettore al caso in cui questi abbia avuto almeno una qualche colpa nella causazione del sinistro, e ciò anche in considerazione del fatto che il terzo comma del medesimo articolo prevede che l'assicurazione del responsabile può intervenire in giudizio e possa determinare l'estromissione dell'impresa di assicurazione del vettore, riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato. La Cassazione, con la sentenza 4147/2019, ha affrontato in modo diretto l'interpretazione dell'art. 141 cod. ass., concludendo esplicitamente che per poter richiedere l'indennizzo diretto all'assicurazione del vettore deve esserci almeno una corresponsabilità del medesimo, non dovendo dipendere il sinistro da un mero caso fortuito, concetto inclusivo di condotte umane e quindi da correlarsi anche, ad esempio, alla responsabilità del conducente dell'altro mezzo coinvolto nel sinistro.

La Suprema Corte ha precisato che "in tema di risarcimento del danno da circolazione stradale, l'azione conferita dall' art. 141 del d.lgs. n. 209 del 2005 al terzo trasportato, nei confronti dell'assicuratore del vettore, postula l'accertamento della corresponsabilità di quest'ultimo, dovendosi riferire la "salvezza del caso fortuito", di cui all'inciso iniziale della norma, non solo alle cause naturali, ma anche alla condotta umana del conducente di altro veicolo coinvolto; la relativa presunzione di legge può, tuttavia, essere superata dalla prova, a carico dell'assicuratore del vettore, della totale assenza di responsabilità del proprio assicurato, ovvero dalla dichiarazione, resa ai sensi dell' art. 141, comma 3, del d.lgs. n. 209 del 2005 dall'assicuratore del responsabile civile intervenuto nel processo, a fronte della quale il giudice è tenuto ad estromettere l'originario convenuto, rivolgendosi "ex lege" la domanda risarcitoria dell'attore verso l'assicuratore intervenuto".

In base a tale presupposto, la Cassazione ha escluso la possibilità da parte del soggetto trasportato di chiedere il risarcimento del danno direttamente all'assicurazione del vettore, nel caso di totale assenza di responsabilità verso il trasportato da parte del vettore, anche in considerazione della possibilità di intervento dell'assicurazione del responsabile civile, posto che, se l'obbligo di risarcimento dell'assicurazione del vettore prescindesse totalmente dalla responsabilità del



medesimo, non si capirebbe perché possa farsi luogo all'estromissione, una volta accertato quel che sarebbe irrilevante, ossia che la responsabilità del sinistro non è minimamente riconducibile al vettore medesimo.

Tale interpretazione sembrerebbe cozzare, tuttavia, con la dizione della norma che invoca la tutela diretta a prescindere dalla responsabilità nell'accadimento del sinistro; tuttavia la Suprema Corte lega l'interpretazione fornita al concetto di "caso fortuito", o meglio a una più ampia accezione del medesimo.

L'interpretazione della Cassazione concerne i contorni del cd. "caso fortuito", ossia dell'ipotesi che la stessa norma prevede come eccezione alla possibilità di richiedere il danno all'assicurazione del vettore, laddove il legislatore ha operato, nella sua discrezionalità, il limite del bilanciamento tra gli interessi del trasportato ed assicuratore. La Corte distingue il caso fortuito utilizzato in gergo non giuridico, per identificare un evento di origine puramente naturale, con quello utilizzato nel linguaggio giuridico, dovendosi riferire la "salvezza del caso fortuito", di cui all'inciso iniziale dell'art. 141, non solo alle cause naturali, ma anche alla condotta umana del conducente di altro veicolo coinvolto, cui "l'autonomia e la imprevedibilità conferiscono appunto il ruolo di causa 'assorbente' ovvero che elide il nesso causale con gli elementi antecedenti" come

chiarito con le sentt. 2477/2018 e 25837/2017.

In tal senso, la Suprema Corte aveva avuto già modo di precisare che "in tema di risarcimento danni derivanti dalla circolazione stradale, il caso fortuito, al pari della colpa del danneggiato o del terzo e della forza maggiore, qualora rappresenti l'unica causa che abbia determinato l'evento dannoso, fa venir meno la presunzione di colpa stabilita dall'art. 2054 c.c., in quanto non si può rispondere per colpa extracontrattuale di un fatto non previsto che, secondo la comune esperienza e il normale svolgersi degli eventi, non sia neppure prevedibile" (sent. 13268/2006).

In materia di responsabilità del conducente di cui all'art. 2054, comma primo, c.c., la giurisprudenza di legittimità ha dunque sussunto la fattispecie nel paradigma della responsabilità soggettiva non riferendosi solo all'ipotesi di esclusione di nesso di causalità (pur essendo tale connotato oggettivo strettamente correlato al primo). Nell'ambito della responsabilità civile derivante dalla circolazione, la Suprema Corte ha avuto modo di precisare che la presunzione stabilita dall'art. 2054 cod. civ. "non configura a carico del conducente una ipotesi di responsabilità oggettiva, ma una responsabilità presunta da cui il medesimo può liberarsi esclusivamente dando la prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Detta prova liberatoria va intesa non nel senso di

dover dimostrare l'impossibilità o la diligenza massima, bensì di avere osservato, nei limiti della normale diligenza, un comportamento esente da colpa e conforme alle regole del codice della strada, da valutarsi dal giudice con riferimento alle circostanze del caso concreto (sent. 10031/2006). In linea con tale orientamento la Cassazione nel 2019 ha tratto, all'apparenza linearmente, le implicazioni sottese alla necessaria corresponsabilità del vettore per poter permettere al danneggiato- trasportato di poter rivolgersi alla sua compagnia assicurativa.

La portata della decisione è tutt'altro che da sottovalutare avendo non poche implicazioni pratiche e risvolti determinanti sulla risarcibilità del danno. La prima conseguenza è che sul piano sostanziale la responsabilità dell'assicuratore del vettore c'è solo se sussiste almeno un concorso di colpa del medesimo nella causazione del sinistro.

La seconda è di ordine processuale, laddove il fatto di "prescindere" dall'accertamento della responsabilità del sinistro, non implica se non un'inversione dell'onere della prova nel processo a carico dell'assicuratore del vettore, che dovrà dimostrare (per non essere chiamato a rispondere del danno) l'esistenza del fatto fortuito, laddove, per usare le parole della Corte "la relativa presunzione di legge può, tuttavia, essere superata dalla prova, a carico dell'assicuratore del vettore, della totale assenza di responsabilità del proprio assicurato, ovvero dalla dichiarazione, resa ai sensi dell'art. 141, comma 3, del d.lgs. n. 209 del 2005 dall'assicuratore del responsabile civile intervenuto nel processo, a fronte della quale il giudice è tenuto ad estromettere l'originario convenuto, rivolgendosi "ex lege" la domanda risarcitoria dell'attore verso l'assicuratore intervenuto".

Di per sé, l'interpretazione fornita dalla Cassazione non sembra in contrasto con una lettura costituzionalmente orientata della norma, giacché al trasportato non è precluso, come precisato a più riprese dalla Corte costituzionale, di agire contro l'assicurazione del responsabile civile, in quanto l'art. 141 fa esplicitamente salva la possibilità di agire ex art. 140, con il terzo trasportato che può agire anche contro l'assicurazione del responsabile; laddove la differenza tra i due rimedi risiederebbe esclusivamente nel fatto che nella seconda ipotesi serve un pieno accertamento della responsabilità, mentre nella prima si deve accertare solo l'assenza del caso fortuito.

Quel che è certo, come è stato correttamente osservato, è che la Corte, pur fondando la propria decisione sulla preventiva consolidata interpretazione del caso fortuito, ha portato ad uno svilimento della ratio della norma, che si prefiggeva di tutelare, senza se e senza ma, il danneggiato- trasportato.

A prescindere dalle problematiche che possono insorgere tra le assicurazioni coinvolte, che vedranno sempre più spesso eccezioni di carenza di legittimazione passiva da parte della compagnia del vettore (con le indubbie ripercussioni in tema di costi e di tempi per il danneggiato), è indubbio che al soggetto leso- trasportato oggi incombe un'ulteriore indagine preventiva, per effettuare la richiesta risarcitoria, ossia quella

di individuare il soggetto responsabile del sinistro.

Tale indagine, si appalesa doverosa non foss'altro che per evitare, nel caso in cui un giudizio di merito dimostri l'assenza di responsabilità del vettore, ipotesi di soccombenza con conseguente condanna alle spese di lite, dovendosi ipotizzare un incremento dello strumento dell'accertamento tecnico preventivo di cui all'art. 696 bis c.p.c. al fine di individuare preliminarmente le responsabilità sulla dinamica del sinistro. Questa però non è la sola implicazione logica discendente dalla pronuncia della Cassazione: il danneggiato, infatti, dovrà aver cura di inviare, non solo per conoscenza, ma anche specificamente ai fini dell'interruzione della prescrizione, richiesta di risarcimento del danno ad entrambe le compagnie coinvolte, vista la non piena solidarietà sul lato passivo dell'assicurazione del vettore, dovendosi ritenere applicabile la previsione dell'art. 2055 c.c. esclusivamente a condizione che vi sia una corresponsabilità tra i due mezzi coinvolti: l'efficacia interruttiva della prescrizione contro uno dei debitori, infatti, ha riguardo agli altri debitori solo nel caso di solidarietà e "la controversia si risolve nel riconoscimento di tale solidarietà". Tuttavia, non è detto che la puntuazione da ultimo effettuata dalla Cassazione rappresenti l'arresto finale della questione. La Corte, infatti, arriva alla conclusione evidenziata sul presupposto che l'art. 141 non circoscriva la portata del concetto di "caso fortuito" ai soli eventi naturali: viceversa basterebbe collegare il concetto espresso nell'incipit della norma con l'inciso "a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti", per implicare l'esclusione della condotta umana tra gli eventi integranti il cd. caso fortuito e tornare all'interpretazione più garantista per il trasportato, vittima del sinistro.

Avv. Alessandro Di Blasi
Foro di Venezia

IL RIFERIMENTO GIURIDICO



Cass., III sez. civ, sent. n. 4147/2019 del 13 febbraio 2019
 "... l'art. 141 cod. ass., in conseguenza del riferimento al caso fortuito - nella giuridica accezione inclusiva di condotte umane -, come limite all'obbligo risarcitorio dell'assicuratore del vettore verso il trasportato danneggiato nel sinistro, richiede che il vettore sia almeno corresponsabile del sinistro quale presupposto della condanna risarcitoria del suo assicuratore; una volta accertato l'an della responsabilità del vettore, non occorre accertare quale sia la misura di responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti, dovendo comunque l'assicuratore del vettore risarcire in toto il trasportato, salva eventuale rivalsa verso l'assicuratore di altro corresponsabile o di altri corresponsabili della cassazione del sinistro".

INDENNIZZO DIRETTO IN SEI MESI PER LA PASSEGGERA FERITA MA OGGI, IN UNA DINAMICA CONTROVERSA, SAREBBE LO STESSO? UN ESEMPIO PRATICO DELLE POSSIBILI CONSEGUENZE DELLA SENTENZA DELLA SUPREMA CORTE

Due anni fa, nel settembre del 2017, una quarantacinquenne di Terlizzi, in provincia di Bari, rimane coinvolta nella tarda serata in un terribile incidente stradale successo nella vicina Molfetta lungo la Provinciale 12. La Panda in cui è trasportata, condotta da una zia, di 71 anni, si scontra frontalmente con una Volvo che sopraggiunge in direzione opposta: l'impatto è tremendo. Ad avere la peggio sono le due occupanti dell'utilitaria: la conducente muore sul colpo, la passeggera si salva per miracolo ma rimedia lesioni multiple e gravi. Arriva in codice rosso al pronto soccorso del Policlinico di Bari e resta ricoverata per due settimane nel reparto di Ortopedia in seguito alle numerose fratture riportate, a cominciare dal bacino e da svariate costole con annesso pneumotorace, più altri traumi al

capo, all'addome e ai reni, per una prognosi pesantissima: dovrà restare immobile a letto per oltre tre mesi, senza contare la lenta riabilitazione per recuperare le funzioni. Un recupero peraltro solo parziale: le resterà un'invalidità permanente nell'ordine dei dieci punti.

