

Aree di parcheggio a pagamento e gratuite.

Come sono regolamentate?

Chiunque di noi si sarà lamentato, almeno una volta nella propria vita, dell'eccessivo dilagare dei posti auto delimitati dalle strisce blu - dove è possibile parcheggiare l'automobile dopo aver pagato un apposito ticket - a discapito di quelli delimitati dalle strisce bianche, dove la sosta è gratuita ed al massimo soggetta a limiti di tempo.

È l'articolo 7 del Codice della Strada che riconosce ai Comuni italiani il diritto di istituire - in determinate aree della città o del paese di riferimento - "zone di parcheggio a pagamento" delimitate dalle strisce blu.

Al comma 8 dello stesso articolo, si stabilisce anche che l'esercizio del parcheggio a pagamento può essere istituito unicamente nel caso in cui su parte della stessa area stradale dedicata alle strisce blu, o su altra parte nelle immediate vicinanze, sia presente un'adeguata area riservata a parcheggio senza custodia o dispositivi di controllo (e quindi un'area delimitata da strisce bianche con parcheggi liberi da ogni vincolo).

In forza di questo articolo del Codice della Strada, numerosi automobilisti - multati per mancato pagamento del ticket del parcheggio - hanno deciso di proporre ricorso richiedendo l'annullamento del verbale di contravvenzione con conseguente cancellazione della multa.

Ma è davvero possibile far annullare il verbale di contravvenzione?

Per rispondere a questa domanda, giunge in nostro aiuto la Giurisprudenza con l'**ordinanza n. 10615/2018 della Cassazione Civile** che ha stabilito che la multa resta valida se non si prova la mancanza di posti gratuiti.

Nel caso trattato dalla Cassazione, l'automobilista - sanzionato per aver lasciato il proprio veicolo in sosta nello

In questo numero:

- Aree di parcheggio a pagamento e gratuite. Come sono regolamentate?
- In caso di infortunio all'interno di un condominio, a chi chiedere i danni?
- Volo cancellato? Indennizzi possibili anche in caso di sciopero.
- L'Italia è sempre più un Paese di anziani: popolazione in calo e nascite al minimo storico. I dati ISTAT in sintesi.



spazio regolamentato ad orario ed a pagamento, senza esporre il biglietto attestante il versamento della somma dovuta - ha promosso ricorso innanzi al Giudice di Pace sostenendo che sarebbero rimaste inosservate le prescrizioni dell'articolo 7, comma 8, poiché gli stalli di libera sosta non superavano le dieci unità.

All'esito del primo grado di giudizio il ricorso è stato rigettato in quanto, secondo il Giudice di Pace, le doglianze circa l'inadeguatezza degli stalli a sosta libera - a fronte delle aree di sosta a pagamento - avrebbero dovuto essere sollevate dai residenti della zona al momento dell'istituzione delle soste a pagamento.

Non contento dell'esito del giudizio di primo grado, l'au-

(continua a pag. 2)

tomobilista ha proposto appello - anch'esso con esito negativo - per poi giungere sino alla Cassazione che si è definitivamente espressa in merito, specificando anzitutto che la sanzione irrogata all'automobilista doveva ritenersi fondata in conseguenza della non contestata presenza del veicolo in sosta senza il previsto pagamento.

Secondo la Cassazione, l'automobilista avrebbe richiesto l'annullamento del verbale, e della conseguente sanzione, articolando una contestazione di carattere generale - e quindi l'irragionevolezza della scelta comunale circa il numero dei parcheggi da riservare ad area libera - senza però dimostrare la reale esistenza del vizio (Cass. Civ. n. 23073/2016; Cass. Civ. n. 11283/2010) e senza spiegare perché la scelta del Comune sarebbe stata censurabile.

Nell'istituire zone di parcheggio a pagamento, i Comuni sono sempre obbligati a predisporre nelle vicinanze anche aree di parcheggio gratuito?

Con la medesima ordinanza n. 10615/2018, la Cassazione ha specificato che **l'obbligo è derogabile per le zone di particolare rilevanza urbanistica, individuate e delimitate con Deliberazione della Giunta Comunale, nelle quali ricorrono esigenze e condizioni particolari di traffico che permettano di qualificare come "satura" una determinata strada**, sicché, in ragione della presenza di non trascurabili "attrattori di traffico", è prevedibile che l'offerta di stalli di parcheggio sia inferiore alla domanda (Cass. 24.11.2014, n. 24938).

