

DT

Diritto & Tutela

PERIODICO GIURIDICO
N.38 DICEMBRE 2022
trimestrale

- **PER LA CASSAZIONE ANCHE IL POSTO "FISSO" NON È PIÙ COSÌ STABILE**
LE CONSEGUENZE DELLE RECENTI RIFORME LEGISLATIVE SUL PIANO DELLE VERTENZE
- **GUIDATORE "INCERTO"? FA "FEDE" LA PROPRIETÀ DEL MEZZO**
LA SUPREMA CORTE INTERVIENE SUI CASI IN CUI NON SI RIESCA A STABILIRE CHI ERA AL VOLANTE
- **LA RESPONSABILITÀ PER CUSTODIA DI STRADE E MARCIAPIEDI**
GLI ELEMENTI DA VALORIZZARE NELLE RICHIESTE DANNI PER CADUTE AGLI ENTI GESTORI
- **Volare non è uno "scherzo"**
Le più frequenti problematiche che emergono dalle inchieste dell'Ansv



- **I diritti del trasportato sono "sacri", in auto come in barca**
Storica sentenza del Tribunale di Venezia a favore dei familiari di Donatella Friani

DT

Diritto&Tutela

PERIODICO GIURIDICO
N.38 DICEMBRE 2022

Editore e proprietario:
Valore S.p.A.*
Via Bruno Maderna, 13
30174 Venezia
Tel: +39 041 8622601
www.studio3a.net

Direttore responsabile:
Nicola De Rossi

Coordinamento editoriale:
Ermes Trovò
Marco Frigo
Nicola De Rossi

Testi redazionali:
Nicola De Rossi
Elisa Rigo

Progetto grafico:
Marco Bosa

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

Stampa:
Litostampa Veneta Srl
Via Cappelletto, 12
30173 Venezia

Data chiusura numero:
25.11.2022

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

© Tutti i diritti riservati

SOMMARIO

- 1** EDITORIALE
Una tutela a tutto tondo

APPROFONDIMENTI GIURIDICI

- 2** Per la cassazione anche il posto
"fisso" non è più così stabile
Le conseguenze delle recenti riforme
legislative sul piano delle vertenze
- 8** Guida "incerto"?
Fa "fede" la proprietà del mezzo
La Suprema Corte interviene
sui casi in cui non si riesca
a stabilire chi era al volante
- 14** La responsabilità per custodia
di strade e marciapiedi
Gli elementi da valorizzare
nelle richieste danni per cadute
agli Enti gestori
- 20** L'INTERVENTO
Prof. Bruno Franchi
Volare non è uno "scherzo"
Le più frequenti problematiche che
emergono dalle inchieste dell'Ansv

VALORE BREAKING NEWS

- 26** ATTUALITÀ
"Criminali informatici", ma
anche banche "colpevoli"
Come difendersi dal phishing
bancario e dalle truffe in rete
- 28** IL CASO
I diritti del trasportato
sono "sacri", in auto
come in barca
Storica sentenza del Tribunale
di Venezia a favore dei familiari
di Donatella Friani
- 31** INIZIATIVE
Cassano all'Ionio dedica una via
a Raffaele Sbarra deceduto sulla
"Strada della morte"
Accolta la proposta dell'associazione
"Basta Vittime sulla Statale 106",
i familiari sono stati assistiti da Studio3A
- 32** LA STRUTTURA
Valore "leader" e "campione"
della crescita
La società nella classifica
delle imprese più performanti
del Sole 24 Ore e di Repubblica

- 33** SOCIALE
Valore sempre... "insieme"
a comunità, famiglie e sport
Le tante iniziative del brand
solidale della società

- 34** MEDIA
Quando i media
chiedono la verità ...
Valore risponde

- 36** LA STRUTTURA
La solidità di un gruppo
che dà valore ai diritti

LA SQUADRA
Chiamateci per nome ...

- 37** LA STRUTTURA
L'organizzazione aziendale

VALORE®
SPA



EDITORIALE

VALORE[®]
SPA

Una tutela a tutto tondo

La nostra attività degli ultimi mesi ha messo in luce, tra l'altro, e se ce ne fosse ancora bisogno, quanto sia ampio il nostro ambito di intervento a tutela dei nostri assistiti. I sinistri di cui ci facciamo carico con impegno, professionalità e tanta umanità non si limitano infatti a quelli stradali, che pur continuano a rappresentare la componente più rilevante del nostro lavoro e che, soprattutto d'estate, raggiungono purtroppo picchi drammatici ed emergenziali con tante giovani vite spezzate sull'asfalto.

Anche in mare accadono non pochi incidenti, pure qui con esiti che possono rivelarsi drammatici, e le vittime, tanto più se passeggeri, hanno gli stessi diritti risarcitori di quelle della strada: lo ha ribadito con forza il tribunale in una recente e rilevante sentenza con la quale ha finalmente coronato la nostra lunga battaglia per i familiari di una donna caduta da un natante a causa delle negligenze del conducente e annegata tragicamente, che la compagnia di assicurazione non voleva risarcire.

E poi c'è il trasporto aereo che, pur con numeri non così marcati, non è comunque esente da criticità, soprattutto nell'ambito del volo sportivo e da diporto, e da eventi gravi, con persone che perdono la vita e famiglie a cui il nostro studio si è trovato a portare il proprio supporto tecnico-giuridico e tutto l'aiuto possibile.

La nostra missione non ha confini e non si limita neppure alla mobilità, in cui peraltro va ricompresa anche quella sterminata mole di casi di rovinose cadute degli utenti deboli, pedoni e ciclisti, molti dei quali anziani, su vie e marciapiedi dissestati e insicuri a causa delle inadempienze nella manutenzione e nel controllo della pubblica amministrazione.

Le omissioni nella sicurezza avvengono anche nei luoghi di lavoro, con le conseguenze da bollettino di guerra tristemente note, e in un contesto, quello occupazionale, peraltro sempre più precario, in generale, sul piano dei diritti; negli ospedali dove troppo spesso agli errori medici si aggiungono le carenze nella profilassi degli ambienti che causano ai pazienti infezioni letali, e non parliamo solo di Covid; in servizi nevralgici che vengono resi ai cittadini, si pensi solo ai due giovani rimasti intossicati, uno dei quali deceduto, dal monossido di carbonio nel residence dove alloggiavano per un mal funzionamento dell'impianto di riscaldamento: le loro famiglie si sono rivolte a noi.

Ed è sempre da una violazione dei sistemi di sicurezza di banche ed istituti di credito, nella fattispecie informatici, da parte di criminali tecnologici che si originano tante, troppe e



odiose truffe ai danni di ignari correntisti per i quali ci battiamo con ogni mezzo per ottenere l'indennizzo delle somme, anche notevoli, illegalmente carpite loro. Innumerevoli scenari, svariate fattispecie di danno, che implicano anche una notevole specializzazione, la necessità e capacità di individuare sempre gli esperti più indicati per fornire le risposte più rapide ed efficaci, ma un unico comune denominatore: far sempre valere i diritti dei danneggiati, qualsiasi pregiudizio abbiano subito, qualsiasi sopruso abbiano patito. Perché per noi non ci sono né ci devono essere istanze di giustizia di serie B.

Dott. Ermes Trovò
Presidente Valore S.p.A.

Per la Cassazione anche il posto “fisso” non è più così stabile

Le conseguenze
delle recenti riforme
legislative sul piano
delle vertenze

IL TERMINE QUINQUENNALE PER UNA CAUSA DI LAVORO DECORRE DALLA FINE DEL RAPPORTO

Legge Fornero e Jobs Act hanno eroso le pregresse forme di tutela, il lavoratore può temere a ragione “ritorsioni”

TRAVOLTO E UCCISO DA UN ALBERO, MA LA FAMIGLIA NON SA NULLA

Quando il “metus” in ambiente lavorativo si riflette sugli infortuni più tragici





Il termine quinquennale per una causa di lavoro decorre dalla fine del rapporto Legge Fornero e Jobs Act hanno eroso le pregresse forme di tutela, il lavoratore può temere a ragione “ritorsioni”

Il termine quinquennale per avviare una vertenza di lavoro non decorre più da quando si sono verificati i fatti in questione, ma dalla fine del rapporto e questo perché le recenti riforme legislative, quali il Jobs Act e la Legge Fornero, hanno eroso le pregresse forme di tutela del posto di lavoro e pertanto si dà atto che il lavoratore, nel timore di possibili “ritorsioni” da parte del proprio datore, finanche il licenziamento, non sia nelle sue piene possibilità di far valere le proprie ragioni mentre si trova ancora alle sue dipendenze. È una sentenza di assoluta rilevanza, e che avrà inevitabili risvolti anche sul piano del diritto in materia, quella (la numero 26246/22) depositata il 6 settembre 2022 dalla Corte di Cassazione, sezione Lavoro, che ha accolto il ricorso di due lavoratrici, a cui i giudici territoriali avevano invece dato torto. Con sentenza del 18 dicembre 2018 la Corte d'Appello di Brescia - confermando di fatto la decisione di primo grado ad eccezione delle spese, che aveva compensato tra le parti anziché porle in capo esclusivamente alle ricorrenti -, aveva rigettato l'appello di due lavoratrici di un'azienda bresciana del settore agro-alimentare contro, per l'appunto, il pronunciamento del Tribunale, e con esso le loro domande nei confronti della datrice di lavoro relative alle differenze retributive che spettavano loro per l'accertamento del diritto al riconoscimento dell'orario straordinario notturno: un rigetto dovuto al fatto che le domande “eccedevano” la prescrizione quinquennale, cioè erano state proposte troppo tardi, più di cinque anni dopo i fatti contestati. Come già aveva fatto il Tribunale, anche la Corte d'Appello aveva ritenuto, ai fini della decorrenza della prescrizione

durante la sua vigenza, anche dopo la novellazione dell'art. 18 della legge n. 300/1970, per effetto della legge n. 92/2012 (la cosiddetta “Riforma Fornero”) e del decreto legislativo n. 23/2015 (il cosiddetto Jobs Act), la permanenza della stabilità reale del rapporto di lavoro: nozione acquisita dal diritto vivente per designarne la regolazione con una disciplina che, sul piano sostanziale, subordini la legittimità e l'efficacia della risoluzione contrattuale alla sussistenza di circostanze obiettive e predeterminate, affidandone, sul piano processuale, al giudice il sindacato e la possibilità di rimuoverne gli effetti.

In altri termini, la Corte bresciana aveva negato la ricorrenza di una possibile condizione psicologica di timore (il cosiddetto metus) del lavoratore, tale da indurlo a non avanzare pretese retributive nel corso del rapporto paventando, appunto, reazioni del datore di lavoro comportanti la risoluzione del rapporto. E questo per aver ritenuto la persistenza di una “tutela ripristinatoria piena”, in caso di licenziamento intimato “per ritorsione, e dunque discriminatorio”, ovvero per motivo illecito determinante (che abbia in concreto, al di là delle ragioni apparenti addotte, quale unica ragione le rivendicazioni retributive del lavoratore in corso di rapporto), e irrilevante, sotto questo profilo, un'attenuazione della tutela per un licenziamento fondato su ragioni (giusta causa o giustificato motivo, oggettivi e sussistenti) estranee a queste rivendicazioni retributive. Anche se i giudici, alla fine, avevano compensato le spese di primo e di secondo grado, dando atto di un'obiettiva incertezza nell'indirizzo giurisprudenziale di merito, in parte orientato nel senso dell'elisione della stabilità reale del rapporto di lavoro.

Le lavoratrici nel 2019 hanno quindi proposto ricorso per cassazione con unico motivo, deducendo violazione degli artt. 2935, 2948, n. 4 c.c., 18 l. 300/1970, 36 Cost., per avere la Corte territoriale errato, alla luce dell'insegnamento della Corte costituzionale e della giurisprudenza di legittimità, nel ritenere, anche dopo la novellazione dell'art. 18 l. 300/1970 con le riforme della l. 92/2012 e del d.lgs. 23/2015, la vigenza del regime di stabilità del rapporto di lavoro, tale essendo un rapporto che abbia come forma ordinaria di tutela quella reale, in tutte le ipotesi di licenziamento non sorretto da giusta causa o giustificato motivo, o comunque illegittimo. Le due lavoratrici hanno ritenuto pertanto irrilevante, a tal fine, il diritto alla reintegrazione, nelle ipotesi di nullità o di inefficacia del licenziamento, in quanto previste anche nell'area di applicabilità della legge n. 604/1966 (di tutela obbligatoria), incontestabilmente riconosciuta come non assistita da un regime di stabilità. In via subordinata, infine, le due ricorrenti hanno prospettato una questione di illegittimità costituzionale degli artt. 2935 e 2948, n. 4 c.c., con riferimento all'art. 36 Cost., qualora interpretati nel senso dell'integrazione di un regime di stabilità del rapporto di lavoro, idoneo a impedire il timore del prestatore alla tutela dei propri diritti, assistito da un dispositivo sanzionatorio che preveda la tutela reintegratoria per la sola ipotesi di licenziamento ritorsivo e, più in generale, così come realizzato dalle modifiche apportate all'art. 18 l. 300/1970 dall'art. 1,



comma 42 l. 92/2012 e dagli artt. 2, 3 e 4 d.lgs. 23/2015. Un ricorso che per la Cassazione è fondato. Secondo gli Ermellini per trattare la questione non è necessario "scomodare" la Corte costituzionale, ma essa "ben può essere affrontata e risolta in continuità sostanziale con l'insegnamento di oltre un cinquantennio di elaborazione giurisprudenziale" (il cosiddetto "diritto vivente"), nella "responsabile consapevolezza dell'indubbio e significativo cambiamento operato dalle riforme intervenute sul sistema introdotto dalla legge n. 300 del 1970, cui non si può semplicemente replicare con argomenti che non tengano di ciò conto".

Se quest'ultima è "la questione in esame", il suo "focus", per utilizzare il termine dei giudici del Palazzaccio, è costituito dalla "individuazione del termine di decorrenza della prescrizione quinquennale, ai sensi dell'art. 2948, n. 4 c.c., in relazione all'art. 2935 c.c. (momento dal quale il diritto possa essere fatto valere), per i crediti retributivi del lavoratore in ragione del regime di ("adeguata") stabilità o meno del rapporto di lavoro".

La Cassazione a Sezioni Unite, proprio in considerazione della situazione psicologica del lavoratore, che può essere indotto a non esercitare il proprio diritto per timore del licenziamento, aveva già ben chiarito la distinzione del doppio regime di

decorrenza della prescrizione, a seconda della stabilità o meno del rapporto di lavoro, enunciando così il principio, poi costantemente seguito, di non decorrenza della prescrizione dei crediti di lavoro durante il rapporto di lavoro solo per quei rapporti non assistiti dalla garanzia della stabilità, "dovendosi ritenere stabile ogni rapporto che, indipendentemente dal carattere pubblico o privato del datore di lavoro, sia regolato da una disciplina la quale, sul piano sostanziale, subordini la legittimità e l'efficacia della risoluzione alla sussistenza di circostanze obiettive e predeterminate e, sul piano processuale, affidi al giudice il sindacato su tali circostanze e la possibilità di rimuovere gli effetti del licenziamento illegittimo". A questo punto, dunque, la Suprema Corte arriva al nocciolo della questione, verificare cioè quale sia il regime attuale di stabilità del rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, oggetto dell'odierna controversia, una volta che si dia atto del superamento, per effetto delle "significative" riforme sopravvenute, della esclusività della tutela reintegratoria dell'originario testo dell'art. 18 l. 300/1970, che detta stabilità aveva garantito con la rimozione degli effetti di un'illegittima risoluzione del rapporto.