I patrocinatori a cui la donna si rivolge, una volta stabilizzati i postumi, come da prassi per i terzi trasportati chiedono il risarcimento alla compagnia di assicurazione dell'auto su cui viaggiava, e in sei mesi riescono a chiudere stragiudizialmente la trattativa ottenendo per la propria assistita una cifra congrua e importante.

Ma oggi sarebbe lo stesso dopo la recente sentenza della Cassazione secondo la quale i danni per i passeggeri vanno richiesti alla compagnia del vettore solo nel caso in cui il conducente abbia responsabilità nel sinistro? Probabilmente no, perché nello specifico la dinamica è controversa.

Alla fine la Procura di Trani, che ha indagato per omicidio stradale e lesioni stradali gravi il conducente dell'altra vettura, la Volvo, ha chiesto l'archiviazione del procedimento alla luce della consulenza tecnica del proprio Ctu, il quale ha concluso che sarebbe stata l'utilitaria a invadere la corsia opposta, ma tale interpretazione non è affatto pacifica, anche perché non vi è alcun testimone del tragico fatto se si eccettuano le persone coinvolte.

I legali dei familiari della settantunenne che ha perso la vita nello schianto, sulla scorta di alcune consulenze di parte, sono invece giunti a conclusioni totalmente diverse che porrebbero invece in capo all'indagato quanto meno una buona percentuale di colpa. Tant'è che hanno presentato opposizione contro l'istanza di archiviazione, il giudice nell'udienza dello scorso giugno si è riservato e si attende ancora il responso. A oltre due anni dall'incidente, non sono ancora chiarite del tutto le responsabilità.

Il rischio è che in queste battaglie di perizie e di atti legali che nel penale si strascinano a lungo vengano "risucchiati" anche i terzi trasportati e che la loro tutela, che dovrebbe essere garantita al di là di dinamiche e responsabilità, venga messa in pericolo. Un "precedente" allarmante.



UN INTERVENTO NECESSARIO, MA NON SI DIMENTICHINO LE VITTIME

Le decisioni della
Corte Costituzionale
sulla revoca automatica
della patente

**INCOSTITUZIONALE
SANZIONARE ALLO STESSO MODO
TUTTI GLI OMICIDI STRADALI**

Ma le aggravanti non si limitino
ad alcool e droga

**TRAVOLGE A 180 KM ALL'ORA
E AMMAZZA UN CICLISTA**

Ma con la sentenza della Consulta
la revoca della patente
non è più automatica





INCOSTITUZIONALE SANZIONARE ALLO STESSO MODO TUTTI GLI OMICIDI STRADALI MA LE AGGRAVANTI NON SI LIMITINO AD ALCOOL E DROGA

La legge 23.03.2016 n° 41 ha introdotto le due fattispecie autonome di reato dell'omicidio colposo stradale (art. 589-bis c.p.) e delle lesioni personali stradali gravi o gravissime (art. 590-bis c.p.) nell'ambito dei delitti contro la persona, a testimonianza di quale sia il bene giuridico tutelato:

l'incolumità personale, in particolare di chi, come l'utente della strada, si trova a circolare con il suo veicolo esponendosi a un'attività necessariamente rischiosa e dovendo, giocoforza, confidare anche nel comportamento diligente e rispettoso delle norme della circolazione stradale degli altri.

La modifica del codice penale ha imposto di adeguare anche il sistema delle sanzioni amministrative accessorie conseguenti all'accertamento di queste figure autonome delittuose di cui all'art. 222 del Codice della Strada.

Fin dall'introduzione della riforma, è apparso chiaro come fosse in sé più afflittiva la sanzione accessoria della revoca quinquennale della patente rispetto alla pena detentiva, per lo più sospesa o non scontabile in carcere ma in forme alternative.

Al contempo, ci si è interrogati se l'aver voluto equiparare le sanzioni amministrative accessorie di cui all'art. 222 C.d.S. (revoca o sospensione della patente di guida) a una tipologia di fattispecie incriminatrici autonome eterogenee e assai diversificate come quelle di cui agli artt. 589-bis c.p. e 590-bis c.p., sia stata una scelta coerente ai principi del nostro ordinamento, a fronte di un automatismo sanzionatorio che non ammetteva prova contraria né consentiva alcuna valutazione delle peculiarità del caso concreto.

La Legge n° 41/2016 ha rimodulato, modificandolo, il testo dell'art. 222. Il primo comma prevede, quando da una violazione delle norme del codice della strada derivano danni alle persone, il potere-dovere del giudice di applicare con la sentenza di condanna le sanzioni amministrative pecuniarie previste e quelle amministrative accessorie della sospensione o revoca della patente.

Il secondo comma dell'art. 222, al primo e secondo periodo, procede, poi, a una graduazione del periodo di tempo della sanzione accessoria, individuata nella sospensione della patente, in relazione all'entità della lesione del bene protetto,

l'incolumità personale. E' così previsto, in via crescente, che se dal fatto deriva una lesione personale colposa la sospensione è da 15 giorni a 3 mesi; se deriva una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione è fino a 2 anni; infine, che nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a 4 anni (comma 2, terzo periodo, art. 222).

Tali previsioni non sono state in alcun modo modificate dalla Legge n° 41/2016. Dal disposto dell'art. 222, comma 2, primo, secondo e terzo periodo (rimasto immutato anche dopo l'intervento riformatore), emerge chiaro che il giudice, in caso di sentenza di condanna per i reati di lesioni personali colpose gravi o gravissime e di omicidio colposo commesso con violazione delle norme del C.d.S. (delitti corrispondenti alle fattispecie incriminatrici autonome degli artt. 589-bis e 590-bis c.p.), è tenuto ad applicare la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente, di cui si prevede solo una variazione della durata in relazione alla gravità del fatto e delle conseguenze lesive, prevedendo che, in caso di morte, sia aumentato (fino a 4 anni) il periodo di sospensione, nell'ambito di una valutazione discrezionale del Legislatore. Anche il comma 2-bis dell'art. 222 C.d.S. prevede che la sanzione accessoria della sospensione fino a 4 anni (cioè quella prevista in caso di omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale) sia ridotta fino a un terzo in caso di sentenza di applicazione pena senza giudizio ex artt. 444 e ss. c.p.p.

Dal tenore della norma sembrerebbe dunque certo che, tanto in caso di lesioni personali colpose gravi o gravissime che di omicidio colposo commessi con violazione delle norme del C.d.S., la sanzione accessoria che deve applicare il giudice sia la sospensione della patente, di cui varia solo - nell'ambito della previsione legislativa improntata a un criterio di gradualità della sanzione accessoria dipendente dalla gravità del fatto e delle conseguenze lesive del reato ex art. 133 c.p. (e sicuramente ragionevole) - il periodo di tempo.

Tutto chiaro? Decisamente no.

Nell'ambito del quadro sopra descritto, rimasto inalterato, la legge 41/2016 ha introdotto - nel comma 2 dell'art. 222 - un quarto periodo che recita: "Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'art. 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale consegue la revoca della patente di guida".

Con la novella normativa si introduce così un elemento d'incertezza nell'individuazione della sanzione accessoria da applicare in caso di condanna per reato commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale. Un dilemma, che non può essere sciolto né in via interpretativa né giurisprudenziale visto che il giudice è soggetto soltanto alla legge e, in questo caso, essendovi due previsioni contrastanti, non si può escludere l'una o l'altra a seconda delle peculiarità del caso specifico.

E ciò anche perché ogni valutazione è impedita dall'automaticità della previsione della revoca della patente del quarto periodo, comma secondo, dell'art. 222 C.d.S., in caso di condanna per i reati di cui agli artt. 589-bis e 590-bis c.p.,

che impone di applicare tale (più grave) sanzione accessoria e non consente alcun margine di apprezzamento e di scelta tra le sanzioni alternative (sospensione o revoca) in caso di condanna per i reati in considerazione delle circostanze e del caso concreto.

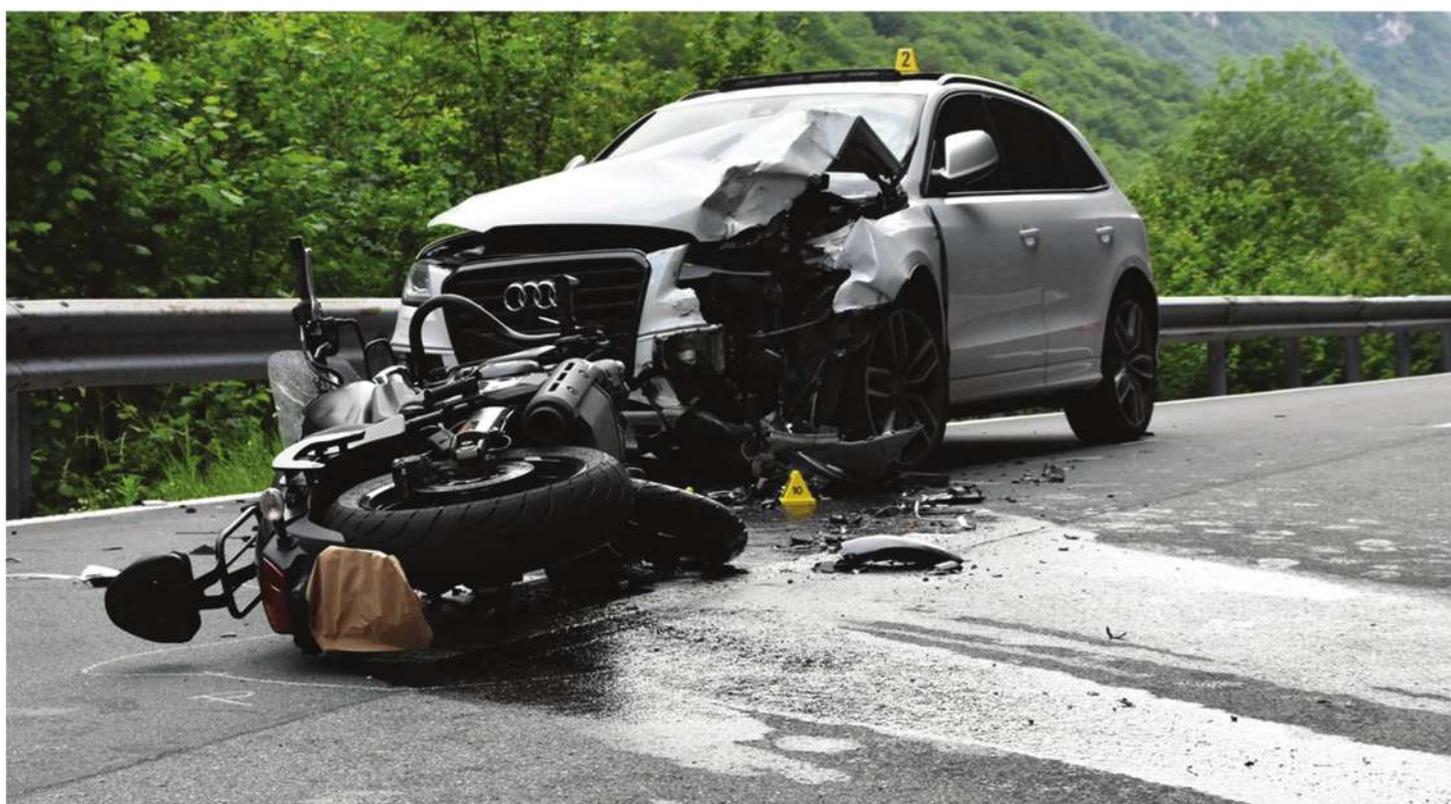
In altre parole, quando il legislatore ha modificato l'art. 222 C.d.S. introducendo la revoca della patente in caso di condanna per i reati di cui agli artt. 589-bis e 590-bis c.p., e intendendo equiparare il sistema delle sanzioni accessorie all'accertamento dei suddetti reati, si è scordato che nel medesimo articolo, al comma 2, nei periodi precedenti, era prevista la (diversa e meno grave) sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente in caso di condanna per lesioni personali colpose gravi o gravissime e in caso di omicidio colposo commessi con violazione delle norme del C.d.S.: delitti in tutto e per tutto identici alle fattispecie incriminatrici autonome di cui agli artt. 589-bis e 590-bis c.p. che voleva introdurre e che ha poi di fatto inserito nel codice penale nell'ambito dei delitti contro la persona.