Analoghe deroghe possono poi operare, sempre dopo una delibera della Giunta Comunale, in presenza di aree pedonali o di zone a traffico limitato (ZTL).

Quindi: attenzione prima di fare ricorso!

Prima di decidere di proporre questo tipo di ricorso, l'automobilista **dovrà verificare l'esistenza di una delle deroghe sopra indicate.**

In assenza di deroghe, l'automobilista dovrà accertarsi di **disporre di tutti gli elementi di prova** atti a qualificare come censurabile la scelta del Comune circa le (limitate) aree di parcheggio deputate alla sosta gratuita.

Proporre un ricorso senza aver prima verificato tutti questi aspetti, porterebbe alla conferma della multa ed al pagamento delle spese di giudizio sostenute dalla controparte (il Comune).

Cosa ti offre ARAG?

Essere assicurati con una polizza di tutela legale è utile sia per farsi assistere prima di fare ricorso sia, soprattutto, in tutte le fasi del giudizio, senza doversi preoccupare delle spese legali necessarie a perorare la propria causa.

In collaborazione con:

Studio Legale Spagnuoli

Piazza F. Guardi 11 - 20133 Milano

In caso di infortunio

all'interno di un condominio, a chi chiedere i danni?

Scopri cosa dispone la giurisprudenza in materia.

Chiunque subisca un infortunio, **all'interno di un condominio, nelle parti comuni**, può chiedere un risarcimento. Per questa eventualità sarà il condominio a rispondere, in ragione dell'art. 2051 del codice civile secondo cui "ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia".

Si tratta di una responsabilità a titolo obiettivo (cioè è quella responsabilità posta a carico del soggetto senza che a gli possa essere addebitata colpa o dolo) che origina dal semplice fatto che il condominio è custode dei luoghi.

Cosa fare per ottenere il risarcimento?

Per ottenere il risarcimento del danno, al danneggiato sarà sufficiente **dimostrare l'esistenza del rapporto di custodia tra condominio e cosa nonché un nesso di causa ed effetto tra cosa (scale, pianerottoli etc.) e danno subito.** Si tratta di un principio ormai costante nella giurisprudenza (da ultimo con ordinanza della Cassazione Civile n. 3305 del 12 febbraio 2018).

Il danneggiato dovrà dimostrare di aver usato la dovuta diligenza e di non essere incorso in condotte che in misura concorrente o esclusiva abbiano determinato

(continua a pag. 3)

l'incidente. Si pensi, ad esempio, al caso di una persona che, incurante delle condizioni di tempo e luogo, si metta in marcia su un motociclo nonostante la presenza di giacchio sulla strada di pertinenza del condominio, cadendo e subendo un infortunio.

Se il soggetto è in grado di dimostrare queste circostanze, il condominio sarà giudicato responsabile per il danno arrecato dalla cosa in custodia (la strada).

Ma il condominio è sempre responsabile?

Per il condominio vi è un'unica possibilità di non risultare responsabile, stabilita dall'art. 2051 del codice civile, ovvero la dimostrazione che l'infortunio sia avvenuto per caso fortuito o a causa di fattori esterni, impreveduti ed imprevedibili. Nello specifico, non vi sarà responsabilità del condominio quando ci si trova in presenza di:

- **cause di "forza maggiore"**, come l'ipotesi di un evento atmosferico di eccezionale gravità per il quale la responsabilità dell'evento non è dipesa dalla condotta del condominio;
- **fatto attribuibile al terzo**, si pensi al caso in cui sporcizia o altro materiale simile sia stato abbandonato nei locali del condominio da terzi, senza che l'amministratore abbia avuto il tempo materiale di avvedersene e di rimuoverlo. Si esclude la responsabilità del condominio quando il danno è causato da parte di un bene di proprietà esclusiva di un condomino, ad esempio il danno provocato da un pezzo di intonaco staccatosi dal balcone di uno degli appartamenti dell'edificio; in tal caso l'azione risarcitoria dovrà essere proposta nei confronti del proprietario del balcone;
- **condotta negligente o non avveduta del danneggiato** circostanza questa che ricorre nelle ipotesi in cui sia lo stesso danneggiato a porre in essere il pericolo, a causa di un uso improprio o anomalo della cosa comune, oppure nel caso in cui il danno sia evitabile da chiunque facendo uso della comune diligenza. A tal proposito la giurisprudenza è estremamente chiara e inequivocabile: "ai sensi dell'art. 2051 c.c., allorché venga accertato, anche in relazione alla mancanza di intrinseca pericolosità della cosa oggetto di custodia, che la situazione di possibile pericolo, comunque ingeneratasi, sarebbe stata superabile mediante l'adozione di un comportamento ordinariamente cauto da parte dello stesso danneggiato, deve escludersi che il danno sia stato cagionato dalla cosa, ridotta al rango di mera occasione dell'evento, e ritenersi, per contro, integrato il caso fortuito" (Cass. 12895/16 e Cass. 27864/17).