Ebbene, non v'è dubbio, certifica anche la Cassazione, che le modifiche apportate dall'art. 1 comma 42 della legge n. 92 del

2012, e poi dagli artt. 3 e 4 del decreto legislativo n. 23 del 2015, all'art.18 della legge n. 300 del 1970 "abbiano comportato il passaggio da un'automatica applicazione, nel vigore del suo precedente testo, ad ogni ipotesi di illegittimità del licenziamento della tutela reintegratoria e risarcitoria in misura predeterminabile con certezza (pari al periodo di maturazione dalla data di licenziamento a quella di effettiva reintegrazione dell'ultima retribuzione globale di fatto) ad un'applicazione selettiva delle tutele, in esito alla scansione delle due diverse fasi di qualificazione della fattispecie (di accertamento di legittimità o illegittimità del licenziamento intimato e della sua natura) e di scelta della sanzione applicabile (reintegratoria e risarcitoria ovvero soltanto risarcitoria), con una sua diversa commisurazione (se in misura cosiddetta "piena" o "forte", ovvero "attenuata" o "debole") assolutamente inedita. Sicché, a seguito del modificato regime sanzionatorio, il giudice deve procedere ad una valutazione più articolata in ordine alla legittimità dei licenziamenti disciplinari (o per giustificato motivo oggettivo), rispetto al periodo precedente; specialmente, accertando se sussistano o meno la giusta causa ed il giustificato motivo di recesso, secondo le previgenti nozioni fissate dalla legge, non avendo la riforma del 2012 "modificato le norme sui licenziamenti individuali, di cui alla legge n. 604 del 1966, laddove stabiliscono che il licenziamento del prestatore non può avvenire che per giusta causa ai sensi dell'art. 2119 c.c. o per giustificato motivo"

Nel caso in cui escluda la ricorrenza di una giustificazione della sanzione espulsiva, il giudice deve quindi svolgere, al fine di individuare la tutela applicabile, un'ulteriore disamina sulla sussistenza o meno di una delle due condizioni previste dall'art. 18, quarto comma per accedere alla tutela reintegratoria ("insussistenza del fatto contestato" ovvero fatto rientrante "tra le condotte punibili con una sanzione conservativa sulla base delle previsioni dei contratti collettivi ovvero dei codici disciplinari applicabili"): dovendo, in assenza, applicare il regime dettato dal quinto comma dell'art. 18, "da ritenersi espressione della volontà del legislatore di attribuire alla cd. tutela indennitaria forte una valenza di carattere generale".

Al di là della natura eccezionale o meno della tutela reintegratoria, non è seriamente controvertibile che essa, rispetto alla tutela indennitaria e tanto più per effetto degli artt. 3 e 4 d.lgs. 23/2015, abbia ormai "un carattere recessivo" constatano i giudici del Palazzaccio. Né tale quadro normativo si è qualitativamente modificato a seguito delle recenti pronunce della Corte Costituzionale, con le quali è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale del novellato testo dell'articolo 18, settimo comma l. 300/1970, nelle parti in cui prevedeva, ai fini di reintegrazione del lavoratore licenziato per giustificato motivo oggettivo, l'insussistenza "manifesta" del fatto posto alla base del recesso (Corte cost. 7 aprile 2022, n.125) e che il giudice potesse, ma non dovesse (dovendosi leggere "può" come "deve"), disporre la reintegrazione del lavoratore nel posto di lavoro (Corte cost. 24 febbraio 2021, n. 59). "Infatti, tali pronunce hanno certamente esteso le

ipotesi in cui può essere disposta la reintegrazione, ma non hanno reso quest'ultima la forma ordinaria di tutela contro ogni forma illegittima di risoluzione".

La Suprema Corte conclude dunque che "così ricostruito il quadro normativo, significativamente modificato rispetto all'epoca in cui la giurisprudenza costituzionale e di legittimità ha individuato l'essenziale dato di stabilità del rapporto nella tutela reintegratoria esclusiva dell'art. 18 l. 300/1970, non pare che esso assicuri, sulla base delle necessarie caratteristiche scrutinate, una altrettanto adeguata stabilità del rapporto di lavoro".

In via conclusiva, concludono gli Ermellini, deve allora essere escluso, "per la mancanza dei presupposti di predeterminazione certa delle fattispecie di risoluzione e soprattutto di una loro tutela adeguata, che il rapporto di lavoro a tempo indeterminato, così come modulato per effetto della legge n. 92 del 2012 e del decreto legislativo n. 23 del 2015, sia assistito da un regime di stabilità": una conclusione forte.

Da ciò consegue, "non già la sospensione, a norma dell'art. 2941 c.c. (per la tassatività delle ipotesi ivi previste e soprattutto per essere presupposto della sospensione la preesistenza di un termine di decorrenza della prescrizione che, esaurita la ragione di sospensione, possa riprendere a maturare), bensì la decorrenza originaria del termine di prescrizione, a norma del combinato disposto degli artt. 2948, n. 4 e 2935 c.c., dalla cessazione del rapporto di lavoro per tutti quei diritti che non siano prescritti al momento di entrata in vigore della legge n. 92 del 2012.

La sentenza è stata quindi cassata, con rinvio alla Corte d'Appello di Brescia in diversa composizione, e nella circostanza la Cassazione ha anche pronunciato il fondamentale principio di diritto sulla base del quale i giudici del rinvio dovranno decidere nel merito.

Avv. Andrea Piccoli
Foro di Treviso

il riferimento giuridico



Cass, sez. Lavoro, sent. n. 26246/22

"Il rapporto di lavoro a tempo indeterminato, così come modulato per effetto della legge n. 92 del 2012 e del decreto legislativo n. 23 del 2015, mancando dei presupposti di predeterminazione certa delle fattispecie di risoluzione e di una loro tutela adeguata, non è assistito da un regime di stabilità. Sicché, per tutti quei diritti che non siano prescritti al momento di entrata in vigore della legge n. 92 del 2012, il termine di prescrizione decorre, a norma del combinato disposto degli artt. 2948, n. 4 e 2935 c.c., dalla cessazione del rapporto di lavoro".

Travolto e ucciso da un albero, ma la famiglia non sa nulla

Quando il “metus” in ambiente lavorativo si riflette sugli infortuni più tragici

Per comprendere quali meccanismi “psicologici” anche oggi, nel terzo millennio, possono scattare all’interno di un ambiente di lavoro per la paura di possibili conseguenze basta constatare quanto purtroppo accade non infrequentemente in termini di omissioni ed omertà nei casi di incidenti gravi e mortali. Colpisce, al riguardo, la drammatica e “oscura” vicenda di un operaio di appena 33 anni, di origini rumene ma da tempo stabilitosi in Italia, che lavorava non in nero ma regolarmente assunto con contratto a tempo indeterminato presso un’impresa cosentina di coltivazioni agricole associate all’allevamento di animali e anche ad attività boschive legate al legname.

Il 14 maggio del 2021 il dipendente era impegnato proprio nel taglio di alcuni alberi in un’area a bosco sita nel territorio comunale di Cellara, ma da qui per i suoi familiari inizia il buio quasi totale. Stando alle frammentarie notizie ricevute, per lo

più dai carabinieri della stazione di Mangone, attorno alle 11 l’operaio sarebbe stato travolto dalla cima di un albero precedentemente abbattuto che si sarebbe spezzata durante il taglio, da parte della vittima, di un’altra pianta vicina a cui la prima era rimasta appoggiata, e che gli sarebbe crollata da svariati metri di altezza sul capo.

I colleghi presenti però, anziché allertare subito i soccorsi e l’ambulanza, nel timore hanno chiamato il datore di lavoro il quale, con una decisione altrettanto incomprensibile, ha mandato in loco il fratello, il quale avrebbe caricato in macchina il povero operaio in fin di vita trasportandolo all’ospedale Annunziata di Cosenza, dove è arrivato già morto, spirato, durante il tragitto, a causa dei gravissimi traumi da schiacciamento riportati. In questo modo, peraltro, oltre a perdere minuti se non ore preziose, anche il lavoro degli inquirenti, intervenuti solo molto dopo, è stato giocoforza ulteriormente complicato dalla totale compromissione della “scena”.

La Procura di Cosenza ha aperto un procedimento penale con l’ipotesi di reato di omicidio colposo e ha iscritto nel registro degli indagati il titolare dell’impresa: l’inchiesta, oltre a chiarire esattamente cosa sia effettivamente successo, dovrà accertare anche se quell’attività boschiva sia stata svolta nel rispetto di tutte le misure e i presidi di sicurezza previsti e se l’azienda abbia fornito ai suoi dipendenti, per effettuarla, i macchinari e le attrezzature necessari, oltre all’altrettanto fondamentale formazione degli addetti. Un’attività di indagine non facile, dati il clima e le premesse, tant’è che a un anno e mezzo dalla tragedia, nonostante la costante attività di “pressing” dei patrocinatori a cui si sono affidati per fare piena luce sull’ennesima morte bianca e su tutte le responsabilità e per ottenere giustizia, i congiunti della vittima non sanno ancora praticamente nulla.



Guidatore “incerto”? Fa “fede” la proprietà del mezzo

La Suprema Corte
interviene sui casi in cui
non si riesca a stabilire
chi era al volante

NEL DUBBIO, IL CONDUCENTE È IL PROPRIETARIO DEL VEICOLO

Ai fini assicurativi si deve quindi
presumere che il “terzo” a bordo
sia passeggero

FATALE FUORIUSCITA NEL CANALE PER CINQUE GIOVANI

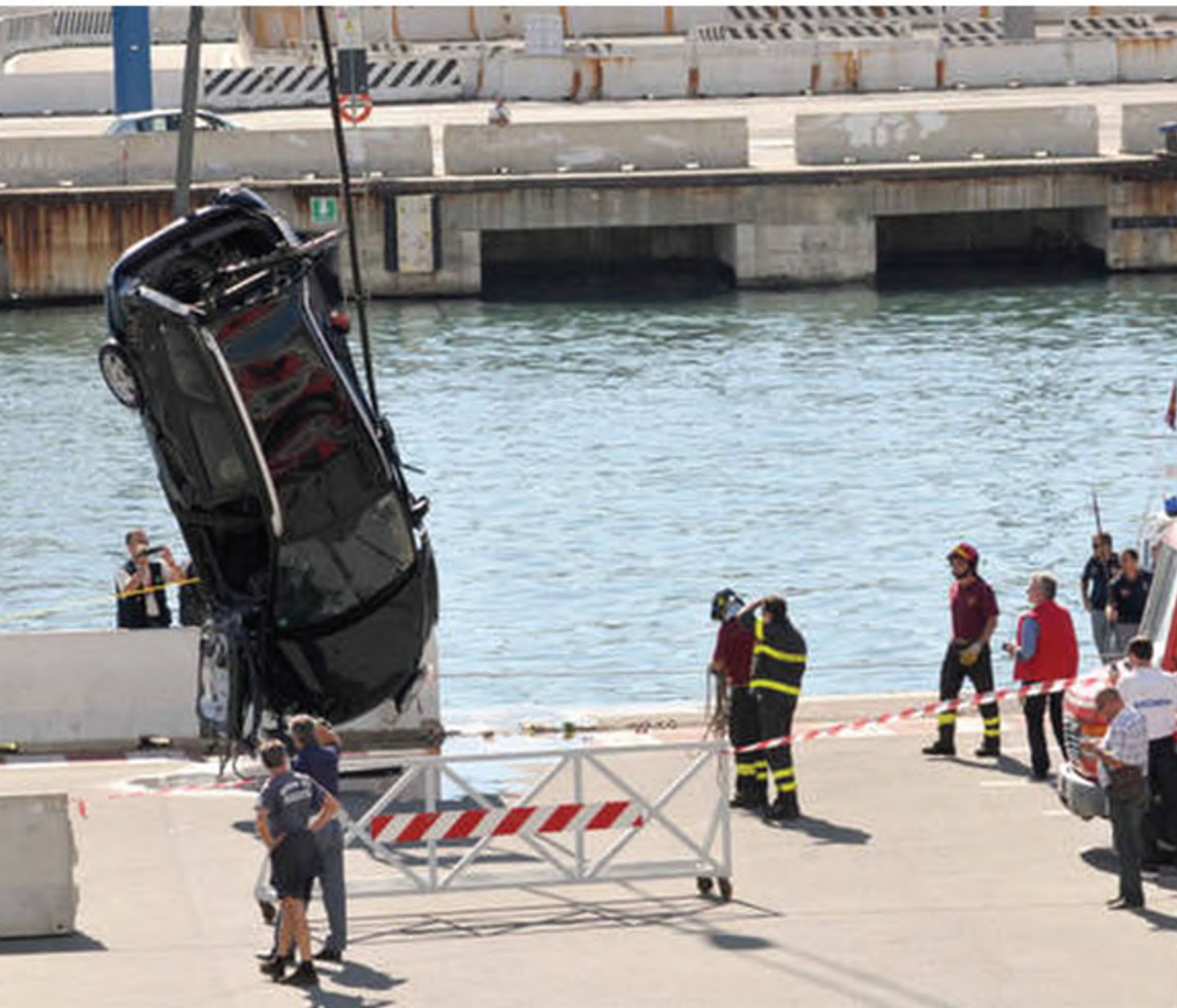
Impossibile dai rilievi accertare
le posizioni nell’auto



Nel dubbio, il conducente è il proprietario del veicolo

Ai fini assicurativi si deve quindi presumere che il “terzo” a bordo sia passeggero

Che succede se, per svariate ragioni, non si riesce a stabilire chi degli occupanti di un veicolo coinvolto in un sinistro stradale ne fosse alla guida al momento dell'incidente, o perché deceduti o perché, e non è affatto raro, si scaricano la responsabilità tra loro? Ebbene, se a bordo del mezzo vi era il proprietario, o altro soggetto affidatario del veicolo, allora si presume che fosse lui il soggetto alla guida. Ai fini assicurativi, dunque, il “terzo” all'interno del mezzo deve essere considerato anche come terzo trasportato. Lo ha chiarito la Cassazione, al termine di una lunga dissertazione normativa, con la sentenza numero 30723/22 depositata il 19 ottobre 2022, con la quale ha accolto il ricorso dei familiari di un giovane deceduto a causa di un particolare incidente. Il drammatico fatto di cronaca di cui si sono occupati gli Ermellini riguarda una coppia di fidanzati che il 10 aprile 2011, mentre si trovavano in prossimità del margine della banchina sul molo Ronciglio di Trapani, erano finiti in acqua con l'auto annegando tragicamente. I genitori del ragazzo



avevano citato in causa la compagnia di assicurazione della vettura, chiedendo il risarcimento dei danni per la perdita del loro caro sulla base della prospettazione che questi fosse trasportato sulla vettura, che era di proprietà e sarebbe stata condotta dalla sua fidanzata, la quale avrebbe effettuato l'incauta manovra all'origine dell'evento. Con sentenza del marzo 2014, tuttavia, il tribunale di Trapani aveva rigettato la domanda sostenendo che non fosse stata fornita la prova che il giovane fosse trasportato e che il sinistro fosse riconducibile alla circolazione stradale.