E si è anche dimenticato che nello stesso articolo, al successivo comma 2-bis, era prevista – ancora e sempre – la riduzione fino a un terzo in caso di sentenza di patteggiamento della sospensione della patente fino a 4 anni, cioè la sanzione accessoria prevista in caso di omicidio colposo.

Un classico dilemma all'italiana, causato da approssimazione dell'intervento legislativo. Per porvi rimedio è intervenuta la Corte Costituzionale, sollecitata dai Tribunali di Roma, Torino e Forlì.

Con sentenza n. 88/2019 (ud. 19.2.2019 - dep. 17.4.2019), la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 222 comma 2, quarto periodo, del C.d.S., "nella parte in cui non

prevede che, in caso di condanna, ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'art. 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli artt. 589-bis (Omicidio stradale) e 590-bis (Lesioni personali stradali gravi o gravissime) del codice penale, il giudice possa disporre, in alternativa alla revoca della patente di guida, la sospensione della stessa ai sensi del secondo e terzo periodo dello stesso comma 2 dell'art. 222 cod. strada allorché non ricorra alcuna delle circostanze aggravanti previste dai rispettivi commi secondo e terzo degli artt. 589-bis e 590-bis cod. pen.". Il ragionamento che ha condotto il giudice delle leggi alla declaratoria di incostituzionalità è lineare e si articola nei seguenti passaggi logici: il quarto periodo dell'art. 222 comma 2 C.d.S. è stato riformulato dalla legge n. 41/2016, con la previsione che alla condanna o al patteggiamento per i reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime consegue sempre la revoca della patente, anche ove sia stata concessa la sospensione condizionale della pena; la revoca è stata estesa indistintamente a tutte le ipotesi – sia aggravate dalle circostanze "privilegiate", sia non aggravate – di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime; le fattispecie di reato di omicidio stradale e lesioni personali stradali contemplano diverse ipotesi alla cui gravità corrispondono differenti trattamenti sanzionatori: l'ipotesi base del reato colposo (al primo comma), l'ipotesi più aggravata della guida in stato di ebbrezza oltre una certa soglia di tasso alcolemico o sotto l'effetto di stupefacenti (ai commi secondo e terzo), un'ipotesi intermedia perché aggravata in misura minore (ai commi quarto, quinto e sesto), ma comunque con pena aumentata rispetto all'ipotesi base; per la sanzione amministrativa della revoca della patente,



invece, vi è un indifferenziato automatismo sanzionatorio, che costituisce possibile indice di disparità di trattamento e irragionevolezza intrinseca; l'automatismo della risposta sanzionatoria prevista dall'art. 222 C.d.S. non è graduabile in ragione delle peculiarità del caso e può giustificarsi solo per le violazioni più gravi, cioè le ipotesi aggravate previste dal secondo e dal terzo comma sia dell'art. 589 bis, sia dell'art. 590 bis cod. pen.; per esse si giustifica una radicale misura preventiva per la sicurezza stradale consistente nella sanzione amministrativa della revoca nell'ipotesi sia di omicidio stradale, sia di lesioni personali gravi o gravissime; al di sotto di questo livello vi sono comportamenti pur gravemente colpevoli, ma in misura inferiore, sicché non è compatibile con i principi di eguaglianza e proporzionalità la previsione della stessa sanzione amministrativa; in tal caso, l'automatismo della sanzione amministrativa non si giustifica e deve cedere alla valutazione individualizzante del giudice.

In vero vi è una successiva considerazione in ordine alla sovrapposizione delle sanzioni amministrative della sospensione della patente, prevista dal secondo e terzo periodo dell'art. 222 comma 2, e della revoca, prevista dal quarto periodo per fattispecie di reato in parte identiche. Tuttavia a tale rilievo la Corte, nel ragionamento sulla illegittimità costituzionale della revoca, non attribuisce efficacia, limitandosi a osservare che si tratta di "una poco coerente sovrapposizione di fattispecie sanzionate, o no, con la revoca della patente, che si aggiunge all'irragionevolezza intrinseca della sanzione indifferenziata per ipotesi marcatamente diverse in termini di gravità della condotta". La Corte Costituzionale ha inteso riaffermare la propria costante giurisprudenza, secondo cui l'individuazione delle condotte punibili e la configurazione del relativo trattamento sanzionatorio rientrano nella discrezionalità legislativa, il cui esercizio non può formare oggetto di sindacato sul piano della legittimità costituzionale, salvo che si traduca in scelte manifestamente irragionevoli o arbitrarie (v., tra le altre, sentenze n. 68/2012, n. 47 del 2010, n. 161 del 2009, n. 22 del 2007, n. 394 del 2006 e n. 185 del 2015).

Evidentemente la Corte ha ritenuto incostituzionale e in contrasto con le proprie precedenti decisioni la presunzione automatica e il meccanismo sanzionatorio rigido previsto dall'art. 222.

L'assoggettamento a un unico trattamento egualmente e gravemente sanzionatorio (revoca della patente) di fatti di reato diversi quanto all'evento (omicidio colposo, da un lato, lesioni colpose gravi o gravissime, dall'altro) e condotte del tutto eterogenee, come previste in modo specifico proprio all'interno delle ipotesi di reato di cui agli artt. 589-bis e 590-bis c.p., risultava lesivo di tali principi, perché introduceva una presunzione automatica "rigida" e "fissa" che non permetteva alcuna valutazione discrezionale e in concreto. Presunzione automatica che appariva in sé irragionevole perché imponeva la revoca della patente anche in ipotesi come l'omicidio colposo stradale non aggravato, causato da mera distrazione del conducente e non dall'abuso di droghe o dallo stato di ebbrezza del conducente, confinando

l'applicazione della sospensione alle sole ipotesi di lesioni personali stradali colpose c.d. lievi.

Così, però, rimane del tutto insoddisfatta l'esigenza da parte delle vittime di tali reati di sapere che il responsabile abbia avuto un'effettiva conseguenza, giacché il sistema sanzionatorio classico, detentivo, risulta inefficace, dato che sotto certe soglie, nessuna ripercussione reale viene patita da chi è condannato, e solo la revoca della patente costituiva elemento realmente afflittivo.

Resta l'auspicio che nei casi di condotte non aggravate dalla guida sotto l'effetto di stupefacenti o alcool, ma pur sempre estremamente gravi, in ragione di violazioni delle norme del C.d.S., che sottendono un comportamento certamente volontario - si pensi a chi passa col rosso, investe passanti sulle strisce pedonali o provoca incidenti per il superamento dei limiti di velocità di diverse decine di chilometri - i magistrati trovino ragionevole, anche nel rispetto del dolore di chi ha perso un congiunto, applicare sanzioni effettive, severe e commisurate a tali condotte ed alle gravissime conseguenze inflitte al prossimo. Solo così, il perenne senso di una generale impunità che il cittadino percepisce di fronte alla gestione della giustizia nel nostro Paese, potrebbe iniziare a essere superato. Favorendo, infine, il rispetto delle regole stradali, unica soluzione ai tanti, troppi, decessi che ogni anno si contano sulle nostre strade.

Avv. Marco Frigo
Foro di Padova

IL RIFERIMENTO GIURIDICO



IL RIFERIMENTO GIURIDICO

CORTE COSTITUZIONALE, SENT. N. 88/19 DEL 17/02/19

"In conclusione, la revoca della patente di guida non può essere "automatica" indistintamente in ognuna delle plurime ipotesi previste sia dall'art. 589-bis (omicidio stradale) sia dall'art. 590-bis cod. pen. (lesioni personali stradali), ma si giustifica solo nelle ben circoscritte ipotesi più gravi sanzionate con la pena rispettivamente più elevata come fattispecie aggravate dal secondo e dal terzo comma di entrambe tali disposizioni (guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti). Negli altri casi, che il legislatore stesso ha ritenuto di non pari gravità, sia nelle ipotesi non aggravate del primo comma delle due disposizioni suddette, sia in quelle aggravate dei commi quarto, quinto e sesto, il giudice deve poter valutare le circostanze del caso ed eventualmente applicare come sanzione amministrativa accessoria, in luogo della revoca della patente, la sospensione della stessa come previsto - e nei limiti fissati - dal secondo e dal terzo periodo del comma 2 dell'art. 222 cod. strada".

TRAVOLGE A 180 KM ALL'ORA E AMMAZZA UN CICLISTA

MA CON LA SENTENZA DELLA CONSULTA LA REVOCA DELLA PATENTE NON È PIÙ AUTOMATICA

Il tragico incidente di cui è rimasto vittima, il 4 marzo del 2017 a Lesina, nel Foggiano, Kostadin Strahilov, è un doloroso esempio dei "limiti" della sentenza con cui la Corte Costituzionale ha dichiarato la incostituzionalità della revoca automatica della patente per tutti i casi di omicidio stradale, eccezion fatta per quelli aggravati, con particolare riferimento alla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di droga. La vittima, 46 anni e di nazionalità bulgara, era uno dei tanti immigrati dall'Europa dell'Est arrivato in Puglia in cerca di lavoro e occupato nei campi. Ed è anche l'ennesimo bracciante agricolo "falciato" sulla Statale 16. Quella sera, verso le 21.30, il quarantaseienne procedeva in bicicletta, con direzione Termoli-San Severo, lungo la Statale, tristemente nota per le tante persone, soprattutto stranieri, investiti e uccisi. Giunto all'incrocio di Ripalta, il ciclista avrebbe

attraversato la carreggiata di marcia dovendo immettersi sulla Provinciale 37 in direzione Lesina, ma proprio in quel mentre sopraggiungeva come un missile, nell'opposta direzione, San Severo-Termodi, una Audi A6 condotta da un giovane di Torremaggiore, che lo ha centrato in pieno.

Certo, si tratta di una strada dalle precarie condizioni di sicurezza, a partire dall'illuminazione praticamente inesistente, ma nulla giustifica la condotta di guida riprovevole tenuta dall'investitore, che non ha neppure abbozzato una frenata (non è stato rilevato sull'asfalto alcun segno, neanche di scarrocciamento), e che soprattutto stava correndo come un pazzo. Che la velocità fosse sostenuta lo si era intuito subito: la vettura si è fermata a duecento metri dal punto d'impatto e il corpo del povero bracciante, deceduto sul colpo a causa delle devastanti lesioni cranico-encefaliche e toraco-addominali, è stato orrendamente mutilato.

Ma la perizia cinematica sulla dinamica e le cause del sinistro affidata dal Sostituto Procuratore della Procura di Foggia, che ha indagato l'automobilista per omicidio stradale, a un proprio consulente tecnico, ha portato a delle conclusioni da brivido. Motivando la sua richiesta di rinvio a giudizio per l'imputato, poi accordata, il Pm spiega che stava viaggiando "ad una velocità di percorrenza compresa tra 168 km/h e 184 km/h, ben superiore al limite di velocità imposto per il tratto di strada percorso - pari a 90 km/h - e non consona all'orario notturno e alle caratteristiche della strada, in prossimità di una intersezione canalizzata".

Violazioni gravissime in totale spregio della vita umana che sarebbero indubbiamente meritevoli della contestuale revoca della patente di guida, ma oggi tale provvedimento, per questa pur colpevole infrazione, non è più automatico. I familiari di Strahilov sono già stati risarciti civilmente, ma la speranza, loro come di tanti altri familiari di vittime della strada, di una pena esemplare per i responsabili degli incidenti rischia di cadere nel vuoto.