Da quanto esposto, possiamo concludere che la responsabilità del custode è da ritenersi a titolo obiettivo, derivante dalla semplice sussistenza di un rapporto di custodia tra lui e il bene. Al danneggiato basterà dimostrare di avere adottato la normale diligenza e di avere subito il danno per causa della cosa in custodia; di contro al custode rimarrà la sola esimente del caso fortuito.

È bene ricordare la rilevanza dell'eventuale condotta colposa del danneggiato e che questa potrebbe essere valutata come fattore esimente (caso fortuito).

In situazioni come questa, essere assicurati con una polizza di tutela legale è molto utile per il danneggiato: la può infatti utilizzare per la richiesta di risarcimento e per una perizia per la quantificazione del danno.

In collaborazione con:
Studio Legale Potenza
Galleria del Toro, 3 - 40121 Bologna

Volo cancellato?

Indennizzi possibili anche in caso di sciopero.

La cancellazione dei voli aerei può causare notevoli disagi per i passeggeri.

Esistono diversi modi per richiedere il risarcimento danni, anche quando i disagi sono causati dagli scioperi delle compagnie aeree o del personale aeroportuale.

Che cosa si può fare per tutelare i propri diritti di passeggero ed ottenere un risarcimento?

Per rispondere a questa domanda è necessario fare riferimento al Regolamento CE 261/2004, entrato in vigore il 17 febbraio 2005, che ha istituito regole comuni in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione del volo, di volo in ritardo per più di 3 ore o di un negato imbarco per overbooking.

Tale regolamento deve essere rispettato da tutte le compagnie europee, qualunque sia l'aeroporto di partenza o di arrivo del volo, ed anche dalle compagnie aeree non europee, il cui volo è in partenza da un aeroporto europeo.

In concreto, quali sono i diritti garantiti dal regolamento CE 261/2004 nel caso di volo cancellato?

Bisogna innanzitutto controllare sul sito della compagnia se il volo rientra tra quelli cancellati. In caso di cancellazione si hanno due opzioni:

- 1 annullare la prenotazione** e chiedere il rimborso del volo inutilizzato;
- 2 scegliere la riprotezione**, cioè accogliere una proposta di volo alternativo di partenza, senza costi aggiuntivi rispetto al biglietto originario.

In entrambi i casi l'operazione può essere effettuata attraverso apposito form on-line disponibile sul sito della compagnia aerea.

Il vettore aereo dovrà inoltre risarcire i passeggeri con una compensazione pecuniaria di:

- ✓ 250 euro per le percorrenze fino a 1.500 chilometri;
- ✓ 400 euro per le tratte comprese tra i 1.500 e i 3.500 chilometri;
- ✓ 600 euro per i voli superiori a 3500 chilometri.

Tali importi sono ridotti del 50% se sei stato riprotetto su un volo alternativo che ha comportato un ritardo di non più di 2, 3 o 4 ore rispetto all'orario del volo originariamente prenotato, a seconda delle distanze chilometriche sopra indicate.

Infine, **se al momento della cancellazione ci si trova in aeroporto**, la compagnia aerea deve fornire la necessaria assistenza: pasti e bevande commisurati alla durata dell'at-



tesa per il volo alternativo, chiamate gratuite e, se l'orario di partenza è rinviato di almeno un giorno, il trasporto e la sistemazione in albergo.

L'indennizzo tuttavia **non** è dovuto se:

- i passeggeri sono stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza;
- i passeggeri sono stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra 2 settimane e 7 giorni prima dell'orario di partenza ed è stato loro offerto un volo alternativo con arrivo a destinazione finale con meno di 4 ore di ritardo;
- i passeggeri sono stati informati della cancellazione del volo meno di 7 giorni prima ed è stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale con meno di 2 ore di ritardo.