I genitori della vittima hanno quindi appellato la sentenza sulla base di tre motivi, inerenti alla disconosciuta qualità di terzo trasportato del figlio, all'essere stato il veicolo in movimento al momento del sinistro e all'essere stata l'area del sinistro aperta alla circolazione stradale, ma anche la Corte d'Appello di Palermo aveva rigettato l'istanza, confermando di fatto le valutazioni del giudice di prime cure, che aveva così concluso: "i corpi dei due occupanti del veicolo al momento del rinvenimento si trovavano sollevati dai sedili quasi a toccare il tetto in quanto privi di cinture di sicurezza; il sedile lato guida si trovava spostato in avanti e quello accanto aveva lo schienale reclinato; la leva del cambio era in folle e le chiavi si trovavano inserite nel quadro di accensione; i finestrini e le portiere erano chiusi". Elementi che avevano portato a ritenere che nessuno dei due ragazzi si trovasse, in realtà, alla guida al momento del sinistro, "ostandovi sia lo spostamento in avanti del sedile lato guida, che lo schienale reclinato dell'altro sedile anteriore, normalmente in posizione verticale durante la marcia. I medesimi elementi portano ad escludere che l'autovettura fosse in movimento subito prima di precipitare dal molo in acqua, e, d'altra parte, l'area del molo dove si trovava, del demanio portuale, era interdetta alla circolazione stradale ed adibita esclusivamente alle operazioni di ormeggio e disormeggio dei natanti" per citare la sentenza. In conclusione, quindi, secondo la ricostruzione del primo giudice avallata dalla Corte d'Appello, quando era precipitata in acqua l'autovettura si sarebbe trovata ferma e i due occupanti si sarebbero recati sul posto, notoriamente meta di coppie in cerca di intimità, per appartarsi. Quindi, il sinistro si sarebbe verificato per un utilizzo improprio incauto e negligente del veicolo.

I familiari del giovane avevano obiettato che il sedile del guidatore spostato in avanti consentiva di escludere che il figlio lo occupasse al momento del sinistro, essendo incompatibile con la sua altezza di un metro e 78 centimetri, mentre era compatibile con la bassa statura della fidanzata; che la reclinazione dello schienale del sedile del passeggero avrebbe provato che era occupato dal figlio, per consentirgli di sedersi, tenuto conto della sua altezza e delle dimensioni ridotte dell'abitacolo; che la posizione di trasportato dello stesso sarebbe emersa anche dalle lesioni (escoriazioni) che erano state riscontrate sul corpo del loro congiunto alla regione dorsale, alle nocche della mano destra e alla spalla destra, derivate dal tentativo di uscire dall'abitacolo da lui compiuto in quanto occupava, appunto, il sedile destro dell'auto (se fosse stato seduto dal lato guida le stesse

escoriazioni si sarebbero presentate alla mano ed alla spalla sinistra); che la macchina sarebbe stata in fase di circolazione, in quanto le chiavi erano inserite nel quadro "in accensione" e l'autovettura mancava di freno di stazionamento, mentre la posizione del cambio in folle sarebbe spiegabile ipotizzando che nelle fasi concitate della caduta si fosse disinnescato l'innesto della marcia.

La Corte territoriale aveva ammesso che tali considerazioni potevano anche essere condivisibili, a patto però che fosse stato sufficientemente certo che l'auto fosse in movimento al momento della sua caduta in acqua: in tale ipotesi, dovendo presumere che uno dei due occupanti fosse alla guida, "sarebbe plausibile ritenere che si trattasse della ragazza" ammettevano i giudici. Secondo i quali, tuttavia, gli elementi acquisiti non consentivano di affermare che uno dei due occupanti stesse conducendo il veicolo. Al contrario, la posizione dei sedili avrebbe consentito di presumere, con un grado di probabilità superiore o quanto meno uguale, che nessuno dei due ragazzi fosse alla guida. Infatti, la ridottissima distanza fra sedile del guidatore e pedaliera, di soli 30 centimetri, avrebbe escluso che anche la pur minuta ragazza stesse guidando.

I giudici hanno poi ritenuto "neutrali" rispetto alle diverse ricostruzioni il fatto che le chiavi erano state trovate inserite nel quadro "di accensione" e non "in accensione", così come la mancanza di freno di stazionamento, valorizzando il resto del contesto, le caratteristiche del luogo del sinistro (senza via di uscita, isolato, privo di illuminazione e a circolazione parzialmente interdetta) e la relazione sentimentale tra i due occupanti, in procinto di sposarsi, che avvalorano ulteriormente l'ipotesi formulata dal primo giudice. Ossia, che non vi fosse prova della qualità di trasportato del giovane e della circolazione stradale al momento del sinistro.

I genitori del ragazzo però non si sono dati per vinti e hanno proposto ricorso anche per Cassazione e la terza sezione civile ha dato loro ragione su tutta la linea, ribaltando completamente il verdetto. Per prima cosa, spiegano gli Ermellini, i giudici hanno commesso un errore evidente, laddove hanno ritenuto che il veicolo "una volta fermatosi in sosta e senza che alcuno degli occupanti fosse più alla guida (intesa come guida funzionale all'effettivo movimento), non potesse ritenersi in circolazione". Il concetto di circolazione stradale, articolo 2054 cod. civ., infatti, hanno ribadito i giudici del Palazzaccio anche sulla base dei recenti chiarimenti della stessa Suprema Corte, include anche la posizione di arresto del veicolo. Per l'operatività della garanzia per Rc Auto è necessario che il veicolo si trovi su strada di uso pubblico o su area ad essa parificata, e in questo senso la manovra compiuta da chi si trovava alla guida per arrestare l'autovettura nella posizione di quiete, poi rivelatasi instabile, si sarebbe dovuta comprendere nella nozione di circolazione del veicolo. Allo stesso modo in quella nozione andava ricompreso lo stato del veicolo prima del suo tragico movimento.

E neppure rileva, secondo la Cassazione, che il sinistro sia avvenuto in un'area identificata come facente parte del demanio portuale, interdetta alla circolazione stradale ed

adibita esclusivamente alle operazioni di ormeggio e disormeggio dei natanti. "La copertura assicurativa – afferma infatti la Suprema Corte – comprende, a condizione che se ne dimostri l'operatività a favore di chi la invoca, anche la circolazione che sia avvenuta con una manovra di circolazione vietata e dunque su un'area su cui vi erano limitazioni di circolazione". Accertata quindi la piena operatività della copertura assicurativa della Rc Auto, la Cassazione entra nella seconda questione, precisando che il trasportato è considerato "terzo" rispetto all'assicurazione del veicolo su cui viaggiava "solo se il suo trasporto non avvenga come conducente, e ciò perché il conducente del veicolo è il soggetto la cui condotta è coperta dall'assicurazione, sicché, dovendo valere l'assicurazione per un comportamento a lui ascrivibile, egli non può essere considerato "trasportato". E dunque il terzo, o i suoi eredi, dovranno provare che egli si trovava in diversa posizione rispetto al posto di guida".

Ma cosa succede se il terzo allega che nel veicolo vi era il proprietario o l'affidatario della vettura? Il terzo deve comunque provare se questi era anche lui trasportato o conduceva il veicolo. E se invece, per varie possibili ragioni, non è possibile accertare che era di fatto al volante? Ebbene, afferma la Corte, in questi casi, va considerato che, "secondo l'id quod plerumque accidit, l'esistenza di una situazione di certezza sulla presenza a bordo del soggetto che aveva la disponibilità del veicolo e, naturalmente, di un'uguale certezza, sia circa il fatto che egli si trovasse nella condizione di idoneità legale a condurre il veicolo (cioè avesse la "patente di guida" in corso di validità), sia circa il fatto che non si trovasse in condizioni fisiche tali da non poter guidare il veicolo, ovvero di un soggetto che da quello titolare della disponibilità del veicolo l'aveva di fatto ricevuta (trovandosi nelle condizioni legali e di fatto necessarie per poter guidare), si presta senza dubbio a giustificare un'inferenza necessaria". E l'inferenza è nel senso che è da presumere che chi conduceva il veicolo dovesse essere proprio il soggetto proprietario o affidatario. Per la Suprema corte si può dunque affermare che, "allorquando un'azione risarcitoria venga esercitata contro l'assicuratore per la r.c.a. deducendo la morte di un soggetto che risulti essere stato a bordo di un veicolo in una situazione nella quale sia certo che a bordo di esso vi era anche il soggetto che aveva la disponibilità giuridica del veicolo stesso e che era idoneo sul piano legale e di fatto alla guida, oppure un soggetto parimenti idoneo in questi due sensi, cui chi aveva quella disponibilità l'abbia affidata, qualora, all'esito dell'istruzione, risulti impossibile accertare positivamente chi conduceva il veicolo al momento del sinistro o comunque nell'ultima manovra inerente alla sua circolazione, si deve ritenere che conducente alla stregua dell'art. 2729, primo comma, c.c., fosse il titolare della disponibilità giuridica del veicolo o colui al quale egli l'aveva affidata in fatto".

"Ne consegue – prosegue il ragionamento – che a favore di chi abbia agito per il risarcimento del danno deducendo di essere stato a bordo del veicolo come terzo trasportato o a favore degli eredi che agiscano per il caso che egli sia venuto a mancare nel sinistro e abbiano dedotto la sua presenza

come terzo trasportato, qualora risulti accertata la dedotta presenza a bordo del titolare o dell'affidatario (provvisi di idoneità legale e di fatto alla guida), si deve ritenere raggiunta la prova dell'essere stato quel soggetto un terzo trasportato".

Analogo principio, prosegue la Cassazione, va affermato nel caso in cui già il fatto storico ab origine, cioè come deducibile e dedotto da chi agisce, non riveli chi era alla guida del veicolo al momento della verifica del sinistro o nell'ultima manovra circolatoria causalmente rilevante, ed all'esito dell'istruzione risulti confermata l'impossibilità di accertare positivamente chi conduceva il veicolo in quel momento. Del primo principio può avvalersi anche il trasportato sopravvissuto al sinistro: egli può invocare la suddetta presunzione e se essa, all'esito dell'istruzione, non venga smentita, dovrà ritenersi che conducente fosse il titolare della disponibilità del veicolo o colui cui il veicolo da detto titolare fosse stato affidato.

Tornando quindi al caso specifico, di fronte all'accertata impossibilità di individuare positivamente se, al momento del parcheggio in sosta del veicolo, ultima manovra inerente alla circolazione, guidasse il giovane o la fidanzata e proprietaria del veicolo, la Corte d'Appello di Palermo avrebbe dovuto considerare come terzo trasportato il primo, dovendosi presumere che la presenza a bordo della proprietaria inducesse la conclusione che la stessa fosse stata conducente del veicolo in quella manovra.

Avv. Alessandro Menin
Foro di Venezia

il riferimento giuridico



Cass., III sez. Civ, sent. n. 30723/22

"Quando a bordo del veicolo vi è chi ne abbia la disponibilità (e l'idoneità legale e di fatto alla guida) o colui (provvisi di idoneità legale e di fatto alla guida) a cui costui abbia conferito la disponibilità del veicolo, e l'una o l'altra circostanza siano certe (e così quella idoneità), si deve ritenere, secondo i criteri di gravità e precisione, che sia stato quel soggetto - data l'accertata relazione con la disponibilità del veicolo e dunque della possibilità di condurlo - a condurlo, cioè a rivestire la posizione di conducente, nell'ultima manovra inerente alla sua circolazione. La ragione è che, in presenza di certezza su quel dato (disponibilità del veicolo ed anche di idoneità a condurlo), risponde ad eccezione rispetto alla normalità che il soggetto in questione non conduceva il veicolo. Sicché, mancando la prova di tale eccezione, si deve, secondo i caratteri della gravità e precisione, reputare che quel soggetto fosse conducente al momento del sinistro o comunque nel momento della circolazione causalmente rilevante per la sua causazione".

Fatale fuoriuscita nel canale per cinque giovani

Impossibile dai rilievi accertare le posizioni nell'auto

Una drammatica riprova di come non sia affatto rara l'impossibilità di accertare chi fosse alla guida di un veicolo, in particolare proprio nei casi di caduta in acqua, è data dall'incidente occorso il 21 giugno 2010 a Campolongo Maggiore, in provincia di Venezia, e costato purtroppo la vita a ben cinque giovani di nazionalità marocchina.

La Fiat Punto sulla quale essi viaggiavano, all'altezza di una curva destrorsa, a causa del fondo stradale reso viscido dalla pioggia, ha sbandato a sinistra, ha invaso la corsia opposta, ha abbattuto il guardrail ed è finita,

capovolgendosi e approfondando, in un canale consortile: gli occupanti non sono riusciti a uscire dall'abitacolo e sono tragicamente morti annegati. Tutti i soccorritori, in primis i vigili del fuoco, e gli uomini delle forze dell'ordine intervenuti nel luogo del sinistro per i rilievi e per le operazioni di recupero del mezzo hanno confermato di non essere stati in grado di stabilire con certezza chi dei cinque fosse alla guida: nessuno di essi infatti, quando la macchina era stata ripescata dal corso d'acqua, era stato rinvenuto nella parte anteriore del mezzo. E inoltre tra di loro non vi era neppure il proprietario.

Quest'ultimo però aveva poi dichiarato ai carabinieri di aver prestato la sua auto, la sera precedente, al fratello, una delle cinque vittime, consegnandogli ovviamente anche le chiavi. L'accertata circostanza che quest'ultimo avesse dunque la

disponibilità del veicolo, unita a quella che egli risultava titolare di regolare patente di guida di categoria B in corso di validità, ha rappresentato la prova presuntiva per determinare chi fosse al volante della vettura. Da questi due elementi "è certamente desumibile, come conseguenza ragionevolmente possibile, secondo un criterio di normalità, che questi fosse alla guida del mezzo quando ne perse il controllo fuoriuscendo dalla sede stradale" ha concluso il giudice del tribunale civile di Venezia nella sentenza pronunciata nel 2016 a conclusione della lunga e complessa causa civile per il risarcimento dei familiari delle vittime.

Tra i cinque giovani che avevano perso la vita, infatti, vi era anche, in qualità di passeggero, un altro fratello del proprietario del mezzo (e del guidatore), ma la compagnia di assicurazione non intendeva risarcirne i familiari, tra cui appunto lo stesso proprietario, sostenendo che non ne avessero diritto in quanto responsabili quali eredi del conducente. Ma alla fine il giudice ha avallato in pieno le argomentazioni dei loro patrocinatori circa la piena legittimità a pretendere e ottenere il risarcimento dei loro assistiti, che avevano richiesto il danno non "iure hereditatis" bensì "iure proprio" per la perdita del rapporto parentale per il loro caro terzo trasportato, condannando pertanto la compagnia a liquidare anche a loro una congrua somma.