L'intervista Ing. Angelo Sticchi Damiani

PRESIDENTE DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

UNA LEGGE DA “RIEQUILIBRARE” E UN PARCO MEZZI DA RINNOVARE

**“BENE LA CONSULTA SULL'OMICIDIO
STRADALE, MA LA NORMA
VA AGGIUSTATA ANCORA”**

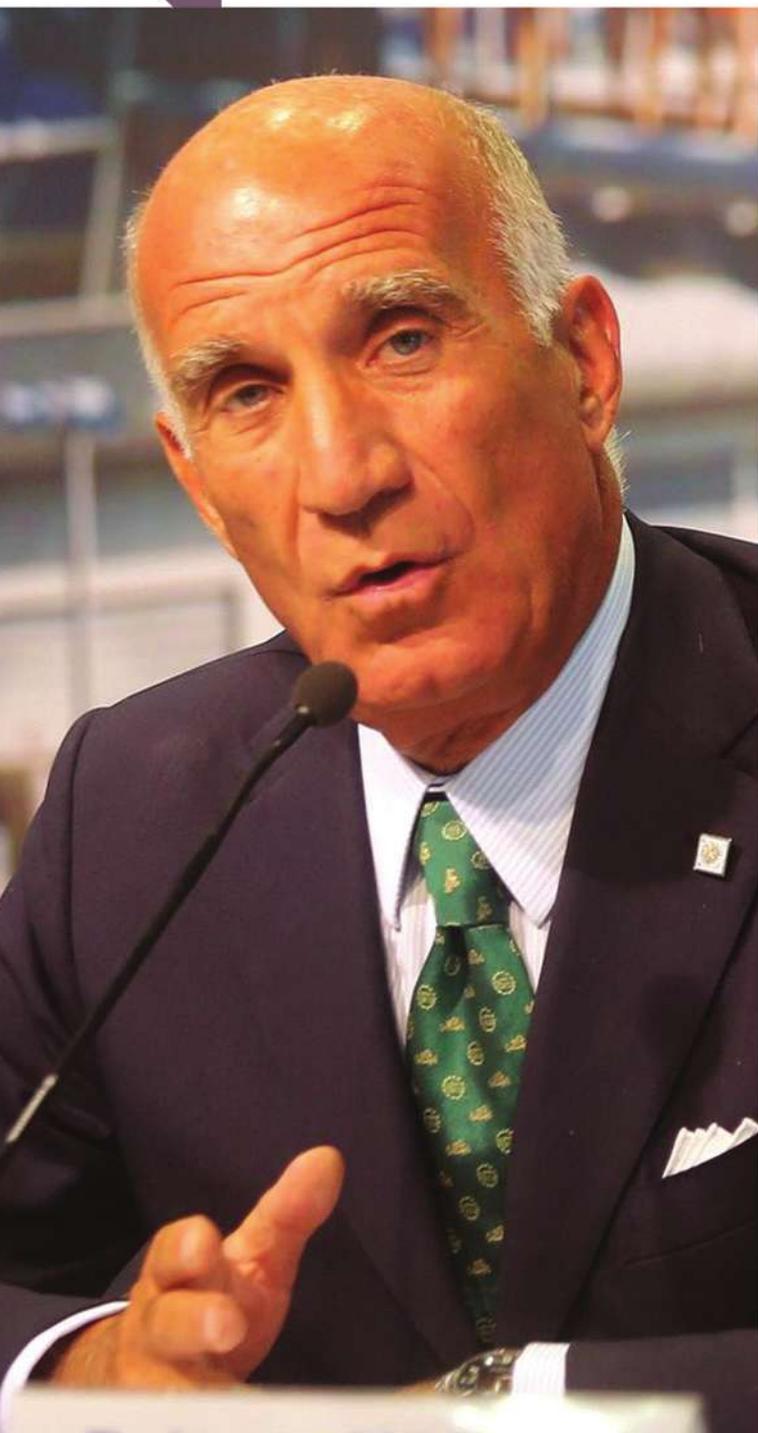
Tra le ricette dell'Acì per migliorare la sicurezza anche lo “svecchiamento” di camion e auto

**MORTO PERCHÈ MANDATO IN
STRADA CON UN CAMION
VECCHIO E “TAROCCATO”**

La tragica fine di un autotrasportatore di Anzio conferma la necessità di far circolare mezzi idonei



Nato in provincia di Lecce nel 1945, coniugato, due figli, ingegnere civile e progettista di strade, Angelo Sticchi Damiani mette professionalità e passione a servizio della Federazione ACI fin dal 1975, anno in cui entra nella Commissione Sportiva Automobilistica Italiana. Nel 1990 è nominato presidente dell'Automobile Club di Lecce. Nel 2009 è al vertice della Csaì e nel 2011 viene eletto per la prima volta Presidente dell'Automobile Club d'Italia, carica che ricopre tuttora dopo diverse riconferme. Tra i suoi incarichi anche quello di Consigliere nazionale del CONI, che gli ha attribuito la Stella d'Oro al merito sportivo nel 2010. A livello internazionale, è membro del Senato FIA, del Consiglio Mondiale dello Sport FIA e dell'Euroboard FIA.



“BENE LA CONSULTA SULL'OMICIDIO STRADALE, MA LA NORMA VA AGGIUSTATA ANCORA” TRA LE RICETTE DELL'ACI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA ANCHE LO “SVECCHIAMENTO” DI CAMION E AUTO

Con la sentenza 88 del 17 aprile 2019 la Corte Costituzionale ha avallato la costituzionalità della Legge sull'omicidio stradale, eccetto per l'art. 222 C.d.S. laddove si prevedeva la revoca automatica della patente in ogni ipotesi di condanna per omicidio e lesioni stradali gravi: l'automaticità resta solo nei casi aggravati dalla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di droghe. Il pronunciamento interessa migliaia di automobilisti e dunque chi meglio dell'ing. Angelo Sticchi Damiani, Presidente dell'Automobile Club d'Italia, oltre un milione di soci, per avere un parere in merito e fare anche il punto sull'incidentalità stradale, considerato che proprio l'Acì redige con l'Istat le statistiche ufficiali?

La decisione della Corte Costituzionale era un intervento auspicabile che Acì ha accolto con sollievo, tendendo a riequilibrare un impianto normativo che, seppur atteso, presenta contraddizioni e lacune. Quella sull'omicidio stradale è una legge voluta per punire condotte pericolose quali la guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti. Nel contempo, però, l'iter legislativo che ha portato alla sua stesura finale è stato approssimativo nell'individuazione delle condotte punibili, col risultato che sono puniti come aggravati comportamenti che non hanno particolari disvalori, mentre altri non trovano la stessa risposta punitiva.

Una fattispecie aggravata, ad esempio, è l'omicidio, punito con la reclusione da 5 a 10 anni, o le lesioni stradali commesse per inversione di marcia presso dossi, curve o strisce pedonali. Nel caso, invece, che si investa un pedone sulle strisce si ricade solo nella fattispecie semplice, che prevede la reclusione da 2 a 7 anni. Basta questo a far capire come la legge sia frutto di scelte a volte illogiche che vanno sanate. Pertanto è auspicabile un intervento del legislatore, altrimenti sarà la scure della Consulta a dover provvedere a un riequilibrio. Nel 2018 si è registrato un lieve calo di decessi e incidenti, ma il bilancio delle vittime rimane altissimo. E nel 2019 sta andando ancora peggio.



I dati 2018 sugli incidenti stradali, al di là delle poco significative riduzioni desumibili dal calcolo matematico, mostrano una situazione stagnante. L'Italia si è fermata a 3.300-3.350 morti l'anno. Il calo medio annuo delle vittime tra il 2010 e il 2018 è stato pari solo al 2,6%, mentre all'inizio del decennio si era stimata necessaria una riduzione del 6,7% annuo per ottenere il prefissato dimezzamento dei decessi entro il 2020.

La situazione è analoga in molti Paesi europei: se nel complesso il numero delle vittime nell'Unione nel 2018 diminuisce dell'1%, esse sono in aumento in ben 11 Paesi, tra cui Svezia, Paesi Bassi e Finlandia, tradizionalmente con ottime performance di sicurezza stradale. Il tasso di mortalità stradale sulla popolazione in Italia, tuttavia (55 morti per milione di abitanti) è di 6 punti superiore alla media europea (49,1), discostandosi notevolmente da quello di Paesi quali Francia (50,3), Germania (39,4), Spagna (38,8), Gran Bretagna (27,5 - il valore più basso).

I dati italiani del 2018 sono assai allarmanti per i pedoni (il 18% dei morti), i giovani tra i 15 e 19 anni e gli anziani, specie quelli tra i 70 e i 74 anni. Spicca anche il peggioramento dell'incidentalità registrato nei "Grandi Comuni", soprattutto sulle strade urbane dove le vittime risultano in aumento in 8 comuni su 14, proprio là dove ci si sposta quotidianamente - e troppo con il mezzo privato - per andare al lavoro, a scuola o per commissioni, e dove vi è maggiore commistione tra diverse forme di mobilità e la più elevata presenza di utenti vulnerabili: pedoni, ciclisti e due ruote a motore.

Purtroppo, pur in mancanza di dati statistici, la situazione sembra critica anche nel 2019: i dati provvisori di Polizia Stradale e Carabinieri sul primo semestre segnano un aumento notevole delle vittime. In estate i motociclisti deceduti sono aumentati ed è recente l'allarme lanciato dalla Polizia Municipale di Roma Capitale per il numero di morti in incidenti.

Come migliorare la sicurezza stradale?

Nelle fasce d'età da 70 anni e oltre, i due terzi delle vittime sono conducenti. In diversi Paesi europei si stanno sperimentando campagne di sensibilizzazione (Francia, Finlandia, Regno Unito) o interventi formativi (Germania,

Olanda) per informare i guidatori anziani dei cambiamenti fisici e cognitivi dell'età, dell'evoluzione delle regole di circolazione e dell'uso dei dispositivi di sicurezza presenti sui veicoli. Nel 2018 si è registrato anche un sensibile aumento dei decessi sui mezzi per trasporto merci, tornati ai livelli di 10 anni fa. In parte è correlato all'aumento delle percorrenze medie annue dei veicoli, ma uno dei fattori concomitanti può essere l'attuale anzianità del parco circolante: in media, 13,8 anni. Anche le misure introdotte dal nuovo Regolamento Global Safety Regulation, per cui i veicoli per trasporto merci venduti in Europa vanno dotati di serie di ulteriori strumentazioni di sicurezza - oltre al sistema di frenata autonoma di emergenza (AEBS) e di mantenimento della corsia (LDW), già introdotti d'obbligo dal 2015, anche l'Intelligent Speed Assistant, per eliminare l'angolo cieco, e il sistema di allerta contro i colpi di sonno - rischiano di non produrre grandi benefici senza stimoli al rinnovo del parco. Ciò vale anche per le vetture. Dalla sostituzione dei veicoli più vecchi, da non confondere con le auto storiche, trarrebbe beneficio sia la sostenibilità ambientale sia la sicurezza stradale: i dati mostrano che se l'autovettura ha più di 10 anni la probabilità di morire nell'incidente è tripla rispetto alle auto fino a 4 anni di età. Aci inoltre sta promuovendo l'installazione di alcuni sistemi di ausilio alla guida anche in after-market. Fondamentali sono poi i controlli delle forze di Polizia, che denunciano troppo spesso carenze di organico o di risorse. Dal 2008 al 2018 sono oltre 79mila le pattuglie in meno schierate su Statali e Provinciali: 216 in meno ogni giorno". È necessario, infine, agire sullo stato delle infrastrutture che, anziché limitare i danni dovuti agli errori dei conducenti, troppo spesso sono fonte di incidenti per scarsa manutenzione o problemi di segnaletica. Uno studio della Fondazione Caracciolo nel 2018 ha rilevato un pesante arretrato manutentorio sulla rete extraurbana secondaria (Provinciali e Regionali), dove si verificano oltre 20mila incidenti l'anno con mille morti e 33mila feriti; quanto alla rete principale, solo quest'anno, con molto ritardo, sono iniziate le ispezioni su parte della rete TEN come previsto dalla Direttiva Europea di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali recepita dal d.lgs. 35 del 2011!