Oltre all'indennizzo, se dimostri che la cancellazione del volo ti ha provocato ulteriori danni, puoi chiederne il risarcimento. Ovviamente la richiesta deve essere corredata da documentazione che provi il pregiudizio patito.

A norma del regolamento CE il **vettore aereo non è tenuto a pagare alcuna compensazione pecuniaria se la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali** e quindi al di fuori della sua sfera di responsabilità. Tra tali circostanze vengono comunemente considerate: instabilità politica, condizioni meteorologiche avverse, rischi per la sicurezza e scioperi aeroportuali.

Non tutti gli scioperi vengono però trattati alla stessa stregua e, quando ci si trova di fronte alla cancellazione di un volo a causa appunto di uno sciopero, la compagnia ae-

(continua a pag. 5)

rea non sarà necessariamente esonerata dall'obbligo di corrispondere gli indennizzi.

Novità 2018: indennizzi possibili anche in caso di sciopero!

Con la recente sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea n° C-195/17 del 17.04.2018 l'erogazione degli indennizzi per voli cancellati è stata infatti estesa anche all'ipotesi in cui la compagnia aerea non possa rispettare il programma dei voli a causa di un'assenza in massa del personale (e quindi in caso di sciopero selvaggio).

Secondo i Giudici europei, le "circostanze eccezionali" di cui al regolamento CE corrispondono a quegli eventi che – non afferendo al normale esercizio dell'attività del vettore aereo – sfuggono all'effettivo controllo di quest'ultimo. Nel caso in esame, le assenze per malattia del personale dipendente della compagnia aerea si sono verificate a seguito della diffusione della notizia del piano di ristrutturazione che avrebbe interessato l'azienda stessa.

Di conseguenza, per la Corte di Giustizia, lo sciopero selvaggio, in quanto diretta conseguenza di una decisione del vettore, non può essere qualificata come circostanza che sfugge all'effettivo controllo del vettore aereo interessato: le ristrutturazioni e le riorganizzazioni afferiscono infatti alle normali misure di gestione delle imprese e, per l'effetto, è altrettanto normale che la compagnia aerea possa doversi trovare ad affrontare divergenze e conflitti con tutto, o parte, del personale dipendente.

La Corte ha poi avuto modo di chiarire che in generale, per la valutazione dell'eventuale sussistenza delle circostanze eccezionali, non è necessario che lo sciopero - secondo la legge interna - sia qualificato come selvaggio perché non proclamato ufficialmente da un sindacato. Infatti, procedere alla distinzione tra gli scioperi che - sulla base del diritto nazionale applicabile - sarebbero leciti e quelli che non lo sarebbero, per determinare se debbano essere considerati circostanze eccezionali ai sensi del regolamento CE, farebbe dipendere il diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri dalle disposizioni del singolo Stato, pregiudicando quindi l'efficacia del regolamento che mira a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, nonché ad armonizzare l'esercizio dell'attività di vettore aereo nel territorio dell'Unione.

Sulla base quindi delle disposizioni dettate dal Regolamento CE nonché sulle base delle interpretazioni fornite dalla Corte di Giustizia Europea, ogni volta che qualcuno di noi vedrà cancellato il proprio volo aereo a causa di uno sciopero - vuoi del vettore aereo che del personale aeroportuale - potrà verificare se la cancellazione è conseguenza o meno di una circostanza eccezionale che sfugge al controllo ed alla responsabilità del vettore aereo, escludendo quindi qualsivoglia diritto ad ottenere un risarcimento sotto forma di compensazione pecuniaria.

In collaborazione con:

Studio Legale Spagnoli

Piazza F. Guardi 11 - 20133 Milano

L'Italia è sempre più un Paese di anziani: popolazione in calo e nascite al minimo storico.

I dati ISTAT in sintesi.

Gli indicatori demografici che emergono dalle rilevazioni dell'ISTAT sulla popolazione residente fanno riflettere.

Al primo gennaio 2018 la popolazione italiana ammonta a 60 milioni e 484 mila persone, 105 mila in meno sul 2017 ed in calo per il quarto anno consecutivo. Il calo complessivo è determinato dalla flessione della popolazione di cittadinanza italiana (202.884 residenti in meno), mentre la popolazione straniera aumenta di 97.412 unità.