La responsabilità per custodia di strade e marciapiedi

Gli elementi da
valorizzare nelle
richieste danni per
cadute agli Enti gestori

POCO VISIBILI E POCO “NOTE”: COME DEVONO ESSERE LE INSIDIE PER ESSERE RISARCITE

Ma per la Cassazione anche
“l'avvistabilità” non basta alla PA
per andare indenne da colpe

COMUNE CONDANNATO A RISARCIRE L'ANZIANO SCIVOLATO SULLA SCONNESSIONE “INVISIBILE”

Era successo di sera, al buio,
l'avvallamento dell'asfalto,
presente da mesi, era coperto da foglie



Poco visibili e poco “note”: come devono essere le insidie per essere risarcite

Ma per la Cassazione anche “l'avvistabilità” non basta alla PA per andare indenne da colpe

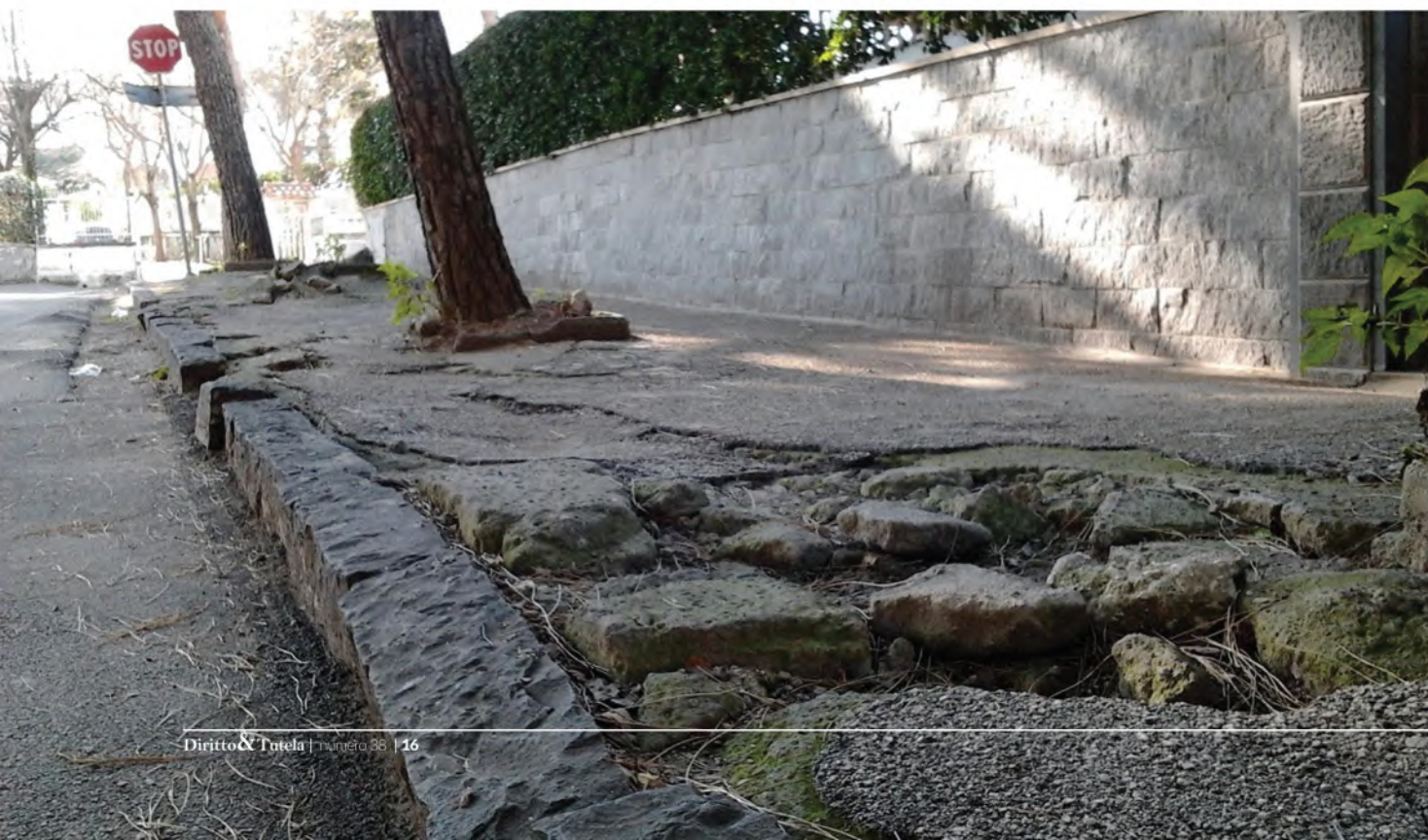
Le cadute da parte degli utenti deboli, pedoni e ciclisti in primis, su strade e marciapiedi dissestati rappresentano uno dei contenziosi più frequenti con la Pubblica Amministrazione, anche perché non di rado si tratta di eventi dalle conseguenze fisiche rilevanti, che causano politraumi anche gravi e poi lasciano invalidità permanenti pesanti, senza voler entrare nei casi anche tragici.

Ottenere il legittimo risarcimento per i danni fisici e morali patiti, tuttavia, è spesso un'impresa titanica, perché gli Enti locali e le loro compagnie assicurative per la responsabilità civile verso terzi denegano puntualmente ogni richiesta, appigliandosi ad ogni elemento utile per scaricare la responsabilità sulla condotta incauta del danneggiato o per invocare il “caso fortuito”.

Quali sono dunque gli aspetti da valorizzare per far valere le proprie ragioni? Utile al riguardo la recente sentenza numero 31702/22, depositata il 26 ottobre 2022, della Corte di Cassazione, che ha accolto il ricorso di una donna rovinata malamente a terra dopo essere inciampata su una delle insidie tipiche che chi va a piedi o in bicicletta trova lungo i propri percorsi, i tombini, spesso malfermi, inclinati e precari. La malcapitata, non avendo ottenuto risposte in via stragiudiziale, era stata costretta a intentare una causa, ma i giudici di merito le avevano dato torto. In particolare, la Corte d'Appello di Catanzaro, sulla base delle testimonianze del fatto in questione e delle fotografie prodotte, aveva concluso che la caduta per la quale la signora aveva adito le vie legali si era verificata su “un tombino posto ad un livello inferiore rispetto alla sede stradale limitatamente a un solo lato”, ossia più basso da un lato di circa 4-5 centimetri, e che pertanto ricorreva un “lieve avvallamento” del manto stradale tale da non consentire una rilevante “anomalia della res”, essendo comunque ben visibile.

La caduta si sarebbe quindi verificata per esclusivo difetto di ordinaria diligenza da parte della danneggiata, desumibile, per citare la sentenza, dalla “agevole avvistabilità dello stato dei luoghi, e in un'area ben nota alla medesima danneggiata”, il che avrebbe determinato l'assenza di nesso di causalità fra l'esistenza del dislivello di pochi centimetri, e da un solo lato del tombino, e la caduta. Per il giudice si doveva qualificare come fortuito il comportamento tenuto dalla danneggiata in prossimità di un tombino, che di per sé doveva costituire per l'utente della strada motivo di maggiore attenzione.

La donna però non si è data per vinta e ha proposto, appunto, ricorso per Cassazione, contestando opportunamente due aspetti che vengono sovente adottati dalla Pubblica Amministrazione per respingere le domande risarcitorie, la avvistabilità dell'insidia e la conoscenza da parte del danneggiato dello stato dei luoghi, per il fatto di risiedervi



vicino o di passarvi abitualmente.

La ricorrente ha innanzitutto denunciato violazione o falsa applicazione dell'articolo 2051 del codice civile, ai sensi dell'art. 360, comma 1, n. 3, del codice di procedura civile, rilevando la contraddizione della sentenza impugnata, laddove da un lato definiva ben visibile l'avvallamento e dall'altro lo reputava lieve e non costituente una rilevante anomalia, e sottolineando come proprio il carattere modesto del dislivello del tombino avrebbe comportato una minore percepibilità dello stesso e l'impossibilità di prevederlo con l'adozione delle normali cautele, ragion per cui la sua condotta non poteva avere interrotto il nesso causale fra il fatto e l'evento dannoso e non poteva integrare il caso fortuito.

La danneggiata ha poi lamentato anche l'omesso esame di fatto decisivo per il giudizio oggetto di discussione fra le parti, ai sensi dell'art. 360, comma 1, n. 5, cod. proc. civ. Il giudice avrebbe cioè omesso di esaminare il fatto, risultante dalle testimonianze rese nel corso del dibattimento, che la strada in questione era rimasta chiusa nei giorni precedenti al traffico veicolare e pedonale perché interessata da lavori di scavo per la collocazione di tubi per la distribuzione del metano: un fatto, questo, decisivo secondo la ricorrente in quanto relativo ad uno stato dei luoghi che non poteva essere noto alla danneggiata per essere stato modificato rispetto allo status antecedente.

Argomentazioni accolte in pieno dalla Suprema Corte.

"Quanto più la situazione di possibile danno è suscettibile di essere prevista e superata attraverso l'adozione da parte del danneggiato delle cautele normalmente attese e prevedibili in rapporto alle circostanze, tanto più incidente deve considerarsi l'efficienza causale del comportamento imprudente del medesimo nel dinamismo causale del danno, fino a rendere possibile che detto comportamento interrompa il nesso eziologico tra fatto ed evento dannoso, connotandosi per l'esclusiva efficienza causale nella produzione del sinistro" premettono gli Ermellini, convenendo con la ricorrente sul fatto che "la motivazione relativa al giudizio di fatto del giudice del merito è affetta da un'intima contraddizione che non rende percepibile la ratio decidendi".

Come si è visto, infatti, e come rimarcano anche i giudici del Palazzaccio, il giudice di appello aveva affermato che la caduta si era verificata su "un tombino posto ad un livello inferiore rispetto alla sede stradale limitatamente ad un solo lato", ossia più basso da un lato di circa 4-5 centimetri rispetto alla sede stradale, e che pertanto ricorreva un lieve avvallamento del manto stradale, concludendo tuttavia nel senso che l'anomalia, integrante il rischio percepibile, fosse ben visibile. "Da una parte - rileva la Cassazione - si riconosce la ricorrenza di un lieve avvallamento tale da non costituire una rilevante anomalia della res, dall'altra si dice che l'anomalia sarebbe ben visibile. In tale modo la motivazione costituisce la risultante di affermazioni inconciliabili: se l'anomalia non è rilevante, il rischio non è percepibile e allora la condotta colposa della danneggiata non dovrebbe rilevare sul piano eziologico; se l'anomalia è ben visibile, vuol dire che è rilevante, e dunque il rischio è percepibile, da cui la rilevanza causale della condotta



colposa della danneggiata". Alla luce di tale "intima contraddizione" la motivazione è da reputare "apparente e dunque al di sotto del minimo costituzionale".

Ma la Suprema Corte reputa fondato anche il secondo motivo di ricorso, prendendo atto di come risulti "effettivamente omesso da parte del giudice del merito l'esame della circostanza indicata", quella cioè che i lavori avessero alterato lo stato pregresso dei luoghi. Alla luce del riconoscimento in motivazione che si trattava di area ben nota alla danneggiata, "la circostanza di cui al denunciato vizio motivazionale va ritenuta decisiva e deve pertanto essere esaminata dal giudice del merito" concludono gli Ermellini. Ergo, sentenza cassata con rinvio alla Corte d'appello di Catanzaro in diversa composizione per la rivalutazione del caso.

Ma vi è un altro elemento su cui il danneggiato deve puntare in caso di cadute, il fatto cioè che l'insidia sussista da svariato tempo il che inchioda l'Ente proprietario della strada alle proprie responsabilità per omessa custodia. Al riguardo, secondo la Cassazione, nell'ordinanza numero 13729/22, depositata il 2 maggio 2022, non basta neppure che un avvallamento sull'asfalto sia visibile e che l'incidente sia accaduto di giorno per sgravare di colpe il gestore, che ha comunque l'obbligo di prevenire e intervenire celermente sulle situazioni potenzialmente pericolose per gli utenti, soprattutto quelli "deboli", viceversa si arriverebbe all'assurdo che tutti i "custodi" delle arterie stradali potrebbero permettersi di lasciarle non riparate a tempi indefiniti.

Il caso in questione, stavolta, è quello di un ciclista caduto rovinosamente sulla "solita" buca. Il malcapitato aveva citato in causa avanti il Tribunale de L'Aquila la Provincia aquilana perché ne fosse accertata la responsabilità ai sensi e per gli effetti dell'art. 2051 c.c. e/o dell'art. 2043 c.c. per un incidente che egli aveva subito il 3 agosto 2014 mentre percorreva in bicicletta la Strada Provinciale 60 quando, a causa di un avvallamento presente sulla sede stradale, aveva

perso il controllo del velocipede rovinando a terra e riportando lesioni alla persona e danni al mezzo. L'Amministrazione provinciale si era costituita eccependo la mancanza di prova in ordine alla dinamica del sinistro, l'assenza di nesso causale e la responsabilità esclusiva del danneggiato.

Il giudice, espletate prove per testi, con sentenza del 2019, aveva rigettato la domanda, sostenendo che, pur essendo stato provato il nesso causale tra l'avvallamento e la caduta, quest'ultima doveva ascrivere al caso fortuito, coincidente con la condotta negligente del ciclista: secondo il tribunale, con un'affermazione quanto mai discutibile, la presenza di sconessioni su una strada extraurbana era una situazione non eccezionale e quindi prevedibile dall'utente.

Il danneggiato aveva impugnato la sentenza avanti la Corte d'Appello de L'Aquila, la quale tuttavia, con pronunciamento del 2020, aveva rigettato l'appello, confermando che, dovendosi sussumere la fattispecie sotto l'art. 2051 c.c., la condotta del ciclista aveva avuto efficacia causale esclusiva nella produzione dell'evento, integrando il caso fortuito, considerate le circostanze di tempo e luogo - l'incidente era successo alle 13.20 di un giorno d'estate e in una strada con "avvallamenti assolutamente evidenti" -, e l'ulteriore circostanza che l'appellante fosse alla guida di una bicicletta da corsa, il che gli avrebbe richiesto una particolare prudenza. La Corte territoriale ha quindi ritenuto che non potesse riscontrarsi il necessario sforzo di diligenza nel comportamento del danneggiato finalizzato ad evitare l'avvallamento stradale che era del tutto visibile, come confermato anche dai rilievi dei carabinieri, e che come tale non avrebbe necessitato di alcuna segnalazione.

Il ciclista tuttavia ha deciso di andare fino in fondo e ha proposto ricorso anche per Cassazione, deducendo la violazione e falsa applicazione dell'art. 2051 c.c. in relazione all'art. 360, co. 1 n. 3 c.p.c. 1.1, e la Suprema Corte gli ha dato ragione valorizzando, sul solco della più recente giurisprudenza di legittimità, "l'obbligo di custodia" e ponendo a carico del custode "la prova del fortuito in termini più rigorosi che in passato".

Il custode, cioè l'Ente proprietario o gestore della strada, nello specifico la Provincia de L'Aquila, "deve comunque predisporre quanto necessario per prevenire danni attinenti alla cosa custodita: il caso fortuito, pertanto, sarà integrato dalla condotta del terzo o del danneggiato solo se si traduca in un'alterazione imprevista e imprevedibile dello stato della cosa" ricorda la Suprema Corte. Ancora, citando un'altra "propria" sentenza del 2019, la Cassazione sottolinea che "è necessario tenere conto della natura della cosa per cui, quanto meno essa è intrinsecamente pericolosa, quanto più il possibile pericolo è prevedibile e superabile dal danneggiato con normali cautele, e quindi quanto più è l'efficienza causale della sua condotta imprudente che giunge, eventualmente, a interrompere il nesso causale tra la cosa e il danno ovvero a espungere la responsabilità del custode".

I giudici del Palazzaccio rilevano poi che "la responsabilità ex articolo 2051 c.c. impone al custode, presunto responsabile,

di provare l'esistenza del caso fortuito, considerato comunque che i suoi obblighi di vigilanza, controllo e diligenza gli impongono di adottare tutte le misure idonee per prevenire e impedire la produzione di danni a terzi". Quanto all'onere probatorio, il danneggiato deve invece "limitarsi a provare il nesso causale tra la cosa in custodia e il danno, spettando al custode la prova cosiddetta liberatoria mediante dimostrazione positiva del caso fortuito, cioè del fatto estraneo alla sua sfera di custodia avente impulso causale autonomo e carattere di assoluta imprevedibilità ed eccezionalità". Nello specifico, la sentenza impugnata non era certo conforme a quest'indirizzo giurisprudenziale a cui la Suprema Corte ha inteso dare continuità. La Corte di merito, infatti, evidenziano gli Ermellini, aveva (erroneamente) ritenuto che la condotta del danneggiato integrasse di per sé il caso fortuito perché l'avvallamento era percepibile per la sua dimensione e per l'orario in cui era avvenuto il sinistro. Ciò non toglie, però, che, alla luce appunto della giurisprudenza sopra indicata, "la Provincia avrebbe dovuto prevenire l'avvallamento certamente presente ed intrinsecamente pericoloso, non avendo provato che si fosse appena creato" prosegue la Cassazione, evidenziando come, per assurdo, ragionando diversamente, "tutti i custodi di strade potrebbero permettersi di lasciarle non riparate a tempi indefiniti, ovvero astenersi dalla custodia, perché gli avvallamenti possono essere percepiti materialmente da chi passa nelle ore luminose del giorno, soltanto negli orari notturni risorgendo la custodia". Il ricorso è stato pertanto accolto, la sentenza cassata e la causa rinviata alla Corte d'Appello de L'Aquila per nuovo esame.