MORTO PERCHÈ MANDATO IN STRADA CON UN CAMION VECCHIO E “TAROCCATO” LA TRAGICA FINE DI UN AUTOTRASPORTATORE DI ANZIO CONFERMA LA NECESSITÀ DI FAR CIRCOLARE MEZZI IDONEI

Sembrava una mera, tragica fuoriuscita autonoma, si pensava al "solito" colpo di sonno o a un malore, ma i familiari della vittima da subito non si capacitavano di quell'incidente: il loro caro era sempre stato attento e scrupoloso al volante, nel lavoro che svolgeva da una vita, l'autotrasportatore. Avevano ragione. Dalle indagini, sollecitate dai loro patrocinatori e condotte con scrupolo dagli organi inquirenti, è emersa un'altra, sconcertate verità. La drammatica vicenda di Domenico Di Liscia, appena 40 anni, di Anzio, è l'ennesimo esempio dello (spesso) scarso livello di sicurezza - per se stessi e per gli altri - dei mezzi pesanti affidati ai camionisti, soprattutto in ragione della loro età, una delle problematiche sollevate dal Presidente dell'AcI.

Il sinistro è successo il 27 aprile 2017, a Orbetello: quella sera il camionista, che lavorava per un'impresa di trasporti di Aprilia, procedeva sull'Aurelia, in direzione Grosseto-Roma, con un autoarticolato Scania carico di bottiglie d'acqua, quando, presso Albinia, ha improvvisamente perso il controllo del mezzo pesante che è andato a sbattere contro il guardrail, si è ribaltato, finendo di traverso alla strada, e ha preso fuoco: in pochi secondi anche la cabina è stata avvolta dalle fiamme e per il conducente non c'è stato scampo, è morto carbonizzato. Una fine orribile.

La Procura di Grosseto ha aperto un procedimento penale per omicidio stradale disponendo tutta una serie di accertamenti, tra cui la perizia cinematica per chiarire dinamica e cause del sinistro. Il consulente tecnico incaricato ha esaminato anche il camion ed è qui che sono emerse le gravissime violazioni che hanno portato il Pm a chiedere e ottenere il rinvio a giudizio del datore di lavoro della vittima, che adesso è sotto processo.

Gli si imputa di aver fornito al suo dipendente per l'espletamento della sua attività di autotrasportatore un autoarticolato immatricolato nel 1997, dunque con ben venti anni di vita, del tutto inidoneo ai fini della sicurezza del lavoratore, di non averlo sottoposto, unitamente al rimorchio, al collaudo presso i competenti uffici della Motorizzazione Civile, e, soprattutto, di avervi installato in maniera di fatto abusiva un serbatoio supplementare di 600 litri collocato sulla destra del trattore. Una modifica "fuori legge" risultata fatale perché l'incendio è stato innescato proprio dalla dispersione del gasolio fuoriuscito per la rottura di quel serbatoio. Di Liscia, come comprovato dall'autopsia, è deceduto per shock termico: se la cabina non fosse stata avvolta dalle fiamme si sarebbe salvato. L'ennesima vittima delle violazioni delle norme per la sicurezza sul lavoro che qui coincide, indissolubilmente, con quella stradale.

Studio3A breaking news

N.27 SETTEMBRE 2019



Protagonisti anche in Serie A

La Studio3A Millennium Basket si sta preparando per un'altra stagione ad alti livelli



Una mancata precedenza non equivale alla totale responsabilità

Dopo una battaglia di perizie, opposizioni e richieste danni Studio3A ha reso giustizia ai familiari di un ragazzo bresciano



Studio3A, una "formazione" vincente, in tutti i sensi

Gli importanti investimenti dell'azienda per la crescita professionale dei propri dipendenti



Perizie a prova di... drone. Per tutti

Studio3A amplia gli ambiti di questo fondamentale servizio e punta sulla tecnologia



STUDIO3A®
DIAMO VALORE AI DIRITTI

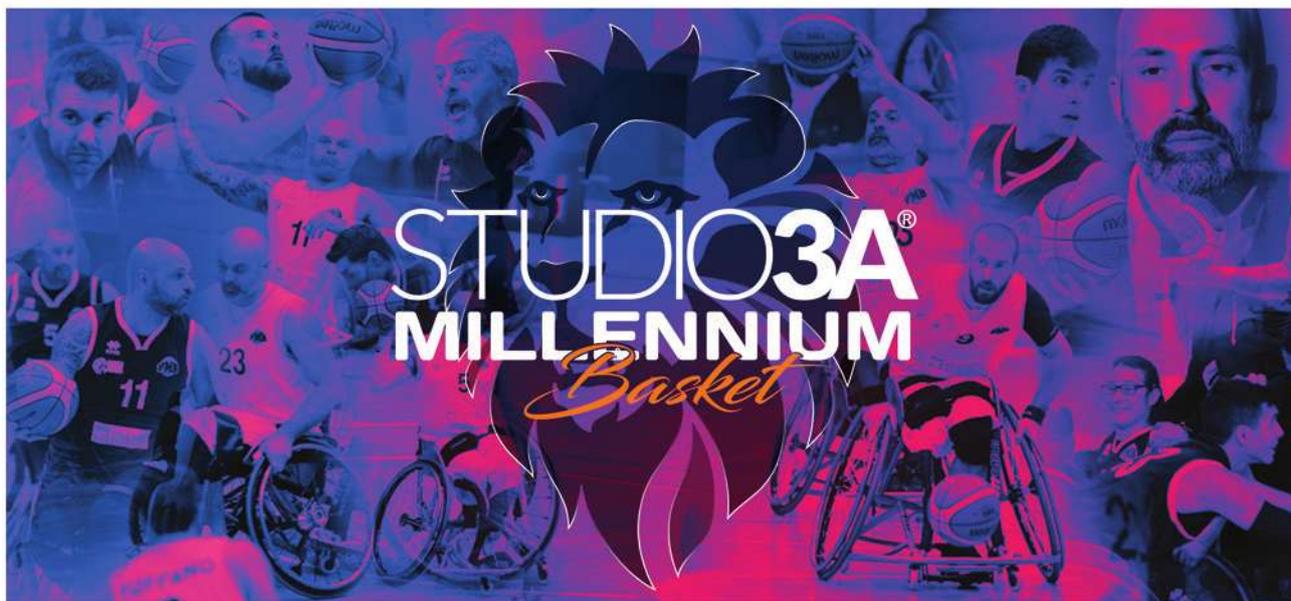


SOCIALE

Studio3Abreakingnews



PROTAGONISTI ANCHE IN SERIE A LA **STUDIO 3A MILLENNIUM BASKET** SI STA PREPARANDO PER UN'ALTRA STAGIONE AD ALTI LIVELLI



La Studio3A Millennium Basket, grazie anche al rinnovato e ulteriormente accresciuto sostegno del main sponsor Studio3A-Valore S.p.A., vuole continuare a stupire anche in Serie A, che disputerà sempre al palazzetto dello sport di Piombino Dese.

Reduce da una stagione magica che l'ha vista vincere per la seconda volta di fila il torneo cadetto, per una promozione col punto esclamativo (17 vittorie su 17 match), e conquistare il primo, storico scudetto con la formazione giovanile delle Iene, il Padova Millennium Basket presieduto da Primo Fior non dovrà rinunciare per motivi economici, come successo l'estate scorsa, a quella Serie A tanto "sudata", anzi. Il sodalizio sta già preparando con entusiasmo la prossima annata in cui la prima squadra, che si chiamerà Studio3A Millennium Basket, unico team veneto, farà parte con pieno merito del lotto delle otto migliori realtà italiane di questo sport e, da novembre, dovrà confrontarsi con team blasonati come i campioni d'Italia della S. Stefano, Briantea Cantù, Giulianova, Roma, Sassari... Confermato in blocco il gruppo che ha stravinto la serie B, dal coach Marco Nardo ai vari capitani Foffano, Fabio Bernardis, Mohamed Bargo, la promessa Mattia Scandolaro, capitano delle Iene, etc, il direttivo si è subito mosso per rinforzare l'organico con due-tre elementi di classe ed esperienza in grado di far spiccare quell'ulteriore salto di qualità per competere nella categoria superiore. E si è già assicurato due importanti innesti. Uno è Aldelghani Boughania, 24 anni,

il giovane cestista franco-algerino, nazionale transalpino, ha iniziato a giocare a basket in carrozzina a 16 anni, ha vinto il campionato di A2 a Marsiglia e, con lo Hyes, due Coppe di Francia e il campionato di serie A nell'ultima stagione. L'altro è il senegalese Saliou Diene, 28 anni. Professionista dal 2007, dopo aver giocato nel suo Paese, in particolare a Dakar, è emigrato in Italia dove, dal 2013 al 2015, ha giocato in Serie B nella Briantea, trasformandosi da play a pivot. Dopo altre due stagioni in Svizzera, nei Gtp Ticino Bulls, nella Serie A rossocrociata, quindi, il 28enne, che è nel giro della nazionale del Senegal, è rientrato in Italia e la scorsa stagione ha giocato in Serie A con la Hsv Varese, disputando anche l'Eurolega 3, chiusa al quinto posto.

"Adesso che siamo tornati in Serie A e che, grazie anche a Studio3A, abbiamo la possibilità di pianificare a medio-lungo termine l'attività, non abbiamo alcuna intenzione di lasciarcela scappare" ha assicurato Primo Fior il 5 luglio durante la serata dedicata agli sponsor, in cui ha consegnato in segno di riconoscenza una targa al Presidente di Studio3A, dott. Ermes Trovò, che conferma le ambizioni. "Abbiamo un progetto ad ampio respiro triennale con cui vogliamo scalare gradualmente i vertici e, nel contempo, promuovere questo sport avvincente, dare modo di praticarlo a quante più persone possibile e allargare ulteriormente il movimento ai ragazzi, che tante soddisfazioni ci stanno dando".

LA STRUTTURA
Studio3Abreakingnews



LA NUOVA SEDE DI UDINE



STUDIO3A® UDINE
Viale Ungheria, 115 - Udine
☎ 0432 1451050



Anche Udine ha una nuova "casa" per la tutela dei diritti. Il 2 agosto, in viale Ungheria 115, vicino alla stazione, è stata inaugurata la sede di Studio 3A-Valore S.p.A.: un investimento importante per qualificare ulteriormente il servizio offerto da anni in Friuli grazie all'attività del consulente personale Armando Zamparo, il responsabile del nuovo point, mettendo a disposizione un punto di riferimento anche fisico ai propri assistiti e a tutti coloro che necessitano di supporto. Alla cerimonia infatti, oltre al Presidente di Studio3A, dott. Ermes Trovò, a Zamparo, a tanti dipendenti e al consigliere comunale con delega al Commercio di Udine, Antonio Falcone, hanno partecipato 200 persone, tra cui numerosi assistiti e professionisti che collaborano con la società. L'evento è stato aperto proprio dalla toccante lettera inviata da Donatella De Bernardi, mamma-coraggio di Alessandra Clama, la giovane di Cervignano vittima di un terribile incidente sulla SR 352 ad Aquileia e rimasta in stato vegetativo con minima coscienza. Donatella ha voluto ringraziare Studio3A, che ha seguito l'iter risarcitorio (mai così essenziale viste le cure di cui la giovane ha bisogno) e che sostiene la sua associazione "Alessandra" e le sue iniziative per i pazienti con gravi cerebrolesioni e i loro familiari. "Senza il vostro impegno e la vostra professionalità - ha scritto -, oggi non avrei finalmente una casa, che ho attrezzato per Alessandra, per migliorare la qualità della sua vita: vita che da nove anni ci

tiene in bilico giorno per giorno, ma che con determinazione io e i suoi fratelli le facciamo vivere nel migliore dei modi". "Noi facciamo noi proprio questo - ha detto Armando Zamparo -: fare sì che persone che hanno patito un danno e visto lesi i propri diritti non subiscano altre violazioni, penso alle compagnie assicurative che stringono i cordoni della borsa, e vengano adeguatamente risarcite. Una missione che portiamo avanti con tenacia, con le competenze della nostra area tecnica, e con il cuore, e se siamo arrivati ad aprire una sede a Udine significa che qualcosa di buono qui l'abbiamo fatto. Inizia una nuova sfida". "Un'apertura va salutata sempre con favore - ha aggiunto Falcone, portando i saluti del Sindaco -: il trend conta più attività che abbassano le serrande. A maggior ragione in questo caso, è un piacere sapere che ci sono aziende sane che vogliono operare nel nostro territorio e che in questi locali si riesce anche a fare del bene ai nostri cittadini". "Grazie a tutti i nostri assistiti per la fiducia riposta in noi e senza la quale non saremo arrivati a questi livelli - ha concluso il dott. Ermes Trovò - Adesso subito al lavoro, operativi al massimo, per tutelare i diritti delle persone". Realizzato a immagine e somiglianza delle altre sedi dell'azienda, il point di Udine, nei suoi circa cento metri quadri, dispone della segreteria per l'accoglienza, un ampio ufficio, una sala riunioni, magazzino e servizi.