L'età media è di 45,2 anni, e solo il 13,4 per cento della popolazione ha meno di 15 anni, il 64,1 per cento è tra i 15 e i 64 anni e il 22,6 per cento ha 65 anni e più.

Coloro che hanno 80 anni e oltre raggiungono il 7 per cen-

to, quelli oltre i 100 anni superano i 15 mila e 500 in valore assoluto.

Gli individui che hanno oltrepassato i 105 anni sono più di mille e i supercentenari (110 anni e oltre) sono venti.

Il calo della popolazione non riguarda tutte le aree del Paese

- Regioni demograficamente importanti come Lombardia (+2,1 per mille), Emilia-Romagna (+0,8) e Lazio (+0,4), registrano variazioni di segno positivo.
- L'incremento relativo più consistente riguarda la Provincia autonoma di Bolzano (+7,1) mentre a Trento si arriva al +2 per mille.

(continua a pag.6)



- Sopra la media nazionale (-1,6 per mille) si collocano, seppur con variazioni di segno negativo, anche Toscana (-0,5) e Veneto (-0,8).

Nelle restanti regioni, dove la riduzione di popolazione è più intensa rispetto al dato nazionale, si è in presenza di un quadro caratterizzato dalla decrescita che va dalla Campania (-2,1 per mille) al Molise (-6,6).

I numeri dello squilibrio demografico

- Nel 2017 si conteggiano 458 mila nascite: il nuovo minimo storico, in calo del 2% rispetto al 2016. Si tratta della nona consecutiva diminuzione dal 2008, anno in cui furono pari a 577 mila.
- La riduzione delle nascite interessa tutto il territorio, con punte del -7,0% nel Lazio e del -5,3% nelle Marche. Soltanto in quattro regioni si registrano incrementi: Molise (+3,8%), Basilicata (+3,6%), Sicilia (+0,6%) e Piemonte (+0,3%).
- Il numero di nascite diminuisce non solo per le difficoltà ad avere i figli desiderati, ma anche per la progressiva riduzione delle potenziali madri, dovuta all'invecchiamento della popolazione.

Riguardo ai decessi, se da una parte il loro numero diminuisce con la longevità, dall'altra aumenta con l'invecchiamento della popolazione: viviamo più a lungo e si riducono i rischi di morte in età avanzata, ma cresce il numero complessivo di anziani, per i quali i rischi sono più elevati.

- Nel 2017 i decessi sono stati 647 mila, in crescita del +5,1% rispetto al 2016.
- In rapporto al numero di residenti, nel 2017 sono deceduti 10,7 individui ogni mille abitanti, contro i 10,1 del 2016.

Per l'Italia un primato di longevità, non solo in Europa

- Rispetto al censimento del 1991, l'aumento della popolazione anziana (65 anni e più) è molto significativo, in termini sia assoluti (da 8,7 milioni a 13,6 milioni) sia percentuali (dal 15,3 per cento della popolazione al 22,6 per cento).
La popolazione di 80 anni e oltre raddoppia (da un milione e 995 mila a 4 milioni e 207 mila), mentre gli under 15 negli ultimi sedici anni sono scesi dello 0,8 per cento e rappresentano il 13,4 del totale.
Difficile trovare un paese in Europa con un rapporto così sfavorevole tra anziani e giovani.
- Il processo di invecchiamento, pur riguardando tutte le aree, manifesta intensità differenti.
La Liguria è la regione più anziana dell'Unione europea registrando la più alta percentuale di individui sopra i 105 anni (3,58 per 100 mila abitanti).
Al primo gennaio la donna più longeva vivente (poi deceduta il 6 luglio scorso) era residente in Toscana e a maggio aveva compiuto ben 116 anni: era la seconda persona più longeva al mondo (verificata).
Ad oggi la più anziana d'Italia ha superato i 115 anni e vive in Puglia. L'uomo più longevo ha quasi 110 anni e risiede nella provincia di Trento.
- Rispetto a 10 anni fa le distanze tra le classi di età più rappresentative si sono ulteriormente allungate.
Le persone da ritenersi in età di pensionamento hanno cumulato 2,4 punti percentuali in più rispetto al 2008 mentre, al contrario, le persone prevalentemente in condizione attiva o formativa sono rispettivamente scese di 1,6 e 0,7 punti percentuali.

Questi numeri evidenziano i profondi cambiamenti della società in cui viviamo, avvenuti negli ultimi anni.

Per approfondire l'argomento, consultare il sito ISTAT.