Avv. Marco Frigo
Foro di Padova

il riferimento giuridico



Cass., III sez. Civile, n. 456/21

"Se il fatto colposo del danneggiato può concorrere nella produzione dell'evento, il fatto che una strada risulti "molto sconnessa" con buche e rattoppi, indice di cattiva manutenzione non costituisce un'esimente per l'ente pubblico in quanto il comportamento disattento e incauto del pedone non è ascrivibile al novero dell'imprevedibile. L'ente proprietario di una strada si presume responsabile, ai sensi dell'art. 2051 c.c., dei sinistri riconducibili alle situazioni di pericolo imminente connesse alla struttura ed alla conformazione della stessa e delle sue pertinenze, fermo restando che su tale responsabilità può influire la condotta della vittima, la quale, però, assume efficacia causale esclusiva soltanto ove sia qualificabile come abnorme, cioè estranea al novero delle possibilità fattuali congruamente prevedibili in relazione al contesto, potendo, in caso contrario, rilevare ai fini del concorso causale ai sensi dell'art. 1227 c.c.".

Comune condannato a risarcire l'anziano scivolato sulla sconnessione "invisibile"

Era successo di sera, al buio, l'avvallamento dell'asfalto, presente da mesi, era coperto da foglie

Era rovinato per terra dopo essere scivolato di sera su una sconnessione della strada occultata da un tappeto di foglie, e si era procurato brutte lesioni a una spalla, ma il Comune non voleva ammettere le sue responsabilità nell'accaduto, per la mancata manutenzione di quel percorso pubblico, e l'ha costretto a una causa. Dopo anni di battaglie, però, un anziano di Camposampiero (Pd) si è visto riconoscere le proprie ragioni dal Tribunale di Padova, che ha condannato l'Amministrazione comunale a risarcirlo di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali, per una somma di circa diecimila euro, più tutte le spese legali.

L'infortunio era successo nel novembre 2012: l'uomo alle 23 stava rincasando con la moglie e percorreva un viale centrale quando, sceso dal marciapiede per attraversare la strada e

raggiungere la sua abitazione, è inciampato su un avvallamento del manto stradale cadendo sull'asfalto. In seguito alla caduta, il malcapitato ha avuto bisogno di cure mediche e si è recato al pronto soccorso dell'ospedale cittadino, dove gli hanno riscontrato un serio trauma distorsivo alla spalla destra con rottura della cuffia dei rotatori. E' stato costretto a osservare un lungo periodo di riposo e a sottoporsi a parecchie visite mediche e costosi cicli di fisioterapia e riabilitazione.

Il danneggiato ha denunciato il fatto al Comune e, per essere meglio seguito, si è rivolto a una società specializzata nel risarcimento danni e nella tutela dei diritti dei cittadini, che ha subito chiesto i danni all'Amministrazione. Nonostante l'eloquente documentazione probatoria prodotta e i tanti solleciti, però, la compagnia assicurativa del Comune ha continuato a rispondere picche, scaricando ogni responsabilità dell'accaduto sul cittadino e costringendolo a una citazione in causa avanti il Tribunale di Padova. Con successo.

Il giudice ha dato ragione piena al ricorrente e ai suoi patrocinatori, respingendo le argomentazioni del Comune. Nella sentenza si conviene che il luogo non era ben illuminato, perché la luce dei lampioni, schermata dalle chiome degli alberi a bordo strada, arrivava solo in parte al suolo, che la presenza dell'insidia non era percepibile dal pedone, anche perché ricoperta da un fitto manto di foglie cadute a terra, che il corrugamento del manto stradale si prolungava lungo tutta l'ampiezza del passaggio (ci si doveva imbattere per forza), e che la sconnessione, causata dalle radici degli alberi, doveva risalire a diverso tempo addietro, escludendosi dunque il caso fortuito o l'improvvisa e imprevedibile alterazione dello stato delle cose, unici elementi in grado di sollevare la responsabilità per le cose in custodia che opera in relazione alla Pubblica Amministrazione. "Disciplina - ha concluso il giudice - che prescinde dalla loro estensione": il Comune aveva cercato di giustificarsi adducendo anche la "particolare estensione del bene posseduto e la concreta impossibilità di approntarne un'idonea custodia".



L'intervento

Prof. Bruno Franchi

Presidente dell'Agenzia Nazionale
per la Sicurezza del Volo

Volare non è uno "scherzo"

Le più frequenti
problematiche che
emergono dalle
inchieste dell'Ansv

NEL 2021, 25 INCIDENTI NEI CIELI, CON 24 VITTIME

Il comparto dell'aviazione sportiva
e da diporto quello più a rischio

INCOLPEVOLE VITTIMA DELLO SCHIANTO DELL'ULTRALEGGERO, L'11 SETTEMBRE

Maria Rita Vietri era passeggera
nel velivolo precipitato all'Aquila





Nato a Vicenza nel 1958, il Prof. Bruno Franchi è uno dei massimi esperti di aviazione in Italia. Laureato in Giurisprudenza nell'Università di Modena, con una tesi in Diritto della navigazione dal titolo "Attività di assistenza al volo: profili organizzatori", è professore associato di Diritto aeronautico nella stessa facoltà dell'ateneo modenese e di Reggio Emilia. E' peraltro anche titolare di licenza di pilota privato ed ha al suo attivo oltre 1500 ore di volo. Nell'anno 1993 è stato nominato membro della Commissione ministeriale di studio per la sicurezza aerea, istituita dal Ministro dei Trasporti e incaricata di verificare lo stato di attuazione delle misure di sicurezza negli aeroporti italiani ed elaborare proposte per il miglioramento del sistema di sicurezza nel settore dell'aviazione civile, con particolare riguardo a quella del volo: la prima di una fitta serie di collaborazioni con il Ministero in qualità di esperto del settore aeronautico, con relativa partecipazione a commissioni di studio in materia di sicurezza del volo e per la riforma del codice della navigazione (parte aerea). Con Dpr del 14 ottobre 1999, è stato nominato presidente dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Ansv), istituita con decreto legislativo il 25 febbraio di quello stesso anno, della quale è stato a più riprese confermato o quale commissario straordinario o presidente, carica che ricopre tutt'oggi. È "full member", tra le varie, dell'International Society of Air Safety Investigators (Isasi), l'organizzazione internazionale di cui fanno parte gli investigatori di incidenti aerei e gli esperti della loro prevenzione. Nel 2005 è stato insignito dalla Fédération Aéronautique Internationale del "Diplôme Paul Tissandier", una delle più significative onorificenze della Fai, per i servizi resi al settore aeronautico nel campo della sicurezza del volo. È autore di numerose pubblicazioni in materia di diritto aeronautico, aviazione civile e sicurezza del volo, su queste tematiche ha organizzato innumerevoli iniziative scientifiche a livello universitario, ed è stato relatore in svariati convegni.

Nel 2021, 25 incidenti nei cieli, con 24 vittime

Il comparto dell'aviazione sportiva e da diporto quello più a rischio

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, Ansv, è stata istituita con il decreto legislativo del 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994, oggi sostituita dal regolamento Ue n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010: è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano. È un'autorità pubblica, caratterizzata da ampia autonomia, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema dell'aviazione civile, a garanzia dell'obiettività del proprio operato, come richiesto dalla normativa. Proprio per questo è stata posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri. In virtù delle disposizioni di legge, le sono demandati i seguenti compiti: svolgere, a fini di prevenzione, le inchieste di sicurezza (già denominate "inchieste tecniche") sugli incidenti e inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, emanando, se necessario, le opportune raccomandazioni di sicurezza; svolgere attività di studio e indagine per assicurare il miglioramento della sicurezza del volo.

Presidente, come si attiva l'Agenzia?

A seguito della segnalazione di un incidente o di un mancato incidente, un inconveniente grave, pervenuta dai soggetti per legge tenuti a effettuarla, l'Ansv avvia l'inchiesta di sicurezza. Il suo scopo è identificare le cause degli eventi, onde evitarne il ripetersi, con finalità unicamente di prevenzione: non mira all'accertamento di eventuali responsabilità ed è condotta indipendentemente e separatamente da eventuali procedimenti giudiziari finalizzati all'accertamento di colpe.

Chi opera materialmente?

La conduzione dell'inchiesta è affidata a un investigatore incaricato (o IIC, Investigator In Charge), preposto alla sua organizzazione, svolgimento e controllo. A seconda della gravità e complessità dell'evento, l'IIC può avvalersi della

collaborazione di altri investigatori, in un team investigativo.

Interviene anche fuori confine?

Nel caso in cui accada all'estero un incidente/inconveniente grave ad un aeromobile civile di interesse italiano (cioè immatricolato in Italia, progettato/costruito da società italiane o condotto da un operatore italiano), l'Ansv può nominare, nell'inchiesta di sicurezza condotta dalla competente autorità investigativa straniera, un suo investigatore in qualità di "rappresentante accreditato", che ha titolo a partecipare alle fasi più salienti e a prendere visione delle principali prove acquisite.

Come si articola un'inchiesta di sicurezza?

Su tre fasi: acquisizione delle evidenze, analisi e conclusioni. La prima è fondamentale, è qui che vengono raccolte le informazioni il cui approfondimento consentirà di individuare le cause dei fatti. In questa fase viene svolto il sopralluogo operativo in loco, vengono acquisiti informazioni e documenti (documentazione sull'aeromobile coinvolto e i piloti, testimonianze, tracciati radar, comunicazioni radio terra-bordo-terra, ecc.) ed effettuate analisi tecniche di vario tipo (sul carburante, il motore dell'aeromobile...). Sempre in questa fase, qualora esso ne sia dotato, vengono acquisiti i registratori di volo (FDR/CVR, le cosiddette "scatole nere") e decodificati i dati in essi contenuti. Nel caso in cui sul medesimo evento sia stata avviata anche una indagine da parte dell'autorità giudiziaria è previsto, per legge, il coordinamento tra quest'ultima e l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile, ferma restando la separazione delle due indagini.

Nella seconda fase, l'IIC analizza tutte le informazioni acquisite. Qualora dal loro esame emerga la necessità di condurre ulteriori approfondimenti (ad esempio, prove al simulatore di volo) o di reperire altra documentazione, si avrà un supplemento della raccolta delle informazioni. L'analisi prenderà in considerazione tutti i fattori che possano aver contribuito all'accaduto: in particolare, il fattore umano, organizzativo, tecnico e ambientale. In tale fase verranno anche enucleate le criticità emerse sotto il profilo della sicurezza del volo.

Nella terza fase, infine, l'IIC trarrà le conclusioni ricavabili alla luce delle evidenze acquisite e delle analisi condotte, determinando la causa dell'evento e i fattori che abbiano contribuito al suo accadimento. Saranno anche elaborate eventuali raccomandazioni di sicurezza finalizzate a rimuovere le criticità per la sicurezza del volo individuate nel corso dell'inchiesta.

Qual è la mole di attività dell'agenzia?

Dai dati dell'ultimo "Rapporto informativo sull'attività svolta e sulla sicurezza dell'aviazione civile in Italia - Anno 2021", in cui abbiamo fatto il punto sull'attività svolta nel

corso appunto del 2021 e sul livello generale di sicurezza dell'aviazione civile in Italia, le inchieste di sicurezza aperte sono state 25, 22 per eventi classificati come incidenti (7, in particolare, relativi ad apparecchi per il volo da diporto o sportivo) e 3 per eventi classificati come inconvenienti gravi, che hanno riguardato diverse tipologie di aeromobili: 16 sono relative a eventi in cui sono stati coinvolti velivoli (14 incidenti, di cui uno delegato al BEA francese, e 2 inconvenienti gravi); 5, tutte per incidenti, eventi in cui sono stati coinvolti elicotteri; 2, incidenti in cui sono stati coinvolti alianti; 2, eventi in cui sono state coinvolte mongolfiere (un incidente e un inconveniente grave).

L'Ansv ha inoltre accreditato propri investigatori in 65 inchieste di sicurezza condotte da organismi investigativi stranieri a seguito di incidenti (48) e inconvenienti gravi (17) occorsi all'estero ad aeromobili di interesse italiano. In altre tre inchieste straniere l'Agenzia si è limitata a nominare un punto di contatto per favorire il flusso di informazioni tra l'autorità investigativa competente e i rispettivi costruttori italiani. Tra gli eventi che nel corso del 2021 hanno impegnato particolarmente l'Ansv, l'incidente occorso a Milano, il 3 ottobre, al Pilatus PC-12 marche YR-PDV, nel quale hanno perso la vita 8 persone. Nel 2021 le vittime di incidenti aerei occorsi in territorio italiano (di cui l'Ansv sia stata portata a conoscenza) sono state 24, di cui 9 sono decedute a seguito di eventi relativi al comparto degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

Quali sono le principali problematiche emerse?

Analizzando lo stato della sicurezza dell'aviazione civile in Italia, il Rapporto 2021 evidenzia che l'aviazione turistico-sportiva (aeromobili certificati) continua a rappresentare un comparto a significativa criticità, dove all'incidentistica contribuiscono frequentemente certi atteggiamenti e comportamenti quali l'inadeguata cultura della sicurezza del volo; l'inosservanza delle regole dell'aria, spesso per inadeguatezza formativa di base o per mancanza di aggiornamento; la sottovalutazione delle aree di rischio, compresa quella della variabile ambientale, in particolare delle condizioni meteorologiche; la sopravvalutazione delle proprie capacità, soprattutto in soggetti con notevole esperienza.

Significative criticità si riscontrano anche nel comparto del volo da diporto o sportivo (ad esempio, ultraleggeri) di cui alla legge n. 106/1985, dove si rileva una carenza, ancora diffusa, di cultura della sicurezza del volo, che consiste, in particolare, in un inadeguato approccio ai principi che sovrintendono, appunto, alla sicurezza del volo.

Per tentare di mitigare alcuni dei predetti fattori, l'Ansv ha ripetutamente assunto, nell'ambito dei propri compiti di istituto, molteplici iniziative, anche emanando raccomandazioni di sicurezza.

Incolpevole vittima dello schianto dell'ultraleggero, l'11 settembre Maria Rita Vietri era passeggera nel velivolo precipitato all'Aquila

Anche nel 2022 (ancora in corso mentre scriviamo), purtroppo, sono numerose le persone che hanno perduto la vita a causa di incidenti aerei, in particolare ben 14, sette per ciascun evento, in seguito alla caduta di due elicotteri sul monte Cusna, a giugno, e nel Foggiano, a novembre. Tra le vittime anche l'incolpevole Maria Rita Vietri, la 64enne aquilana deceduta nello schianto dell'ultraleggero pilotato dall'amico e vice presidente dell'Aeroclub dell'Aquila, Corrado Mancinelli, precipitato a poche centinaia di metri dall'avio-superficie tra Poggio Picenze e Fossa, fatalità l'11 settembre 2022, proprio nell'anniversario dell'attentato alle Torri Gemelle.

