
















50125 FIRENZE via di San Niccolò 21
055 2469343 - 328 8169174
info@coordinamentocamperisti.it
www.incamper.org
www.coordinamentocamperisti.it
ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

-  Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
-  Nationaler Verband für die Koordinierung von Wohnmobil-Touristen
-  Association Nationale de Coordination des Camping-caristes
-  Koordinační národní asociace karavanistů
-  Landsforbundet for koordinering af brugere af autocampere
-  Rahvuslik Autotakajate Koordinaatsiooniasutus
-  Εθνικός Συλλογισμός Συντονισμός Χρηστών Καμπες
-  Asociación Nacional Coordinadora de Autocaravanistas
-  Nacionālās autofurgonu-māju lietotāju koordinācijas asociācija
-  Turizmo kelsoniniai nameliais koordinavimo nacionalinė asociacija
-  Lakóautósok Országos Egyesülete
-  Assočjazzjoni Nazzjonali Koordinament Kamperisti
-  Krajowe Stowarzyszenie Turystyki Kamperowej

Dal 1985 a oggi unici a tutelare, con azioni quotidiane, il diritto alla circolazione sosta con l'autocaravan

Nel 1985, quali proprietari di autocaravan, in presenza di limitazioni alla circolazione e sosta, contattammo la Federcampeggio (*unica associazione di categoria a livello nazionale riguardo al turismo itinerante in tenda, caravan e autocaravan*) facendo presente che ci saremmo subito associati se sarebbero intervenuti per:

1. bloccare una Proposta di Legge che, se approvata, ci avrebbe obbligato a sostare la notte nei campeggi;
2. far definire i loro prodotti con il termine di AUTOCARAVAN inserendolo negli autoveicoli (sulle carte di circolazione c'erano le definizioni più incredibili);
3. far allestire dei punti per scaricare ecologicamente le acque reflue visto che non esistevano e dopo 3/5 giorni dovevamo effettuare tale operazione che, se effettuata fuori da detti punti comportava anche il Penale;
4. far sganciare dalle assicurazioni le autocaravan che, essendo equiparate ai furgoni, avevano tariffe da capogiro.

In un incontro con il loro Presidente scoprimmo che la Federcampeggio svolgeva solo attività ludica, pertanto, nel 1985 ci costituimmo in Associazione e contattammo gli allestitori.

Il primo incontro con gli allestitori fu alla LAIKA e la riunione fu veramente deludente perché non ritenevano loro compito intervenire insieme a noi per conseguire i suddetti 4 obiettivi che, come gli dicemmo, riguardavano certamente noi ma avrebbero riguardo la loro perché ostacoli alla fruizione delle loro autocaravan sarebbero stati degli ostacoli alle loro vendite. Negli anni abbiamo sempre cercato di coinvolgerli ma nessun risultato e il mercato delle autocaravan precipitava fino a vederne vendute in anno in Italia meno di 4.000, cioè un cifra ridicola.

La situazione nei rapporti con allestitori e rivenditori è ancora oggi inesistente e si riverbera nei contratti di acquisto (non adottano quello certificato dalla Camera di Commercio) e nei postvendita dove, per far valere un diritto, molti percorrono una via Crucis che li porta a rivolgersi alla nostra Associazione.

Da soli, per l'interesse di tutti, riuscimmo a:

1. far cassare la proposta di legge che obbligava a dormire nei campeggi e, contestualmente, a far predisporre una Proposta di Legge per regolamentare la circolazione stradale delle autocaravan;
2. far progettare un pozzetto autopulente idoneo a far scaricare ecologicamente le acque reflue e a diffonderne la notizia ai soggetti pubblici e privati;
3. far approvare il primo atto pubblico (a Lucca) e a far approvare dalla Provincia Autonoma del Trentino una legge provinciale che ricalcavano la Proposta di Legge in corso di approvazione;
4. far approvare nel 1991 la Legge 336, prima in Europa a regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan,

Quindi, organizzammo la chiusura dell'associazione visto che avevamo raggiunto lo scopo sociale.

Purtroppo, nel 1992 arrivò il Nuovo Codice della Strada che abrogava tutte le precedenti norme inerenti la circolazione stradale e, quindi, dovemmo intervenire sempre da soli, riuscendo farla inserire in detto testo unico a vantaggio sia dei camperisti sia degli allestitori sia dei rivenditori.

Finalmente le autocaravan erano inserite nell'articolo 54 del Codice della Strada insieme agli AUTOVEICOLI e tutti gli articoli della Legge 336/1991 erano stati inseriti.

Purtroppo, solo una volta pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, ci accorgemmo che, riguardo all'installazione degli impianti igienico-sanitari, un furbetto aveva cambiato il "si deve" in "si può" e, per ripristinare il testo, dovemmo intervenire di nuovo e ottenemmo il ripristino dopo circa 4 anni.

Pensammo di chiudere l'associazione ma scoprimmo che, grazie all'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno nonché grazie alla Legge Bassanini, alcuni sindaci avevano iniziato a emanare illegittime limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle autocaravan.