IL CASO

Studio3Abreakingnews



UNA MANCATA PRECEDENZA NON EQUIVALE ALLA TOTALE RESPONSABILITÀ

Dopo una battaglia
di perizie, opposizioni
e richieste danni
Studio3A ha reso
giustizia ai familiari
di un ragazzo bresciano

Due richieste di archiviazione. I più avrebbero mollato. Non Studio3A che, grazie alla sua tenacia e alle sue competenze, ha reso giustizia ai familiari di un 19enne, deceduto in un incidente a Esine, nel 2015. Il ragazzo si era immesso in scooter da una via comunale sulla Provinciale 8, dove è stato travolto dal Suv di un 78enne. Il Pm voleva archiviare tutto come mancata precedenza del giovane, ma i genitori hanno chiesto aiuto a Studio3A, che ha messo in campo tutte le sue professionalità, incaricando in primis un esperto cinematografico. L'ing. Alberto Mariani ha appurato che in realtà il fuoristrada andava oltre il limite dei 50 km/h e aveva investito Gheza a immissione quasi ultimata: se avesse rispettato la velocità prescritta Nicola si sarebbe salvato. La perizia e l'opposizione presentata dall'avv. Giulio Vinciguerra sono state decisive: il Gip ha respinto l'archiviazione restituendo gli atti al Pm. Questi ha affidato una perizia a un proprio Ctu, giunto alle stesse conclusioni, la velocità dell'auto era 65 km/h, salvo però adombrare incongruenze sulla segnaletica del luogo che, a suo dire, poteva generare dubbi sul limite vigente, se 50 o 90. E il Pm ha chiesto l'archiviazione-bis. Studio3A non si è arreso. L'avv. Vinciguerra ha presentato un'altra opposizione, forte anche della memoria integrativa prodotta l'ing. Mariani dove venivano individuati nel percorso ben due cartelli, uno di prescrizione con limite a 50 km/h e uno d'indicazione "inizio centro abitato", che presupponevano la stessa velocità, e il Gip ha disposto il rinvio a giudizio coatto dell'automobilista per omicidio colposo, confermandone la corresponsabilità. Provvedimento fondamentale anche per sbloccare il risarcimento sul piano civile.

i servizi di Studio3A®

consulenza specifica in risarcimento danni e indennizzi

- incidenti da circolazione stradale
- infortuni sul lavoro
- malasanità
- responsabilità della Pubblica Amministrazione e rc diversi
- incendi
- sinistri esteri
- sinistri catastrofali
- danno ambientale
- indennizzi da polizza assicurativa

area legale

- consulenza civile e penale
- servizio legale
- recupero crediti
- anomalie bancarie
- servizi investigativi
- diritto delle successioni
- assistenza alle indagini

area medico legale

- consulenza medico legale
- consulenza medico specialistica
- valutazione psicologica e psichiatrica

area tecnica

- consulenza tecnico peritale
- ricostruzioni dinamiche
- analisi tecnico scientifiche

area economico-fiscale e aziendale

- consulenza finanziaria
- consulenza fiscale e diritto amministrativo
- consulenza del lavoro e retributiva
- CAF
- successioni

Le frecce indicano i servizi esplicitati nel caso che segue

Riccardo Vizzi - consulente personale

UMANITÀ E CHIAREZZA

Non è stato facile gestire questa tragedia che mi ha coinvolto profondamente. Davanti avevamo una famiglia distrutta dal dolore, che non riusciva a darsi pace e che si trovava in una situazione in cui tutto remava contro, dove tutte le colpe dell'incidente venivano addebitate a Nicola nonostante la condotta di guida dell'automobilista palesasse chiaramente molteplici responsabilità: aveva anche dichiarato di aver visto il ragazzo immettersi sulla strada e di aver ridotto la velocità di appena 10 km/h anziché frenare. Ho sostenuto i Gheza nella loro e nostra battaglia, con tutta l'umanità e il tatto che le circostanze richiedevano ma cercando anche di illustrare loro con franchezza e chiarezza tutti i passaggi che stavamo compiendo e le difficoltà insite nel procedimento penale e, di riflesso, sul piano civile del risarcimento. Alla fine l'eccezionale lavoro della nostra area tecnica, legale e liquidativa ha ripagato ogni sforzo.

Dott.ssa Irene Carlin - liquidatrice ufficio sinistri gravi

UNA STRETTA INTERAZIONE TRA CIVILE E PENALE

Il caso di Nicola Gheza è stato uno dei più complessi e impegnativi tra i tanti di cui ci siamo occupati, a partire dal totale rifiuto della compagnia di assicurazione della controparte, UnipolSai, di riconoscere anche un minimo risarcimento alla famiglia, a fronte delle richieste di archiviazione del Pubblico Ministero della Procura di Brescia, il dott. Mauro Leo Tenaglia. Nello specifico, è stato determinante l'impegno profuso sul fronte del procedimento penale, che ha richiesto un notevole lavoro di coordinamento tra i professionisti incaricati e che, dopo un'autentica battaglia, ha prodotto risultati inizialmente insperati. La formulazione cotta dell'imputazione nei confronti dell'automobilista ordinata dal Giudice per le Indagini Preliminari, dott.ssa Giulia Costantino, al Pm, oltre a rendere giustizia al giovane e alla sua famiglia, ha finalmente convinto Unipol ad ammettere la corresponsabilità nel sinistro del proprio assicurato e siamo riusciti a risarcire con una somma adeguata tutti quanti i familiari del ragazzo, compresi i quattro nonni a cui era molto legato.

Avv. Giulio Vinciguerra - penalista del Foro di Torino

SUPERATI I "PREGIUDIZI"

Il procedimento penale che ho seguito è stato arduo: la Procura aveva sviluppato la ferma convinzione pregiudiziale che, di fronte alla pur grave violazione commessa dal giovane per il mancato rispetto della precedenza, non vi fosse margine per riconoscere altre responsabilità. Tant'è che il Pm inizialmente non aveva disposto alcuna Ctu basandosi solo sulle dichiarazioni testimoniali "fotocopia" delle persone che si trovavano in macchina con l'indagato: talmente identiche, anche nei termini, da destare sospetti. Abbiamo presentato una prima opposizione alla richiesta di archiviazione allegando la consulenza tecnica prodotta dall'ing. Mariani e ottenuto un primo risultato: il Gip ha restituito il fascicolo al Sostituto procuratore ordinando

ulteriori approfondimenti sulla dinamica. A quel punto il Pm ha disposto una consulenza tecnica ma è emerso un nuovo problema, quello relativo al limite di velocità: secondo il consulente non si capiva se nel luogo del sinistro vigesse il limite dei 50 km/h proprio dell'area urbana, che l'automobilista aveva sicuramente superato, o dei 90 valido per le strade extraurbane. Abbiamo presentato una nuova opposizione, battendo sulla memoria integrativa che aveva redatto l'ing. Mariani, in cui invece si comprovava come il limite fosse chiaramente di 50: lo stesso Ctu aveva ammesso che nel dubbio, l'utente della strada deve tenere il comportamento il più possibile cautelativo. Abbiamo però cercato anche di sostenere il semplice concetto che, al di là del limite, l'automobilista, approssimandosi a quell'incrocio, non aveva comunque osservato le normali prescrizioni di prudenza e diligenza, non tenendo una velocità adeguata alla situazione. Una linea sposata in pieno dal Gip.

Ing. Alberto Mariani - ingegnere cinematico

I LIMITI VANNO RISPETTATI E BASTA

Mi sono subito recato sul posto per vedere il luogo, ho preso le misure, ho letto ed esaminato tutta la documentazione acquisita dalle forze dell'ordine. Partendo dalla posizione di quiete dei veicoli, ho ridisegnato in scala la planimetria sulla scorta delle misurazioni in loco e dei rilievi, andando come a ritroso, ricostruendo la posizione iniziale dei mezzi e stabilendo la loro velocità sulla base dei sistemi di calcolo in uso. Da qui ho dedotto senza dubbio che il fuoristrada superava il limite dei 50. Al riguardo, ho contrastato le conclusioni del Ctu del Pubblico Ministero che ha sollevato la questione dell'incongruenza del limite dei 50 lungo una strada secondaria extraurbana. Al di là del fatto che i segnali c'erano e che la stessa Provincia, interpellata a proposito, aveva confermato la vigenza dei 50 km/h, ho osservato che l'automobilista "normale", di fronte a un limite di velocità, non sta a disquisire se sia sensato, non conoscendo bene la classificazione delle strade né tanto meno i confini del centro urbano: deve rispettarlo. Punto. In questa dolorosa tragedia mi resta almeno la soddisfazione di aver dato un contributo per ricostruire i fatti e rendere giustizia a questa famiglia.

Dott. Nicola De Rossi - responsabile ufficio relazioni esterne

IL MESSAGGIO È NON ARRENDERSI MAI

Il nostro ufficio è intervenuto spesso sulla vicenda di Nicola Gheza per informare i media e l'opinione pubblica, sia per denunciare quella che si riteneva un'ingiustizia da parte della Procura, sia per dare atto degli importanti risultati ottenuti dallo Studio, che ha mantenuto aperto il procedimento fino al rinvio a giudizio finale, sia soprattutto per dare conto della commovente battaglia dei genitori del ragazzo e per trasmettere a tutti i cittadini il loro messaggio: se si è convinti delle proprie ragioni, se si crede che giustizia non sia stata fatta, bisogna sempre andare fino in fondo, battendo tutte le strade possibili, e ovviamente consentite, per far valere i propri diritti e ristabilire la verità dei fatti.

SERVIZI

Studio3Abreakingnews



PERIZIE A PROVA DI... DRONE. PER TUTTI STUDIO 3A AMPLIA GLI AMBITI DI QUESTO FONDAMENTALE SERVIZIO E PUNTA SULLA TECNOLOGIA

In caso di eventi dannosi, si pensi su tutti ad un incendio, ma anche per pratiche "normalissime", come una compravendita, la stima dei beni danneggiati o da vendere oppure da acquistare rappresenta un passaggio cruciale. Per questo Studio3A, forte anche dell'esperienza maturata nel campo degli incidenti stradali, sta sviluppando sempre di più il servizio perizie e valutazioni, che nel corso del 2019 si è aperto a un ampio ventaglio di possibilità di applicazione. «Dai sinistri causati da incendi ci siamo presto "allargati" agli eventi atmosferici e siamo entrati nell'ambito della responsabilità civile affrontando tutti i tipi di garanzia -

spiega Andrea Persico, responsabile dell'ufficio Danni rami elementari - *Nelle perizie di parte ci si deve poi confrontare in contraddittorio con i periti delle compagnie assicurative e con altri tecnici di controparte, che naturalmente hanno tutto l'interesse a contenere l'ammontare del danno, per cui si tratta di elaborati che vanno realizzati con la massima cura e precisione e poi sostenuti con altrettanta determinazione*». Proprio per produrre documenti "a prova di bomba", e con livelli di dettaglio elevatissimi, l'azienda ha deciso di investire sul servizio anche dal punto di vista tecnologico, applicando gli ultimi ritrovati.

«Abbiamo anche la possibilità di effettuare le perizie attraverso l'accertamento aereo con l'ausilio di droni - prosegue Andrea Persico -, che abbiamo iniziato a utilizzare anche per la ricostruzione cinematica degli incidenti stradali: si tratta di uno strumento fondamentale che consente di accrescere sensibilmente la qualità del lavoro».