La donna ha lasciato in un dolore senza fine i due figli Cristian e Luca, l'anziana mamma, cinque tra fratelli e sorelle e l'amato nipote Lorenzo che accudiva spesso; dopo aver lavorato per anni come dipendente del supermercato della Conad al centro commerciale L'Aquilone, aveva deciso di restare a casa proprio per dedicarsi a lui e alle sue passioni, per gli animali, i gatti soprattutto, e quella che le è stata fatale: la signora Vietri non sapeva pilotare ma aveva sviluppato con gli anni un grande amore per il volo. I suoi familiari si aspettano risposte sui tanti perché che li assillano da quella maledetta domenica pomeriggio e perciò si sono affidati, tramite il consulente legale Mario Masciovecchio a

Studio3A-Valore S.p.A., che peraltro si è già occupato di sinistri sul genere. Lo Studio, anche grazie alla collaborazione dell'avv. Marco Bevilacqua, del foro di Chieti, ha già richiesto di acquisire tutta la documentazione per studiarla con i propri esperti e sta monitorando l'attività della Procura dell'Aquila che, con il Pubblico Ministero dott. Stefano Gallo, ha ovviamente aperto un procedimento penale, al momento contro ignoti, disponendo innanzitutto l'autopsia sulla salma del pilota per stabilire se possa essere rimasto vittima di un malore tale da impedirgli di governare il velivolo. L'aeromobile ha improvvisamente perso quota, ha compiuto un'inconsueta manovra a "U" e si è schiantato in posizione verticale, con la cabina conficcata nel terreno: un impatto che non ha lasciato scampo ai due occupanti. Le altre ipotesi in campo sono quell'errore umano - il settantenne vice presidente del club aveva maturato una lunga esperienza di volo ma, come si è visto dalle inchieste dell'Ansv, spesso la troppa sicurezza può tradire - e quella del guasto tecnico, nel qual caso lo scenario cambierebbe radicalmente e andrebbero ricercate anche responsabilità di terzi.

Il sostituto procuratore ha affidato all'ex pilota militare, ex comandante Alitalia e istruttore di volo Sergio Maron, anche lui vicentino, l'incarico di ricostruire la dinamica, le cause e quindi le eventuali colpe dell'accaduto. Fermo restando che Studio3A è pronto a mettere a disposizione un proprio consulente tecnico per i propri assistiti se il magistrato vorrà procedere ad una consulenza tecnica estesa anche alle parti. Di certo c'è che sarà un'inchiesta lunga e complessa.



VALORE[®]

breaking news

N.38 DICEMBRE 2022

“Criminali informatici”, ma anche “colpevoli”
Come difendersi dal phishing bancario e dalle truffe in rete

I diritti del trasportato sono “sacri”, in auto come in barca
Storica sentenza del Tribunale di Venezia a favore dei familiari di Donatella Friani

Cassano all'Ionio dedica una via a Raffaele Sbarra deceduto sulla “Strada della morte”
Accolta la proposta dell'associazione “Basta Vittime sulla Statale 106”, i familiari sono stati assistiti da Studio3A

V Valore “leader” e “campione” della crescita
La società nella classifica delle imprese più performanti del Sole 24 Ore e di Repubblica

Valore sempre... “insieme” a comunità, famiglie e sport
Le tante iniziative del brand solidale della società



ATTUALITÀ



“Criminali informatici”, ma anche banche “colpevoli” Come difendersi dal phishing bancario e dalle truffe in rete

Il fenomeno, e questo lo dice lunga sulla sua pericolosa diffusione, rappresenta oggi un consistente numero di pratiche che vede impegnati i Servizi Legali di Valore S.p.A.-Studio3A, a cui si rivolgono decine e decine di persone truffate: parliamo del cosiddetto phishing bancario. Come spiega l'avv. Viola Parlato, i correntisti vengono contattati via mail o sms da criminali informatici che, adducendo presunti e ovviamente inesistenti mal funzionamenti o disservizi temporanei del servizio di home banking della banca presso la quale la vittima ha il proprio conto, per sbloccare l'accesso richiedono, e riescono a capire loro, non solo e tanto i dati personali d'identità ma anche e soprattutto tutti i vari codici segreti, quali il Pin.

“Il primo consiglio - premette l'avv. Parlato - è di diffidare sempre da queste richieste e di non fornire mai i dati personali e i codici di accesso: eventuali disservizi anche momentanei vengono sempre eventualmente segnalati dall'istituto di credito e non richiedono attività da parte

dell'utente”.

Ma se, purtroppo, si cade nella rete? “Bisogna presentare immediatamente denuncia presso la Polizia postale e attivare tutte le procedure interne della propria banca relative alla segnalazione dell'accaduto e al disconoscimento delle eventuali operazioni fraudolente effettuate dai truffatori. Bisogna considerare che non di rado esse avvengono all'estero e che capita che l'utente ne venga a conoscenza solo dopo del tempo attraverso il controllo dell'estratto conto”. I clienti possono ottenere il ri-accredito delle somme sottratte dal proprio conto? “Il problema in questi casi è proprio questo, gli istituti bancari tendono sempre ad ascrivere ogni colpa all'incauta condotta del correntista, ma nella realtà dei fatti la banca ha le proprie responsabilità perché nella stragrande maggioranza delle circostanze i truffatori riescono a ingannare le proprie vittime presentandosi loro con la stessa interfaccia dell'istituto e dimostrando di possedere tutta una serie di informazioni che li riguardano, a partire dai dati personali. La nostra attività è tesa proprio a provare che l'illecito ha avuto come determinante concausa anche una falla nei sistemi di sicurezza informatici della banca, che non ha evidentemente protetto a dovere i dati dei suoi clienti. Per questo, nel caso in cui l'istituto di credito, e accede quasi sempre, si rifiuti di riconoscere l'ammanto nel conto, l'invito è quello di rivolgersi a degli esperti in grado di far valere le proprie ragioni e i propri diritti”.

Tra le tante vicende seguite dallo Studio spicca quella di una “nonnina” di 93 anni, di Mestre, a cui i soliti malviventi on line hanno svuotato il conto corrente aperto presso Poste Italiane e cointestato con la figlia attraverso la “truffa” del “Pos”. I fatti risalgono a febbraio. L'anziana riceve nella sua abitazione di Venezia, dove risiedeva prima, una raccomandata contenente la nuova carta di debito, in quanto quella che aveva in uso era - effettivamente - in scadenza alla fine del mese. La busta contiene la nuova carta fisica, con nome e cognome della signora, e tutte le informative generalmente associate alle Postapay, con il relativo numero verde da chiamare per procedere all'attivazione.

Non sospettando in alcun modo si tratti di un raggio, vista la totale corrispondenza alla realtà di tutta una serie di circostanze, non ultima l'imminente scadenza della carta, il figlio della 93enne chiama il numero verde seguendo le istruzioni ricevute prima da un'operatrice “fisica” e poi dall'operatore automatico a cui viene trasferita la telefonata. E fornisce in buona fede i dati richiesti, nome e cognome dell'intestatario, le ultime quattro cifre del vecchio documento e il Pin. La chiamata tuttavia non va a buon fine, all'operatore il Pin risulta errato, e pertanto il figlio dell'anziana, dopo alcuni tentativi, desiste, la cosa finisce lì e non gli dà più di tanto peso.

Ma a fine marzo arrivano le brutte sorprese, con la lista dei movimenti del conto postale eseguita dalla figlia della signora, da cui risultano ben 16 operazioni di addebito mai effettuate ed eseguite tra il 22 e il 25 marzo, per un ammanco di ben 5.455,76 euro. I prelievi, per la cronaca, sono stati effettuati





tutti tra Napoli, Pozzuoli e Gugliano, presso negozi, ristoranti e persino - direttamente - in diversi uffici postali della zona. I figli della signora provvedono subito, attraverso il call center di Poste Italiane, a bocciare la carta, e a informare dell'accaduto gli operatori dell'ufficio postale di Mestre presso il quale è "radicato" il conto della madre, e si recano presso gli uffici della Polizia postale per sporgere formale denuncia-querela, consegnando tutti i documenti. Come da indicazioni ricevute dagli addetti dell'azienda, poi, i malcapitati procedono a disconoscere le operazioni truffaldine tramite comunicazione Pec, senza però ottenere alcun rimborso. A quel punto i truffati hanno deciso di affidarsi a Studio3A che, attraverso i propri Servizi legali, ha già diffidato due volte Poste Italiane a rimborsare la cifra sottratta dal conto, alla

luce dell'evidente corresponsabilità dell'Azienda. Perché è vero che si è trattato di una truffa ben congegnata da una banda di professionisti del settore, ma è altrettanto vero che essa è stata resa possibile dalla grave e preoccupante violazione da parte dei criminali telematici della rete di sicurezza e della banca dati dell'Azienda e dall'illecita captazione dei dati sensibili in suo possesso, tra cui nome e cognome del correntista, persino l'indirizzo, il numero di conto corrente postale e di carta di debito con, come detto, la relativa data di scadenza: un furto di dati avvenuto chiaramente dall'interno, attraverso accessi illegittimi e non autorizzati, per evitare il quale le Poste non hanno evidentemente adottato sistemi di controllo e di prevenzione adeguati. Sarà una battaglia lunga e non è escluso si sia costretti ad adire le vie legali.

IL CASO



I diritti del trasportato sono “sacri”, in auto come in barca

Storica sentenza del Tribunale di Venezia a favore dei familiari di Donatella Friani

Il passeggero di un'imbarcazione ha gli stessi diritti di un trasportato in un veicolo. C'è voluta una lunga battaglia legale, ma Studio3A e l'avv. Andrea Piccoli sono riusciti a rendere giustizia e ottenere un importante risarcimento per i congiunti di Donatella Friani, 49enne veneziana vittima il 24 ottobre 2014 di un incidente nautico a Sottomarina. La donna si trovava a bordo di un natante da diporto di proprietà e condotto dal compagno, a un miglio e mezzo dalla costa: era mezzanotte e le condizioni meteo erano pessime, mare mosso e onde alte due metri. La 49enne era salita sul ponte per recuperare il cane temendo che cadesse in acqua ma il compagno non ha fatalmente atteso che raggiungesse una posizione di sicurezza e ha aumentato i giri del motore: la passeggera si è sbilanciata ed è finita in mare. Il conducente ha udito le sue grida di aiuto, ma non è più riuscito a scorgersela: è annegata tragicamente. La Procura di Venezia ha aperto un procedimento a carico del compagno giudicato colpevole di svariate inosservanze delle regole di sicurezza della navigazione: ha patteggiato la pena dai sei mesi. Nonostante ciò l'iter risarcitorio è stato tormentato anche perché la barca



è risultata pure priva di copertura assicurativa e Studio3A, cui si sono rivolti i familiari, si è dovuto rapportare con Generali quale compagnia mandataria per il Fondo di Garanzia per le vittime della Strada che risponde (o meglio dovrebbe) per gli incidenti con mezzi non identificati o non assicurati, veicoli e natanti. E l'assicurazione ha respinto ogni richiesta, mettendo in dubbio che si fosse trattato di un incidente nautico e le responsabilità del conducente: la signora Friani sarebbe caduta per una fatalità. Si è stati costretti a citare la compagnia e il Fondo avanti al Tribunale civile di Venezia e alla fine il giudice ha accolto tutte le argomentazioni dell'avv. Piccoli, che aveva seguito anche il processo penale: assodato che non vi era ragione per non assegnare al diporto nautico lo stesso ambito applicativo della circolazione stradale, nella sentenza si ribadisce l'esclusiva responsabilità del compagno della vittima nel sinistro e nella quantificazione del danno da perdita del rapporto parentale sono stati valorizzati gli stretti rapporti affettivi della vittima con i due figli, ma anche i genitori e la sorella, ai quali è stato almeno riconosciuto un maxi risarcimento.

i servizi di Studio3A®

risarcimento danni e indennizzi

- incidenti da circolazione stradale
- infortuni sul lavoro
- malasanità
- incidenti aerei e ferroviari
- responsabilità civile (incidenti di caccia e sportivi, professionali, prodotti, etc)
- responsabilità della Pubblica Amministrazione
- incendi
- eventi distruttivi

ambito Legale / economico

- consulenze legali
- consulenze contrattuali
- vertenze di lavoro
- contenzioso con privati
- contenziosi con aziende
- contenzioso con Pubblica Amministrazione
- recupero crediti
- successioni a domicilio



Riccardo Vizzi - Area Manager Veneto
**RIAFFERMATO UN DIRITTO NEGATO
DALLA MALA ASSICURAZIONE**

Da un punto di vista "tecnico" il caso era chiaro da subito, tanto che non sono state necessarie particolari consulenze per sostenere le nostre ragioni: è come se Donatella fosse stata trasportata in una vettura uscita di strada per colpa del guidatore. Infatti a questa conclusione sono giunti sia il processo penale sia il giudice civile. Ciò che amareggia nella vicenda è il comportamento dell'assicurazione, soprattutto pensando ai nostri assistiti a cui sono stato sempre vicino, dal punto di vista umano e spiegando loro passo passo gli sviluppi del caso, e non è stato facile gestire lo stato d'animo di persone che continuavano a sentirsi dire "no" senza validi motivi. Troppo spesso, purtroppo, le compagnie assicurative non... assicurano, e fanno il bello e il cattivo tempo a scapito di famiglie che non solo hanno subito una perdita che nessuna cifra potrà mai ripagare, ma che di fronte a questi dinieghi si sentono violate dei loro diritti, quei diritti a cui noi invece diamo valore, com'è stato in questa circostanza. La sentenza e il risarcimento stabilito rappresentano una risposta importante, ma resta il rammarico che si sarebbe potuto arrivare allo stesso risultato e chiudere questo capitolo molto prima, risparmiando ai familiari anni di altre sofferenze.

Avv. Martina Polato - Area Legale, referente Sinistri Gravi
VALORIZZATI GLI STRETTI LEGAMI FAMILIARI

Il caso della signora Friani ha impegnato per anni il nostro Studio che vi ha profuso ogni sforzo. Abbiamo seguito da vicino il procedimento penale in collaborazione con l'avv. Piccoli, mettendo anche a disposizione un nostro consulente tecnico medico legale, e, preso atto che l'imbarcazione non era assicurata, ci siamo rapportati con Generali quale compagnia mandataria per il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada. Ogni tentativo di risolvere stragiudizialmente la vertenza, tuttavia, si è rivelato vano: l'assicurazione prima ha eccepito il fatto che il processo a carico del conducente del natante era ancora in corso, poi, nonostante l'accertamento delle sue responsabilità e il patteggiamento, si è ostinata a denegare ogni risarcimento. A questo punto si è ritenuto di avviare un'azione civile, sempre con l'avv. Piccoli, nella quale abbiamo fornito il nostro contributo, acquisendo in particolare e valorizzando tutti gli elementi e le prove testimoniali a supporto delle varie fattispecie di danno risarcibile, a cominciare dalla giovane età dei figli, all'epoca adolescenti, per continuare con lo stretto e speciale rapporto che intercorreva tra la vittima, i suoi genitori e la sorella. La sentenza, oltre ad aver riconosciuto in pieno il diritto risarcitorio dei nostri assistiti, è stata significativa anche sotto il profilo della quantificazione.

Dott. Arcangelo Di Nino - medico legale
FATALE L'ANNEGAMENTO

Su incarico di Studio3A, ho analizzato tutta la documentazione medica agli atti e la perizia autoptica disposta dall'autorità giudiziaria ed affidata alla dott.ssa Cristina Mazzarolo,

giungendo alla conclusione che la povera signora Friani era deceduta unicamente a causa di annegamento.

