

Un'analisi relativa ai tempi dei tribunali italiani condotta dall'associazione Tsei

# Esecuzioni immobiliari veloci

## La media nazionale riferita al 2018 si riduce di un anno

DI GIULIA PROVINO

**D**iminuiscono i tempi di definizione delle esecuzioni immobiliari nei tribunali italiani. Lo scorso anno la media nazionale era stata di 5 anni, mentre nel 2018 si è passati a 4,21 anni. I dati emersi dal Report T6 presentato il 10 giugno 2019 a Roma durante l'appuntamento annuale con l'Associazione Tsei - Tavolo di studio sulle esecuzioni italiane. Il report sui tempi delle esecuzioni immobiliari nei tribunali italiani riferito al 2018, ha rilevato due importanti elementi: la diminuzione del numero delle esecuzioni immobiliari iscritte in Italia e l'aumento della produttività dei tribunali (si veda *ItaliaOggi* dell'11/6/2019). Secondo lo studio, questa riduzione dei tempi è frutto delle liberalizzazioni immobiliari, l'allineamento delle perizie ai valori d'asta e anche all'applicazione (da parte di alcuni tribunali) della vendita telematica, che hanno sfolto le procedure. Dai dati emersi, il tribunale di Napoli Nord risulta essere il più celere, registrando una tempistica media di 1,81 anni per le esecuzioni immobiliari, mentre altri tribunali

### I tempi dei tribunali nel 2018

Cluster*	Tribunale	In anni	In giorni	Fase 1 (Avvio Atti)	Fase 2 (Vendita)	Fase 3 (Distribuzione)	Chiusura	Differenza con media nazionale
-----	Totale / media nazionale	4,21	1.538	567	671	126	174	-----
Molto grande	Napoli Nord	1,89	691	258,06	187,21	101,28	144,45	- 847
Medio-piccolo	Trieste	2,01	732	216,23	312,04	98,95	104,78	- 806
Grande	Bolzano	2,47	901	286,31	332,25	121,2	161,25	- 637
Piccolo	Gorizia	2,48	904	327,25	350,6	115	111,15	- 634
Grande	Como	2,58	943	408,94	335,28	92	106,78	- 595

Fonte: Tavolo di studio sulle esecuzioni italiane (Tsei)

quali quelli di Bolzano e Gorizia hanno una media di 2 anni e mezzo. In particolare, analizzando le varie fasi del procedimento, il report rivela che, in fase di avvio degli atti, i tribunali di Como e Gorizia registrano il più lungo perio-

do (408 giorni per Como e 327 per Gorizia), mentre il tribunale di Trieste si rivela essere il più tempestivo in questa prima fase (con una media di 216 giorni). Tuttavia, in quest'ultimo tribunale i tempi rallentano molto in fase di

vendita (con una media di 312 giorni), mentre il tribunale di Napoli Nord si registra il più tempestivo, con una media di 187 giorni. In fase di distribuzione, invece, il tribunale di Como registra una media di 92 giorni, 99 giorni per Trie-

ste, 101 per Napoli Nord, 115 per Gorizia e 121 (due mesi) a Bolzano. Infine, i tempi di chiusura dei procedimenti si rivelano più celeri sono Trieste e Como, seguiti da Gorizia, Napoli Nord e Bolzano.

© Riproduzione riservata

## Lesioni personali lievi, libero accesso agli atti

**Libero accesso agli atti dei sinistri senza il nulla osta dell'autorità giudiziaria anche in caso di lesioni personali lievi. Solo in caso di decesso, di commissione di un reato o di un sinistro con prognosi superiore a 40 giorni servirà ancora il preventivo nulla osta della magistratura. Lo ha chiarito la procura della repubblica di Pistoia con la circolare n. 486 del 5 aprile 2019.**

L'art. 11 del codice stradale prevede l'accesso agli atti del sinistro. Ma in caso di lesioni personali occorre sempre il nulla osta



della procura. Eccetto nel caso di lesioni lievi, fino a 40 giorni di prognosi. In questo caso la polizia giudiziaria non dovrà richiedere nulla e attivare l'accesso agli atti degli interessati.

Resta la necessità di una specifica autorizzazione solo nelle ipotesi più gravi, specifica la nota toscana.

Ovvero di decesso, prognosi superiore a 40 giorni oppure se l'incidente con feriti, a prescindere dalla prognosi, abbia attivato anche una comunicazione di notizia di reato da parte delle forze di polizia. Ad esempio per guida alterata. La richiesta di accesso potrà essere presentata dalle persone coinvolte oppure da un difensore o da un delegato.

Stefano Manzelli

© Riproduzione riservata

### IL SINISTRO DELLA MSC OPERA NEL CANALE DELLA GIUDECCA

## Tre requisiti per chiedere i danni

Il sinistro marittimo avvenuto lo scorso 2 giugno nel Canale della Giudecca a Venezia non ha solo riaperto il dibattito politico sulla questione del transito delle mega navi da crociera nella laguna Veneta, ma solleva la questione dei soggetti tenuti al risarcimento dei danni e del loro ammontare. La m/n Msc Opera ha prima urtato il battello m/n River Countess per poi fermarsi contro il molo di San Basilio, nell'incidente sono rimasti feriti 4 passeggeri a bordo del battello. Fermo restando che le cause dell'incidente sono ancora da accertarsi è possibile delineare, in termini generali, alcuni profili circa la responsabilità del sinistro e quindi il risarcimento dei danni derivante da esso.

**In tema di responsabilità per urto di navi**, l'art. 483 del codice della navigazione, rubricato «urto per colpa unilaterale», prevede che «se l'urto è avvenuto per colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni è a carico della nave in colpa». Al contrario, secondo l'art. 483 cod. nav. «se l'urto è avvenuto per caso fortuito o forza maggiore, ovvero non è possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti». Dello stesso tenore sono le disposizioni degli artt. 3 e 4 della Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi di cui l'Italia è firmataria. Si tratta di responsabilità di tipo extracontrattuale e quindi l'onere della prova incombe sul danneggiato. La m/n River Countess dovrà pertanto dimostrare l'esistenza del danno, il suo ammontare nonché la sussistenza della colpa in capo alla Msc Opera, ossia che

l'evento-danno si è verificato a causa di violazione di norme giuridiche di condotta, negligenza oppure imperizia.

**Un secondo profilo è quello del risarcimento spettante** ai quattro turisti a bordo del battello adibito al trasporto passeggeri nella laguna e rimasti feriti durante l'urto. Nel trasporto marittimo di persone, ai sensi dell'art. 409 cod. nav., il vettore è responsabile dei sinistri che colpiscono la figura del passeggero se non prova che l'evento è derivato a causa a lui non imputabile. Dal punto di vista temporale, il vettore risponde dei danni ai passeggeri per fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco fino al compimento dello sbarco. Si tratta di una responsabilità di tipo contrattuale, dato il rapporto, contrattuale appunto, che lega il vettore ed il passeggero il quale, in forza dell'acquisto del biglietto, vanta il diritto di essere trasportato, incolume, dal un luogo ad un altro. Nel caso di infortunio al passeggero si ha una presunzione di violazione degli obblighi di protezione e vigilanza in capo al vettore. I passeggeri che intendevano richiedere un risarcimento all'armatore della m/n River Countess dovranno provare: l'esistenza del contratto di trasporto, il danno (ossia l'infortunio) e che questo si è verificato in un periodo compreso tra l'inizio dell'imbarco e la fine dello sbarco.

Avv. Lorenzo Macchi  
Shipping & Yachting  
Department  
MEP LAW - Maggesi Macchi  
& Partners