Alla luce di tutti questi sviluppi, Studio3A-Valore S.p.A. ha pertanto deciso di ampliare il servizio perizie e valutazioni a 360 gradi. «Ad esempio, stiamo già seguendo gli inventari per le successioni, atti attraverso i quali vengono stimati tutti i beni oggetto di successione - conclude Persico - Ma l'obiettivo è di rivolgersi e di mettere a disposizione queste nostre competenze a qualsiasi cliente che abbia bisogno di una valutazione affidabile e non necessariamente legata ad un danno subito, ma anche a titolo cautelativo, per prevenire possibili danni, o per qualsiasi altro motivo: per una vendita o un acquisto, per conoscere il brand della propria azienda in vista di una richiesta di finanziamento o anche per semplice curiosità».

Anche così, in fondo, Studio3A "dà valore" ai diritti.



FORMAZIONE

Studio3Abreakingnews



STUDIO 3A, UNA “FORMAZIONE” VINCENTE, IN TUTTI I SENSI GLI IMPORTANTI INVESTIMENTI DELL’AZIENDA PER LA CRESCITA PROFESSIONALE DEI PROPRI DIPENDENTI

La formazione continua è una priorità e un'emergenza. Un recente rapporto dell'Ocse sui 34 Paesi più industrializzati riporta dati sconfortanti per l'Italia, in coda al gruppo su molti parametri, a scapito del mercato del lavoro, della competitività e produttività.

Alcuni numeri: il 38% degli adulti ha scarsi livelli di competenze linguistiche e di calcolo; solo il 20,1% partecipa ad attività di formazione, la metà rispetto alla media, percentuale che scende al 9,5% per gli adulti con competenze basse e al 5,4% per i disoccupati di lunga durata, che avrebbero più bisogno di training.

Ancora, la quota delle aziende che forniscono formazione continua, pur essendo passata negli ultimi anni dal 32% al 60%, resta ancora bassa: la media Ocse è al 75%, Spagna, Regno Unito, Germania e Francia sono all'80%. Solo il 30%

dei lavoratori con mansioni a rischio automazione negli ultimi dodici mesi ha partecipato a programmi di formazione. Anche la spesa pubblica per la formazione è molto limitata rispetto agli altri Paesi (3,3% del Pil pro capite per disoccupato contro il 19% della Danimarca) e poche sono le imprese che beneficiano di sussidi pubblici per fornire formazione. Spesso le spese per il training ricadono sulle spalle dei lavoratori: in Italia il 28% dei partecipanti alla formazione vi ha contribuito finanziariamente, il tasso più alto dopo la Grecia (44%). In questo contesto, va decisamente in controtendenza la virtuosa esperienza di Studio3A-Valore S.p.A., che sulla formazione ha sempre puntato ma che nell'ultimo periodo ha raggiunto livelli e investimenti molto elevati, con il duplice scopo di migliorare la professionalità dei propri collaboratori e qualificare sempre di più il servizio ai propri assistiti. Nei soli primi sei mesi del 2019 l'azienda ha fornito ai dipendenti ben 718 ore di formazione, su tematiche a 360 gradi e con docenti altamente qualificati. Molte hanno riguardato temi giuridici, soprattutto quelli legati alle continue novità introdotte dal diritto e dal legislatore, rivolte in particolare all'area tecnica ma anche al team dei consulenti personali che, essendo il primo contatto con gli assistiti, vengono a loro volta costantemente aggiornati, anche sui nuovi servizi offerti, come le dichiarazioni di successione. Ma il personale di Studio3A ha potuto seguire anche corsi sul trattamento della privacy, cruciale per una società che gestisce tanti dati sensibili, sul marketing strategico e territoriale, gli aspetti motivazionali, la comunicazione, le relazioni, sul lavoro di squadra, con esperienze pratiche di team building, e sulle nuove tecnologie, gli strumenti informatici e digitali con cui viene continuamente implementata la "macchina". Non solo. I dipendenti sono parte attiva in questo processo e vengono coinvolti nella sua programmazione con la richiesta degli argomenti da approfondire per migliorare le competenze e la qualità del lavoro, diventando dunque primi protagonisti della loro crescita, umana e professionale.



SENTENZE

Studio3Abreakingnews



SE LA CONTROPARTE HA L'ESCLUSIVA RESPONSABILITÀ LA VIOLAZIONE "VENIALE" È IRRILEVANTE IL GIUDICE DÀ RAGIONE A UN'ANZIANA INVESTITA DA UNA MOTO: L'ASSICURAZIONE NON VOLEVA RISARCIRLA PERCHÉ AVEVA ATTRAVERSATO SULLE STRISCE IN SELLA ALLA BICI



Il fatto che una ciclista attraversi sulle strisce senza scendere dalla bici non autorizza il conducente di un veicolo a investirla a tutta velocità, tanto più se l'aveva vista per tempo. Nè giustifica il rifiuto a risarcirla. Con una sentenza cristallina il giudice di Venezia Alessandro Cabianca ha finalmente reso giustizia a una 78enne di Cavallino, coinvolta nel 2014 in un grave incidente.

L'anziana, al termine di una ciclabile, ha attraversato la strada sulle strisce pedonali: aveva passato la linea di mezz'ora quando è stata travolta da una moto che ha urtato la ruota posteriore del velocipede facendola volare. Ha riportato conseguenze pesanti, tra cui la frattura del femore, ed è iniziato un calvario di operazioni, degenza, riabilitazione: le è rimasta un'invalità permanente del 12%. Per essere risarcita, tramite il consulente personale Riccardo Vizzi, la donna si è affidata a Studio3A che ha chiesto i danni alla compagnia della moto, Vittoria: lo stesso centauro aveva ammesso di aver visto la signora che stava attraversando ma di aver interpretato la sua manovra non "decisa" come un invito a... passare, e la polizia locale lo ha sanzionato per la violazione dell'art.141, comma 2 Cds, "per non essere stato in grado di arrestare tempestivamente il veicolo in presenza di un ostacolo prevedibile".

Ma la compagnia ha risposto picche appigliandosi al fatto che l'anziana, che aveva problemi di deambulazione e si sentiva più sicura in sella, e che non si era certo "buttata", non era

scesa per passare, e non attribuendo al suo assicurato neanche un concorso di colpa. Studio3A ha deciso di andare fino in fondo per tutelare i diritti della sua assistita con una citazione avanti il Tribunale di Venezia, che gli ha dato ragione piena. Il giudice ha chiarito che la violazione legata all'attraversamento in sella rileva "solo dove non sia possibile accertare cause e grado delle colpe incidenti nella produzione dell'evento". Ma qui, "sulla base degli elementi emersi, deve ritenersi accertata l'esclusiva colpa del motociclista".

Il giudice ha confutato anche le asserzioni di Vittoria, secondo cui la 78enne avrebbe attraversato con manovra "improvvisa e repentina". "La circostanza non ha riscontri processuali e, anzi, plurimi appaiono gli elementi che fanno ritenere che la violazione della ciclista non abbia avuto alcun ruolo causale nel sinistro. Le dichiarazioni del motociclista, che ha ammesso di averla vista impegnare l'attraversamento e non procedere in maniera decisa, il punto dell'impatto nella parte posteriore della bici, e non anteriore, come ci si aspetterebbe se avesse attraversato improvvisamente, l'assenza di segni di frenata, indizio che il centauro non ha intrapreso manovre di emergenza, l'età, sono elementi che in modo convergente fanno ritenere che l'attraversamento non sia avvenuto in modo repentino e imprevedibile".

La compagnia è stata condannata a risarcire l'anziana con una somma adeguata e importante per tutti i danni biologici, morali e patrimoniali patiti.

MEDIA

Studio3Abreakingnews



QUANDO I MEDIA CHIEDONO LA VERITÀ... STUDIO 3A RISPONDE

153

Nonostante il periodo di vacanza e di sospensione feriale dei tribunali, anche il trimestre tra metà maggio e metà agosto ha visto Studio3A impegnato a rendere verità e giustizia a tanti assistiti coinvolti in dolorosi fatti di cronaca, di cui la carta stampata si è diffusamente occupata, chiedendo e ricevendo lumi dallo studio. Da segnalare il sempre maggior radicamento della società in regioni quali Molise e Basilicata, dove sta seguendo vicende rilevanti come i tragici decessi del paracadutista Francesco Carone e della turista argentina Norma Mercedes Romero.

38

Pur essendo andati "in vacanza" anche molti programmi di approfondimento dei grandi network, nei tre mesi in questione sono parecchi i servizi dedicati nei loro spazi informativi dalle emittenti nazionali e locali ai casi seguiti da Studio3A, i cui esperti sono stati sovente chiamati a illustrare la situazione. Spicca la dettagliata intervista di 7 Gold all'Avv. Marco Frigo, responsabile Gestione Sinistri e Area Legale, che ha inquadrato in modo puntuale la vicenda Lyoness e la battaglia che l'azienda sta portando avanti per centinaia di consumatori.

302

Tantissime, infine, come di consueto, anche le uscite di Studio3A nei mezzi di informazione on line, dalle agenzie stampa come l'Ansa o l'Agi ai portali dei principali quotidiani nazionali, si veda Repubblica o il Gazzettino.it, ma anche delle emittenti tv, compresa Rainews, fino ad arrivare ai circuiti, come "Today", e ai singoli siti locali. Si tratta di uno strumento informativo sempre più rilevante nell'ambito del quale, come peraltro per gli altri media, lo studio ha raggiunto un indiscusso livello di credibilità e di autorevolezza.

LA BATTAGLIA CONTRO LYONESS

TG NEWS, ITALIA SETTE GOLD - 24 LUGLIO 2019



In un'intervista sull'emittente locale leader nel Triveneto, il responsabile Gestione Sinistri e Area Legale di Studio3A, Avv. Marco Frigo, ha illustrato il

caso della shopping community sanzionata dal Garante per il suo sistema piramidale, vietato dal Codice del Consumo, e le iniziative avviate per ottenere la restituzione integrale delle somme investite, oltre 2,5 milioni, dai trecento ex aderenti rivoltisi allo studio per far valere i propri diritti.

"BASTA VITTIME SULLA STATALE 106"

TG DI RTI CALABRIA - 15 LUGLIO 2019



I media calabresi hanno dato ampio risalto alla manifestazione per gridare "stop alla strage sulla Statale della morte" promossa a Crotona dagli amici di

Vincenzo Perna, l'ennesima vittima sulla 106, i cui familiari si sono affidati a Studio3A. Il consulente personale dott. Giuseppe Cilidonio era al loro fianco e ha spiegato ai giornalisti tutto l'impegno dello Studio per rendere loro giustizia e sollecitare la messa in sicurezza della pericolosa arteria.

NESSUNA GIUSTIZIA PER ANGELO PARTENZA

IL GIORNALE - 16 MAGGIO 2019



Ha avuto un'eco nazionale la discussa decisione dei giudici minorili catanesi di concedere la messa alla prova, senza un solo giorno di carcere, ai minorenni

che hanno picchiato a morte il 64enne di Modica. Il quotidiano diretto da Alessandro Sallusti ha raccolto e dato voce all'amaro commento della sorella della vittima, Giuseppina, e del dott. Ermes Tronò, Presidente di Studio3A, che l'ha sostenuta battendosi con ogni mezzo per una pena adeguata.

ALTRA MORTE EVITABILE IN CASA DI RIPOSO

LA TRIBUNA DI TREVISO - 28 GIUGNO 2019



Come può un 90enne malato di Alzheimer e bisognoso di assistenza h24, morire soffocato da un tovagliolo mentre cena? Per fare piena luce sui

fatti e appurare se vi siano state omissioni da parte degli operatori, i congiunti della vittima si sono rivolti a Studio3A, che ha subito richiesto tutta la documentazione clinica. L'ennesimo decesso sospetto in una struttura per anziani, nel Trevigiano, ha destato sconcerto, anche tra gli organi d'informazione.

“PERCHÉ IL PARACADUTE NON SI È APERTO?”