Avv. Andrea Piccoli - Foro di Treviso
**RIBADITA L'ESCLUSIVA RESPONSABILITÀ
DEL CONDUCENTE DELLA BARCA**

Ho seguito il procedimento penale per omicidio colposo aperto dal Pm della Procura di Venezia, dott. Massimo Michelozzi, che aveva già acclarato l'inosservanza delle regole sulla sicurezza della navigazione da parte del conducente dell'imbarcazione, che per questo aveva patteggiato una pena di sei mesi. L'iter risarcitorio, tuttavia, è stato complicato dal fatto che questi aveva anche omesso di rinnovare la polizza della barca, che risultava quindi priva di assicurazione, con la conseguenza che abbiamo dovuto fronteggiare Generali quale mandataria del Fondo Vittime e il Fondo stesso, impresa notoriamente molto difficile: in questi casi ottenere una transazione è arduo. Nello specifico, peraltro, la compagnia contestava che l'evento fosse un sinistro da navigazione e che la signora Friani fosse caduta in mare per una negligenza del compagno che guidava la barca. Nella inevitabile causa civile, che pure ho seguito, però, sulla base dell'istruttoria, delle testimonianze, dei plurimi elementi che andavano nella stessa direzione, il giudice ci ha dato ragione piena, riconoscendo la responsabilità integrale dell'accaduto al conducente del natante, che aveva preso il largo con il mare mosso e che, dopo aver visto che la vittima recuperare il cane sul ponte, ha sottovalutato la situazione e ha riavviato il motore senza aspettare che rientrasse in coperta in una situazione di sicurezza e che effettuasse a ritroso il percorso in condizioni ancora più insidiose dell'andata avendo l'animale in braccio e non potendo appoggiarsi con le braccia. Importante, al riguardo, la nostra decisione di chiamare a testimoniare il tenente di vascello Giovanni Novaro, oggi in forza ad Olbia ma all'epoca del fatto in servizio alla Capitaneria di Porto di Chioggia che aveva seguito le indagini. La sentenza ha quindi stabilito il punto fermo di una responsabilità nella navigazione e di un incidente pienamente risarcibile al pari di un sinistro stradale, ma ha anche riconosciuto una liquidazione del danno da perdita del rapporto parentale a livelli molto alti anche e proprio in ragione della dimostrata profondità dei legami familiari.

Dott. Nicola De Rossi - Ufficio Stampa
UNA SENTENZA DALLA VALENZA AMPIA

L'ufficio Stampa ha ragguagliato gli organi d'informazione sia nell'immediatezza dell'evento, che aveva avuto un'ampia eco mediatica, sia sull'iter del processo penale. Ma, soprattutto, è stata data notizia della sentenza del Tribunale civile di Venezia, per dare riscontro alla battaglia dei familiari e di Studio3A, e per la valenza generale del pronunciamento, che ribadisce principi fondamentali, su tutti il pieno, totale e incondizionato diritto di un terzo trasportato e dei suoi congiunti ad essere risarciti in caso di incidenti, diritto che la legge prevede sia per i passeggeri dei veicoli a motore sia per quelli di natanti. Con l'ulteriore specificazione che un sinistro su strada non è diverso da uno in mare e che le conseguenze, anche risarcitorie, delle responsabilità del conducente di un'auto o di un camion sono equivalenti a quelle di chi conduce una barca.

INIZIATIVE



Cassano all'Ionio dedica una via a Raffaele Sbarra deceduto sulla "Strada della morte" Accolta la proposta dell'associazione "Basta Vittime sulla Statale 106", i familiari sono stati assistiti da Studio3A

Un tributo per un giovane esemplare, ma anche un segnale forte per invocare il rispetto delle norme sulla circolazione stradale e strade più sicure, in particolare la Ss 106, di cui è stato una delle tante vittime. Accogliendo la richiesta dell'Organizzazione di Volontariato "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106", il Comune di Cassano all'Ionio (Cs), dove risiedeva, ha intitolato una strada, nella frazione di Sibari, a Raffaele Sbarra, il 21enne che ha perso la vita nello schianto tra la sua moto e un'auto a Roseto Capo Spulico il 18 agosto 2012: la cerimonia si è tenuta proprio il 18 agosto 2022, nel decimo anniversario.

L'incidente fece scalpore anche perché l'automobilista che l'aveva causato, invadendo la corsia opposta, era risultato positivo all'alcoltest. I familiari di Raffaele, in testa la combattiva mamma Loredana, hanno dovuto sostenere una lunga battaglia per rendere giustizia al loro ragazzo, affiancati da Studio3A cui si sono affidati, tramite l'area manager Puglia Luigi Cisonna, e che ha profuso ogni sforzo per chiudere un processo che si trascinava da anni e ottenere un congruo risarcimento per la famiglia.

La storica cerimonia (per la prima volta una via è stata intitolata a una vittima della 106) ha visto un'enorme partecipazione popolare. Oltre alla famiglia Sbarra, con mamma Loredana, papà Antonio, il fratello Samuele, la sorella Veronica, cui l'Odv ha consegnato una targa in argento, e a tanti altri parenti, amici e conoscenti di Raffaele, hanno partecipato gli uomini della polizia stradale, i carabinieri guidati dal comandante della compagnia di Cassano cap. Michele Ornelli (una targa è stata consegnata, per il suo contributo alle indagini, anche al maresciallo maggiore Guido Della Sala), Mons. Francesco Savino vescovo di Cassano, Giuseppe Papasso, il sindaco, Leonardo Caligiuri, presidente di "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106", l'avv. Dario Giannicola, presidente di Assapli, e Luigi Cisonna. Il quale ha sottolineato come il processo, avanti il Tribunale di Castrovillari, si sia concluso con la condanna a due anni dell'automobilista, a cui è stata ascritta l'esclusiva colpa del sinistro, e non sia stata attribuita alcuna responsabilità al giovane.



"E' necessaria una Statale 106 moderna e più sicura anche a Sud di Sibari e per questo bisogna continuare una battaglia civile" ha ribadito il sindaco; "questa è la strada della morte e ognuno deve impegnarsi perché le nostre strade siano sicure e non ci siano più morti" gli ha fatto eco il vescovo. "L'intitolazione di una strada a Raffaele Sbarra - ha concluso Caligiuri, dopo aver ricordato le 22 vittime sulla 106 nei primi otto mesi 2022 - ha un valore immenso. Non costituisce solo il riconoscimento delle qualità umane e morali di questo ragazzo poco più che ventenne, ma già con la testa sulle spalle, che aveva messo da parte tutti i divertimenti dell'età per sostenere la famiglia, ma anche l'ennesima conferma della "questione" nazionale costituita dalla 106, che è come una guerra, col relativo prezzo da pagare in termini di vittime innocenti, feriti e famiglie distrutte. Le istituzioni devono intervenire, anche per Raffaele e tutte le altre decine di croci che la costellano, perché il loro sacrificio non sia stato del tutto vano".

INIZIATIVE

VALORE®
SPA

Valore “leader” e “campione” della crescita La società nella classifica delle imprese più performanti del Sole 24 Ore e di Repubblica

Valore è “leader” e “campione” della crescita. La S.p.a. presieduta dal dott. Ermes Trovò ha avuto l'onore di essere inserita nella classifica delle società italiane più “performanti” realizzata dagli esperti di due dei principali quotidiani nazionali, “Il Sole 24 Ore”, il primo giornale economico del Paese, e Repubblica.

Le due testate nel mese di novembre 2022 hanno pubblicato e dato ampio risalto, sia nelle proprie edizioni cartacee sia in quelle on-line, a due autorevoli studi realizzati per il Sole da Statista, istituto indipendente di ricerca e statistica tedesco, e per Repubblica dall'Istituto Tedesco Qualità ITQF, intitolati, appunto, rispettivamente, “Leader della crescita in Italia” e “I Campioni della Crescita 2023” e giunti entrambi alla loro quinta edizione. I due elaborati, redatti con lo scopo di far conoscere e valorizzare le imprese che più contribuiscono a dare impulso al mercato e allo sviluppo economico italiano, creando posti di lavoro e sostenendo la competitività del sistema Paese, hanno “censito” le aziende che hanno fatto registrare nell'ultimo triennio la maggiore e più veloce crescita del fatturato, il tutto nonostante la pandemia e la conseguente crisi anche economica.

Valore ha partecipato al bando e ha avuto l'enorme soddisfazione di essere promosso tra le realtà vincitrici e di entrare a pieno titolo nel ranking delle migliori. “Un

riconoscimento rilevante di cui siamo molto orgogliosi e che conferma la bontà delle nostre scelte aziendali - spiega il dott. Ermes Trovò - Valore è la prima realtà del settore del risarcimento danni e della tutela dei diritti delle persone in Italia ad aver raggiunto un livello e una solidità tali da poter diventare una società per azioni. I due premi certificano non solo questa maggiore strutturazione, frutto di oltre 25 anni di attività e di esperienza, le capacità d'investimento a beneficio e a garanzia delle migliaia di nostri assistiti e l'aumento del fatturato, ma anche e soprattutto la nostra crescita a tutto tondo che l'emergenza sanitaria non ha interrotto. Negli ultimi anni, infatti, è continuato il nostro programma di espansione, sia con l'apertura di nuove sedi territoriali per essere sempre più vicini ai cittadini e alle aziende che si rivolgono a noi e ai nostri servizi, sia con il potenziamento della nostra rete commerciale, sia con l'acquisizione di nuove risorse e professionalità, e quindi competenze, sia con le innovazioni sul piano tecnologico per dare risposte sempre più rapide e agevoli al lavoro dei nostri professionisti ma anche ai nostri clienti, in quell'ottica di totale trasparenza che ci contraddistingue da sempre. Ci teniamo ad essere “campioni” della crescita, ma questo “titolo” non è fine a se stesso, l'obiettivo finale è sempre quello di essere “campioni” dei diritti e della giustizia”.



SOCIALE



Valore sempre... “insieme” a comunità, famiglie e sport Le tante iniziative del brand solidale della società

Tante anche negli ultimi mesi le iniziative della società attraverso "Insieme Cuori di Valore", il proprio brand che ne cura tutte le attività sociali. Spiccano, tra le varie, la partecipazione e il contributo a due manifestazioni che rinsaldano il solido rapporto con la comunità rumena, la più numerosa etnia straniera in Italia: sono per l'appunto rumeni molti assistiti di Valore S.p.A.-Studio3A, che mette loro a disposizione anche il prezioso servizio di una mediatrice culturale. Lo scorso luglio l'azienda, attraverso il consulente legale Paolo Monti, ha preso parte alla "Festa della Romania" in parco Sempione a Milano, promuovendo con l'occasione i propri servizi a tutela dei cittadini, e domenica 2 ottobre ha supportato l'evento "Finestra verso la Romania - Usi e costumi rumeni nel mondo" organizzato ad Alcamo, in provincia di Trapani, dall'Associazione Decebal & Traian OdV: una giornata di festa e musica nel corso della quale è intervenuto anche il consulente legale per la Sicilia, Alessio Tarantino, presentando la società e le opportunità che offre alle persone bisognose di assistenza legale. Sempre in tema di comunità, merita di essere citata anche la partecipazione, a Treviso, a "Familiando 2022", bella iniziativa promossa a fine settembre da "Famiglie 2000" e aperta a tutte le famiglie del territorio, un'esperienza "immersiva" con momenti di intrattenimento ma anche di riflessione, per adulti e bambini. Continua ad allungarsi, poi, l'elenco dei partner sportivi di "Insieme", che nel 2022 ha visto l'ingresso della blasonata società di calcio del L.R. Vicenza, che attualmente milita in serie C ma che, sotto la guida del presidente Stefano Rosso, figlio del patron della "Diesel", punta a rinverdire presto i fasti passati che hanno visto la gloriosa squadra biancorossa vincere una Coppa Italia e sfiorare lo scudetto grazie ai goal del compianto "Pablito" Rossi. Tra le ultime, importanti new entry, Valore S.p.A.-Studio3A è diventato sponsor anche di Academy Scafati Basket, accademia giovanile nata con l'obiettivo di formare e coltivare giovani talenti da inserire nel panorama cestistico nazionale come leve emergenti dello Scafati Basket 1969, che milita nel campionato italiano di Serie A2, e, più in generale, di alimentare la passione dei giovani scafatesi verso questo sport, lavorando con impegno e professionalità.



MEDIA

VALORE[®]
SPA

Quando i media chiedono la verità ... Valore risponde

278



Il periodo tra metà luglio e metà novembre 2022 è stato caratterizzato da una mole eccezionale e variegata di attività che ha visto Studio3A-Valore S.p.A. impegnato ad assistere i familiari delle vittime di tanti incidenti stradali, spesso giovanissime, ma anche in gravi casi di mala sanità, infortuni sul lavoro e sinistri di ogni genere e particolari, tra cui anche uno aereo. E a questo si è aggiunto l'epilogo di numerosi procedimenti civili e penali, con importanti sentenze di condanna o risarcitorie. Tutti eventi che hanno fatto registrare una vasta eco anche nella carta stampata.

59



Notevole in questi mesi anche la presenza dello Studio negli spazi televisivi e non soltanto quelli dei telegiornali. Rilevante, al riguardo, il ritorno alla nota trasmissione di approfondimento "Mi Manda Rai Tre" con il caso di malpractice medica di Sara Roncucci, ma spiccano anche i numerosi servizi sui Tgr regionali, dal Lazio all'Emilia Romagna, dal Veneto alla Campania, o sugli spazi informativi di emittenti locali di punta quali Telenorba o VideoMediterraneo. I cui giornalisti in più circostanze hanno anche richiesto il contributo e intervistato gli esperti di Studio3A.

949



Di riflesso, è stato massiccio anche il flusso di notizie riguardanti le vicende seguite dallo Studio nelle testate on line, agenzie di stampa, siti informativi locali fino ad arrivare ai grandi portali nazionali dei principali quotidiani, quali Corriere, Repubblica, Fatto, Mattino, Messaggero. Massiccio e anche prezioso perché in talune circostanze Studio3A ha "utilizzato" questo diffusissimo "canale", e in generale lo strumento mediatico, alla ricerca di testimonianze, specie sui non pochi casi di pirateria stradale, con riscontri molto utili.

PIÙ ERRORI MEDICI FATALI A SARA

MI MANDA RAI TRE, RAI TRE - 9 OTTOBRE 2022



All'ospedale di Siena l'hanno dimessa frettolosamente, una graffetta ha ceduto e a Latina non si sono accorti dell'emorragia. Il noto programma, occupatosi dei rischi degli interventi per dimagrire, è tornato sul

caso di Sara Roncucci, la giovane spirata dopo un by-pass gastrico, facendo il punto con la sorella Sabrina e l'avv. Frigo, responsabile dell'Area legale di Studio3A che assiste la famiglia, sulla causa civile, che ha confermato i profili di malpractice medica.

DIMESSA PER "COVID", MUORE D'INFARTO

TGR LAZIO, RAI TRE - 26 LUGLIO 2022



Ha destato scalpore la vicenda di Lucia Chiarelli, 68enne di Formia (RM) giunta al pronto soccorso con dolori al torace e al braccio sinistro, attribuiti alla

sua positività al Covid: è morta d'infarto due ore dopo le dimissioni. Dopo la denuncia da parte dei congiunti e di Studio3A, cui si sono affidati, la Procura di Cassino ha aperto un fascicolo, la Regione un'indagine interna: ne ha dato conto anche il Tgr Lazio in un'intervista con l'Area manager Angelo Novelli.

AL PIRATA IMPORTA SOLO DELLA... CARROZZERIA

TGR LAZIO, RAI TRE - 4 SETTEMBRE 2022

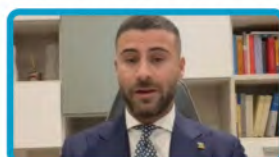


Ha destato unanime sdegno il riprovevole episodio toccato a un 51enne di Santa Marinella (RM), investito mentre rincasava a piedi dal lavoro e "spedito"

all'ospedale con quattro vertebre fratturate dall'auto dell'ennesimo pirata, che si è fermato per un istante ma solo per controllare i danni alla carrozzeria. Studio3A si è subito attivato per risalire al responsabile: ne ha parlato anche il Tgr Lazio che ha sentito il consulente legale Matteo Cesarini.

INDAGATI 12 SANITARI PER IL DECESSO DI LEONARDO

TG NORBA, TELE NORBA - 27 SETTEMBRE 2022



Uno dei più gravi casi di mala sanità seguito di recente da Studio3A è quello del 19enne Leonardo Preteso, dimesso due volte dal Ss. Annunziata di

Taranto, prima della tragica fine, nonostante la dissecazione della carotide diagnosticata. La Procura ha aperto un procedimento, disposto l'autopsia e indagato ben 12 medici: alla vicenda hanno dato ampio spazio giornali e tv tra cui l'emittente locale di punta, che ha chiesto delucidazioni all'Area manager Luigi Cisonna.

COS'È SUCCESSO VERAMENTE A LUCA?

TG, TVQUI MODENA - 10 AGOSTO 2022



"Solo" una fuoriuscita autonoma? O la sua moto è stata urtata da qualcuno? Non capacitandosi della tragica fine, a 25 anni, del loro caro, motociclista esperto, di giorno e su una strada ben nota, i familiari del modenese Luca Valmori hanno chiesto aiuto a Studio3A che, tra le varie azioni, ha coinvolto le testate giornalistiche nella ricerca di testimoni, e l'emittente TvQui ha realizzato un approfondimento anche grazie al referente sinistri gravi dott. Luca Cadamuro.

VIVE CON DUE "SPINE" NEL CUORE

TG, TVA VICENZA - 22 AGOSTO 2022



Vive con due "spine" nel cuore, nel terrore che possano ledere l'arteria. Colpa di un errore dei medici del Ca' Foncello di Treviso durante una banale sostituzione del pacemaker: due grossi frammenti, spezzatisi, si sono conficcati nell'area aortica, troppo rischioso toglierli. La paziente, una 60enne di Cassola (Vi), si è rivolta a Studio3A per chiedere i danni: la storia ha avuto vasta eco, e l'emittente vicentina ha interpellato il consulente legale Alessio Rossato.

TRAGICO RITORNO DALLA CROAZIA

IL GAZZETTINO - 3 AGOSTO 2022



Studio3A porta il suo aiuto anche ai familiari delle vittime di incidenti accaduti all'estero, come quelli dell'appena 19enne padovano Andrea Bellingardo, deceduto in Croazia, uno dei tanti sinistri gestiti dallo studio la scorsa estate in cui, purtroppo, hanno perso la vita dei giovanissimi.

PRIME CONDANNE PER LA MORTE BIANCA DI TOSKA

REPUBBLICA - 13 SETTEMBRE 2022



Un po' di giustizia per i congiunti, assistiti da Studio3A, di Bashkim Toska, l'operaio schiacciato dalla caduta di un cassero in un cantiere pieno di violazioni nel Cuneese: il giudice ha condannato tre dei 7 imputati che hanno scelto l'abbreviato tra cui il suo datore di lavoro, a 2 anni.

SORELLE RISARCITE PER LE CENERI PERDUTE

IL MESSAGGERO VENETO - 17 SETTEMBRE 2022



Dopo una lunga battaglia con Studio3A, il tribunale ha riconosciuto la responsabilità dell'impresa friulana che gestiva i cimiteri di Mira (Ve) per la perdita dell'urna con le ceneri della mamma delle sorelle Cagnin, disponendo un risarcimento di 20mila euro per ciascuna.

UNA PERIZIA SULL'INCIDENTE DELL'ATTRICE

IL CENTRO - 20 SETTEMBRE 2022



Tra i tanti drammatici incidenti gestiti negli ultimi mesi da Studio3A spicca quello costato la vita, nel Chietino, all'attrice molisana Paola Cerimele, causato peraltro da un automobilista ubriaco. Per dare risposte ai suoi cari, lo studio ha ottenuto dal Pm una perizia cinematografica.

A PROCESSO I DATORI DI LAILA

IL RESTO DEL CARLINO - 14 OTTOBRE 2022



Tutti rinviati tutti a giudizio i datori di lavoro di Laila El Harim, l'operaia modenese rimasta schiacciata in una fustellatrice: a processo anche l'azienda, la Bombonette. Studio3A è già riuscito a ottenere il risarcimento per i congiunti, che ora si aspettano giustizia anche penale.

COMUNE CONDANNATO A UN MAXI RISARCIMENTO

IL CORRIERE DEL VENETO - 16 OTTOBRE 2022



Il Tribunale ha dato ragione ai familiari di una 88enne nativa di Martellago (Ve) e a Studio3A che li tutela, condannando il Comune di Rosà (Vi), dove l'anziana viveva dalla figlia, a risarcirli con oltre mezzo milione per la morte della loro cara, annegata in una roggia non protetta.

NEONATA STRONCATA DA UN MIX DI BATTERI

LA SICILIA - 5 NOVEMBRE 2022



Era nata prematura ma con ottime chance di farcela, se non fosse stata colpita da un'infezione batterica, fatto ancor più grave in una terapia intensiva neonatale, al Cannizzaro di Catania. Ricontrando l'esposto dei genitori, sostenuti da Studio3A, la Procura indaga 11 medici.

INTOSSICATI DAL MONOSSIDO DI CARBONIO

IL MATTINO DI NAPOLI - 19 NOVEMBRE 2022



Studio3A supporta anche le famiglie di due giovani partenopei rimasti intossicati dal monossido di carbonio per un guasto della caldaia nel residence di Segrate (Mi) dove alloggiavano: Francesco Mazacane non ce l'ha fatta, Pietro Caputo è sopravvissuto per miracolo.

LA STRUTTURA

La solidità di un gruppo che dà valore ai diritti



CRISTINA GIACOMETTI
RESP. AMMINISTRAZIONE GENERALE



DOTT. ERMES TROVÒ
PRESIDENTE



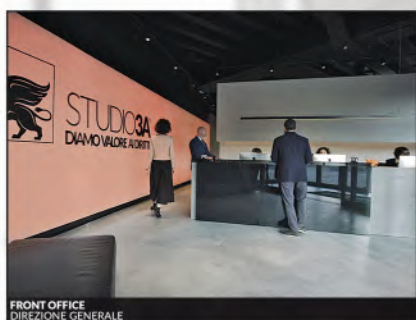
DANIELA VIVIAN
RESP. CONSULENTI PERSONALI



DOTT. NICOLA DE ROSSI
RESP. UFFICIO RELAZIONI ESTERNE



AVV. MARCO FRIGO
RESP. AREA LEGALE / GEST. SINISTRI



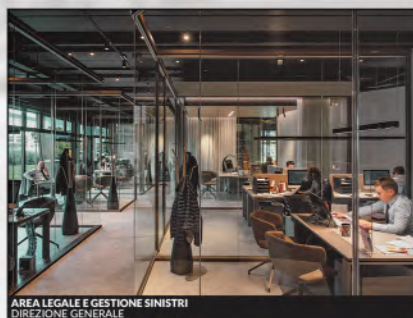
FRONT OFFICE
DIREZIONE GENERALE



DOTT.SSA ROBERTA ZECCHIN
VICE RESP. A. LEGALE / GEST. SINISTRI



NADIA TOFFANO
VICE RESP. POINT ASSISTANT



AREA LEGALE E GESTIONE SINISTRI
DIREZIONE GENERALE



MARCO PAPI
RESP. INFORMATION TECHNOLOGY



Valore S.p.A. è la prima realtà del settore in Italia specializzata nella valutazione delle responsabilità civili e penali in ogni tipologia di sinistro, a tutela dei diritti dei cittadini, ad aver raggiunto un livello e autorevolezza tali da diventare Società per Azioni: traguardo che ha rafforzato ancora di più la struttura aziendale e reso possibile sia per le competenze e l'esperienza acquisita in 25 anni di

VALORE
S.P.A.

attività, sia per le capacità d'investimento a beneficio e garanzia delle migliaia di assistiti. Oltre 80 dipendenti, più di 30 consulenti legali in ogni regione, 250 professionisti fiduciari tra esperti di diritto, medici, ingegneri..., due milioni di euro investiti nelle pratiche, sono solo alcuni numeri di Valore S.p.A., che comprende sei brand.

Studio3A è un gruppo di professionisti specializzati nell'ambito della responsabilità civile e penale, presente in tutt'Italia, che si occupa della gestione di ogni genere di sinistro con lo scopo di tutelare i diritti di chi ha subito un danno, affinché gli sia riconosciuto il giusto risarcimento.

BeToBe Legal fornisce consulenza e tutela legale personalizzata alle imprese. Una rete di esperti in tutto il Paese a disposizione per affiancare le aziende nella prevenzione dai rischi legati all'attività imprenditoriale e per individuare le opportunità di sviluppo.

Peritia è il servizio tecnico peritale per redigere perizie di parte asseverate e giurate che certificano il valore di beni mobili e immobili di aziende e privati o in caso di danneggiamento: opera per l'ambito notarile, legale, PA e privato, usa droni e piloti certificati Enac per perizie aeree.

Editoo è un progetto di cultura giuridica nato per divulgare la conoscenza di norme e procedimenti e che oggi tratta anche temi più generali. La collana ha editato quattro libri, su corretto risarcimento, danno ambientale, indagini preliminari e sulla Strada Statale 106, e pubblica "Diritto e Tutela" in circa centomila copie l'anno.

BlogGiuridico rientra nello sforzo informativo di Valore ma aggiungendo l'aspetto del confronto. Nel portale vengono inseriti contributi giuridici che gli utenti della rete possono anche commentare, fornendo spunti di riflessione.

Insieme cura le tante iniziative solidali di Valore in un'ottica di responsabilità sociale. Si propone di dare impulso a esperienze di sostegno a persone e realtà svantaggiate, mettendoci il cuore, anzi tre. E facendolo "insieme", coinvolgendo le comunità.

LA SQUADRA (di Direzione)

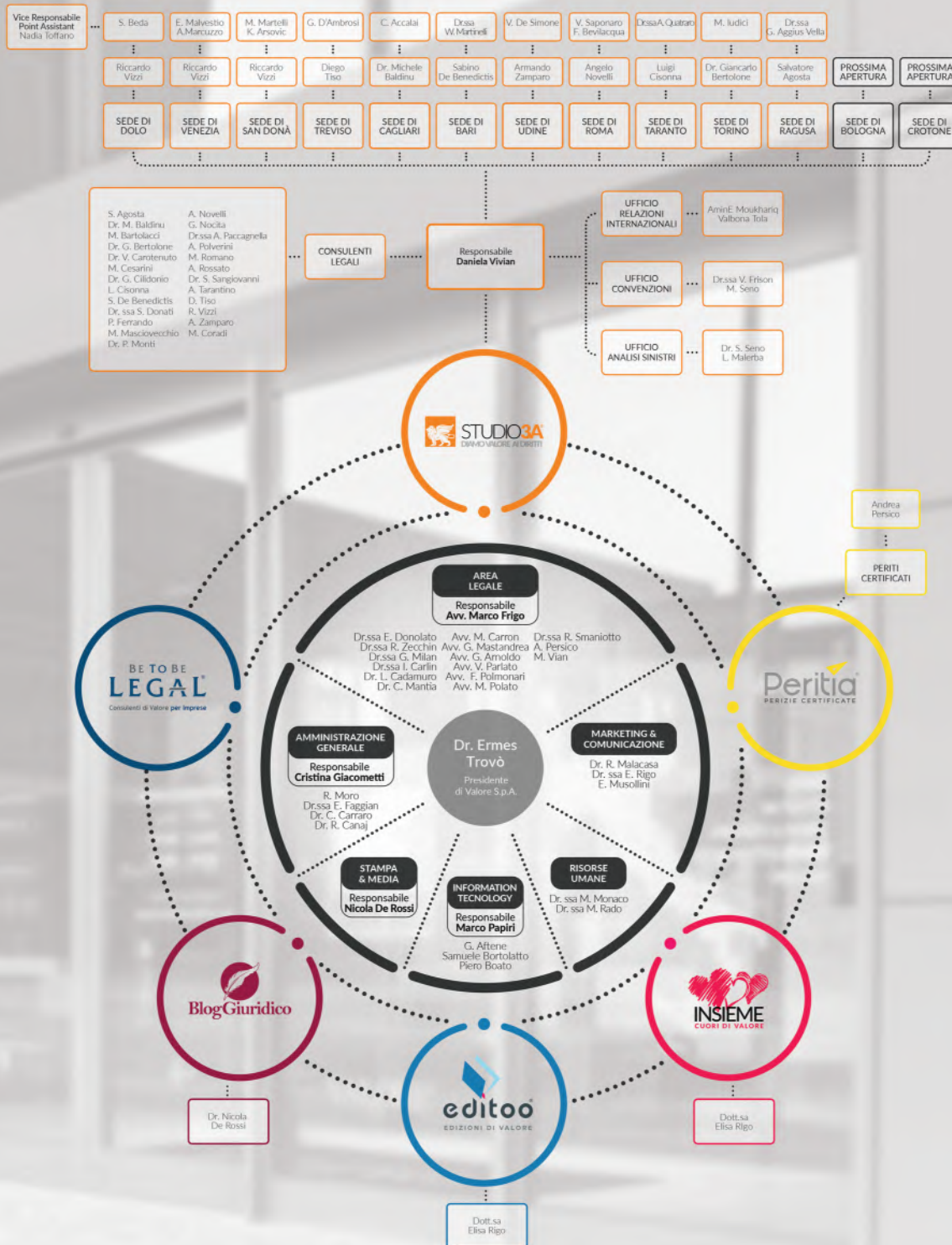
Chiamateci per nome ...

Piero Samuele Gicu Marco Emanuele Raffaele Elisa Nicola Martina Melissa Stefano Lorena Veronica Martina Amine Matteo Simone Giuseppe Alessio Paolo Monica Paolo Matteo Andrea Vincenzo Massimiliano Mario Alessia Alessio Giuseppe Salvatore Sara Diego Giancarlo Angelo Luigi Michele Armando Sabino Ric



LA STRUTTURA

L'organizzazione aziendale



ando Sabino Riccardo Daniela Ermes Cristina Marco Giacomo Michela Viola Francesca Giorgia Martina Roberta Irene Giulia Luca Elisa Carlo Micaela Andrea Roberta Elisa Nadia Eva Alberto Marta Kristina Silvia Gloria Valeria Wanda Valentina Federica Camilla Azzurra Giuliana Marika Roberta Elisa Cristian Romeo



ECCO chi è **STATO!**



È DISPONIBILE PER
L'ACQUISTO IL NUOVO
LIBRO DI EDITOO

Ecco chi è Stato! è il secondo volume di **Fabio Pugliese** che si propone di essere una risposta ai drammi della **Strada Statale 106**, la cosiddetta **"Strada della morte"**, per via degli **incidenti** che si consumano abitualmente lì.

"Un libro di denuncia al dramma della Calabria, all'assenza di comunicazioni e alla difficoltà di mettere in sicurezza una strada così importante e frequentata".

L'impossibilità di spostarsi, l'esclusione dalla modernità e l'avvio del progetto del terzo Megalotto sono solo alcuni dei temi affrontati. Determinato e concreto, l'autore promette di non lasciare indifferenti dopo la lettura del suo testo, garantendo spunti di riflessione su una problematica da sempre irrisolta e legata alla voce e al dolore di molti.

PUOI ACQUISTARLO DAL NOSTRO SITO **EDITOO.IT** O DA **AMAZON**



amazon