LA NUOVA DEL SUD - 10 AGOSTO 2019



Ha scosso tutta l'Italia l'inspiegabile incidente di cui è rimasto vittima, a soli 45 anni, Francesco Carone, esperto parà barese schiantatosi al

suolo dopo un lancio da 1.500 metri per la mancata apertura del paracadute a Lavello (Potenza). Il giornale di riferimento della Basilicata dà conto dei mille interrogativi dei familiari e delle azioni messe subito in campo da Studio3A, che li assiste, per dare loro risposte e seguire le indagini della Procura.

A PROCESSO GLI AGGRESSORI DELL'AUTISTA

LA NUOVA VENEZIA - 17 MAGGIO 2019



Studio3A ha una convenzione ad hoc con il Cral Actv, azienda del trasporto pubblico veneziano, e grazie al suo intervento otterrà giustizia

anche un conducente malmenato sull'autobus che guidava da due giovani per essersi rifiutato di farli salire con un pitbull!

AUTOSTRADE COLABRODO

LA NUOVA FERRARA - 8 GIUGNO 2019



La tragedia del Ponte Morandi non ha insegnato nulla. Ha destato sconcerto la denuncia dell'ennesimo episodio, successo sulla A23, con un masso

staccatosi da un cavalcavia e abbattutosi sull'auto di una coppia, miracolata, che si è rivolta a Studio3A per essere risarcita.

ENNESIMO DECESSO SOSPETTO IN CASA DI CURA

IL PICCOLO DI TRIESTE - 20 GIUGNO 2019



Lo storico quotidiano giuliano dà risalto a un'altra morte sospetta in una residenza sanitaria assistenziale, quella di un 70enne che non sarebbe stato adeguatamente curato e nutrito. I familiari si sono rivolti a Studio3A

per fare luce sui fatti, la Procura ha aperto un fascicolo.

LE ASSICURAZIONI SPECULANO ANCHE SUI BIMBI

CORRIERE DEL VENETO - 1 AGOSTO 2019



Giocando con un coetaneo in un ipermercato un bambino trevigiano si rompe un braccio. Per una volta tutto va liscio: la famiglia dell'altro bambino

collabora, il padre è assicurato. Ma la compagnia non risarcisce. L'ennesimo caso di mala assicurazione denunciato da Studio3A.

UNA VACANZA FINITA IN TRAGEDIA

IL QUOTIDIANO DEL MOLISE - 22 AGOSTO 2019



Ha commosso tutti il tragico destino cui è andata incontro Norma Mercedes Romero, una solare turista argentina, in Italia con il compagno, di origini

molisane, rimasta incolpevole vittima del terribile schianto di un minivan sostitutivo di Trenitalia su cui era trasportata, a Vinchiaturro. Studio3A si è fatto carico di supportare i suoi familiari, doppiamente in difficoltà per un dramma accaduto lontano del loro Paese, occupandosi anche dell'espatrio della salma.

LE MORTI BIANCHE NON SONO MAI CASUALI

IL GAZZETTINO DI TREVISO - 25 MAGGIO 2019



Studio3A assiste anche le famiglie di tante vittime sul lavoro, come Shpejtim Gashi. La Procura di Treviso ha chiesto il processo per il responsabile della sicurezza dell'azienda dove l'operaio lavorava, a conferma che gli infortuni accadono sempre per il mancato rispetto delle norme.

LA MORTE DI CARLETTA ORTOLAN NON VA ARCHIVIATA

IL RESTO DEL CARLINO - 9 GIUGNO 2019



La Procura di Rovigo ha accolto l'opposizione all'archiviazione presentata per conto dei familiari del 67enne deceduto per una "banale" colecistite.

Decisiva la perizia medico legale di parte affidata da Studio3A, che ha comprovato le omissioni dei tre medici indagati.

QUANDO IL PRIMO SOCCORSO LATITA

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO - 23 GIUGNO 2019



Se l'ambulanza non fosse arrivata dopo mezzora e l'anziana, dopo la caduta dalle scale, fosse stata rianimata e ossigenata, si sarebbe salvata? I familiari hanno chiesto risposte a Studio3A, la Procura indaga quattro sanitari. Un caso di mala sanità dalla vasta eco mediatica.

CICLISTA INVESTITO DA UN... CINGHIALE

IL MATTINO DI PADOVA - 13 AGOSTO 2019

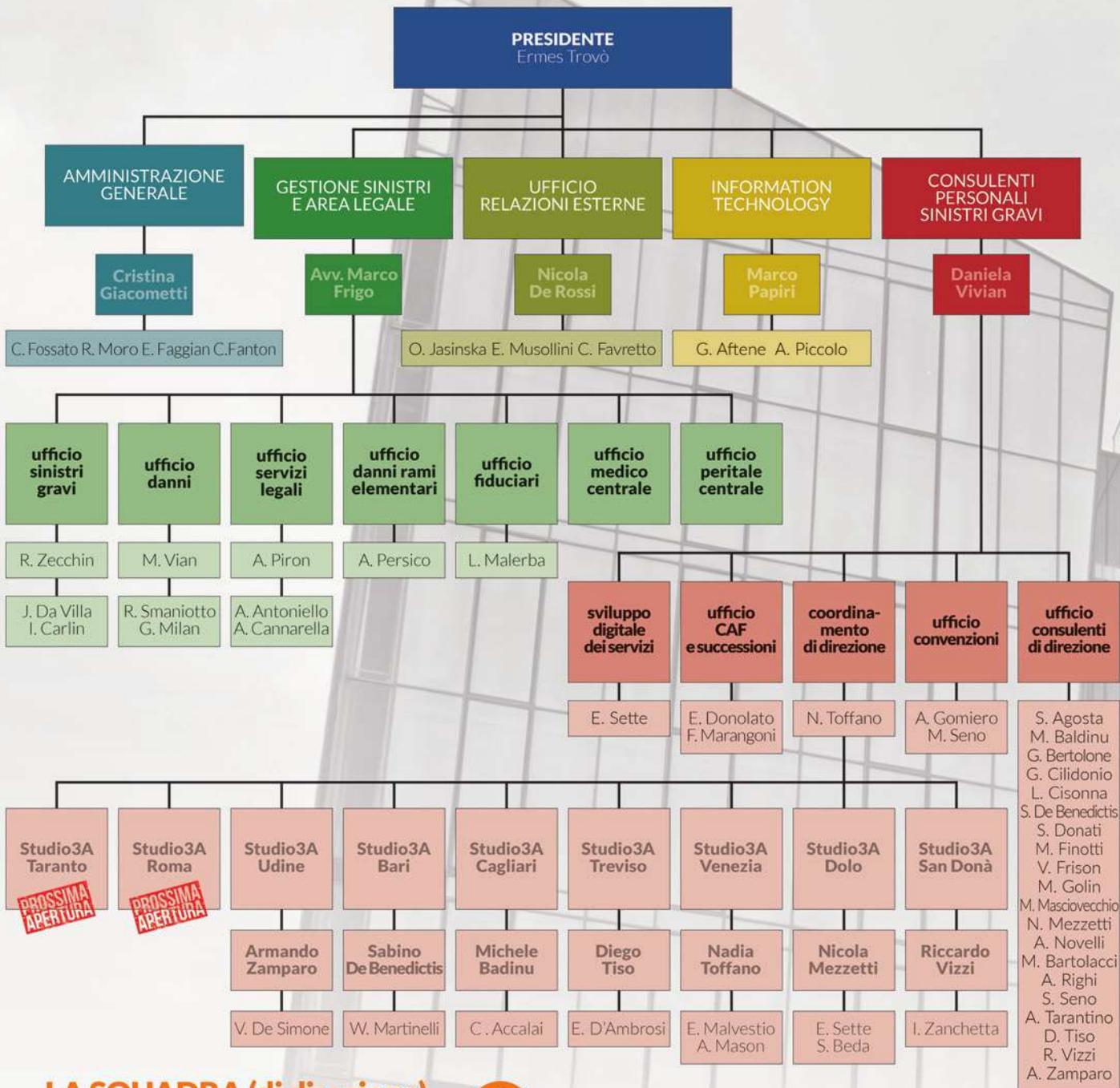


Stavolta ha avuto effetti rovinosi, per un 41enne veneziano, lo scontro con il "solito" cinghiale sulle strade dei Colli Euganei: il malcapitato era in bici e si è

rotto entrambe le gambe. Studio3A si è assunto l'impegno di risarcirlo ma ha anche riproposto l'annoso problema.



L'ORGANIZZAZIONE AZIENDALE



CHIAMATECI PER NOME...

Veronica Stefano Andrea Gicu Marco Christian Emanuele Olga Nicola Lorena Arianna Martina Marco Mario Nicola Alice Sara Alessio Giuseppe Diego Salvatore Giancarlo Angelo Luigi Michele Armando Sabino Riccardo



LA STRUTTURA

Studio3Abreakingnews



LA SOLIDITÀ DI UN GRUPPO PER DARE VALORE AI DIRITTI



VALORE[®]
S P A

Valore è la prima Società per Azioni in Italia a operare nell'ambito delle responsabilità civili e penali, a tutela dei diritti dei cittadini: un traguardo reso possibile sia per le competenze e l'esperienza acquisite, sia per le capacità di investimento a beneficio dei propri assistiti. Valore Spa comprende cinque brand: Studio3A, 3A edizioni, Risarcimentofacile.it, BlogGiuridico e 3A insieme.



STUDIO3A
Diamo Valore ai Diritti

Vent'anni di attività in ogni genere di sinistro: stradale, sul lavoro, mala sanità, danni ambientali...; oltre 50 dipendenti e centinaia di fiduciari; percentuale di successi del 98% e di pratiche chiuse stragiudizialmente dell'83%; oltre un milione di euro investiti sulle varie posizioni, perché l'azienda lavora solo a risultato: Studio 3A è il partner ideale per ottenere giustizia e un giusto risarcimento.



Marco Daniela Cristina Arianna Roberta Micaela Andrea Alessandra Irene Andrea Jacopo Giulia Roberta Fabio Elisa Elisa Valeria Nadia Eva Ivie Gloria Anna Silvia Wanda Camilla Chiara Elisa Roberta Carol Massimo





STUDIO3A
DIAMO VALORE AI DIRITTI

Successioni a domicilio

UN ULTERIORE AIUTO CON UN SERVIZIO AD HOC PER LE COMPLESSE PRATICHE SUCCESSORIE

1

Raccontaci il tuo caso

Il nostro consulente personale si reca a casa tua per acquisire tutte le informazioni necessarie per comprendere il tuo caso, rispondere a tutte le tue domande e chiarire tutti i tuoi dubbi.

2

Studio della pratica

Studiamo attentamente la tua situazione in ogni dettaglio per avere un quadro completo, in modo da poterti prospettare la miglior soluzione possibile che risponda alle tue esigenze.

3

Raccolta documentazione

Ti illustriamo la documentazione necessaria, quella che ci devi fornire e quella che sarà nostra cura procurare.

4

Redazione dichiarazione

Compilazione

- Individuazione degli eredi e delle quote di eredità spettanti.
- Verifica ipocatastale degli immobili da inserire in dichiarazione.
- Verifica della possibilità di richiedere eventuali agevolazioni.

Calcolo imposte

In relazione al valore degli immobili vengono calcolate le imposte in autoliquidazione.

Trasmissione Agenzia delle Entrate

La dichiarazione debitamente controllata e firmata viene inviata telematicamente all'Agenzia delle Entrate competente.

Voltura Catastale

In presenza di immobili viene eseguita la voltura catastale degli immobili presso l'Agenzia delle Entrate Direzione Provinciale Servizi Catastali.



Consegna

Viene consegnata una cartellina contenente le ricevute dell'Agenzia delle Entrate comprese le copie della dichiarazione stessa che serviranno ad esempio per lo sblocco del conto corrente, per l'eventuale vendita dell'immobile o per altri enti.

Valore S.p.A.

VALORE
S P A

Direzione Generale: Via Bruno Maderna 7 - 30174 Venezia
Tel: + 39 041 8622601 - E-mail: segreteria@studio3a.net

www.studio3a.net
N° Verde 800 09 02 10