Da allora dobbiamo combattere detti Sindaci ogni giorno, vincendo battaglie ma non la guerra perché le normative esistenti non sanzionano immediatamente, come succede per gli utenti della strada, il sindaco e/o il dirigente facendogli pagare le spese con i propri soldi allorquando emanano provvedimenti poi dichiarati illegittimi da un tribunale e/o non rispettano quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, in particolare riguardo alle installazioni di segnaletiche stradali e alle manutenzione delle strade visto che tali inadempimenti concorrono a provocare incidenti stradali con migliaia di morti e centinaia di migliaia di feriti.

Nel 1998, altro successo conseguito da soli ma valido per tutti, la convenzione con la Vittoria Assicurazioni SpA che prevedeva e prevede che le autocaravan fossero svincolate dai furgoni (un risparmio di oltre il 40% sulle tariffe), l'abolizione del frazionamento per peso, un soccorso stradale mirato alle autocaravan, riduzione delle fasce per provincia, premiando il Sud e le Isole. Anche le altre Compagnie assicurative si dovettero adeguare.

La nostra Associazione, dotandosi di uno Statuto che NON prevede un Direttivo (*strumento che immobilizza l'azione come sempre avviene in qualsiasi associazione o club*) ma prevede solo 2 cariche sociali che decidono (*Presidente, Amministratore*) e un Gruppo Operativo che svolge la funzione consultiva, ha aumentato di anno in anno il numero e a qualità delle azioni nonché la capacità di informazione, tanto che possiamo portare gli amministratori *anticamper* davanti ai TAR, ottenendo continui successi.

Non solo, il nostro analizzare temi di carattere generale ha fatto conoscere i camperisti che sono solo 500mila su 60milioni di italiani, utilizzando solo 210mila autocaravan su circa 49milioni di veicoli, ha portato e porta continuamente riconoscimenti.

sintesi di CHI SIAMO e di cosa abbiamo fatto

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti:

- è autofinanziata esclusivamente dalle quote sociali e lo Statuto è presente in www.coordinamentocamperisti.it nonché pubblicato in occasione del rinnovo delle cariche sociali sulla rivista *inCAMPER*;
- è operativa dal 1985 quale ente esponenziale qualificato, deputato in maniera stabile e duratura alla tutela dell'interesse collettivo di tutti gli utenti di autocaravan a circolare liberamente sul territorio nazionale;
- è riconosciuta come portatrice di interesse collettivo e ha la rappresentatività, come confermato nelle continue sentenze dei Tribunali Amministrativi Regionali;
- è riconosciuta in numerose direttive adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tra queste, le direttive sulla corretta interpretazione e applicazione del Codice della Strada in materia di circolazione delle autocaravan adottate dallo stesso Ministero nel 2007, recepite nel 2008 dal Ministero dell'Interno e dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali. Non ultima la normativa per l'aggiornamento del quadro normativo inerente al serbatoio permanente per GPL installato sulle autocaravan per alimentare i servizi di bordo;
- è altresì attenzionata dalle Prefetture in occasioni di manifestazioni internazionali che si svolgono nel nostro paese, quali ad esempio il Giro d'Italia.

- è la maggiore associazione italiana che rappresenta gli utenti di autocaravan. Tra i suoi scopi sociali, che sono stati conseguiti anno dopo anno, vi sono:
 - ✓ la tutela del diritto di tutti gli utenti di autocaravan a circolare sull'intero territorio nazionale sancito dal Codice della Strada, del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, dei decreti e delle direttive ministeriali, in particolare attraverso azioni di contrasto e d'impugnazione, in sede amministrativa o giurisdizionale, dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati dagli enti proprietari delle strade di tutto il territorio nazionale che abbiano l'effetto d'impedire o limitare la circolazione delle autocaravan,
 - ✓ la promozione di iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan,
 - ✓ lo sviluppo di iniziative socioeconomiche per promuovere il Turismo Integrato, la sicurezza stradale, la Protezione Civile, l'occupazione, la cultura e la difesa ecologica del territorio,
 - ✓ il supporto tecnico ai progetti attuati dagli enti locali per la valorizzazione turistica del proprio territorio, collaborando all'elaborazione e realizzazione di progetti di sviluppo delle attività turistiche locali;
- è intervenuta affinché:
 - ✓ vi fosse una disciplina che distinguesse il "campeggiare" dal "sostare" e nell'attesa della normativa, a partire dal 1985, varò il Codice di Comportamento del camperista, diffondendolo e traducendolo in diverse lingue. Articoli che poi sono stati inseriti sia nella legge 336/1991 e poi trasferiti nel 1992 nel Nuovo Codice della Strada;
 - ✓ fosse introdotta la definizione normativa di "autocaravan" come categoria di autoveicolo,
 - ✓ fossero progettati e allestiti in tutti i comuni gli impianti igienico-sanitari ove poter scaricare ecologicamente le acque reflue e caricare l'acqua potabile. A tale scopo, nel 1986, presentò un progetto esecutivo che fu installato a Lucca, in viale Luporini, e contestualmente il Comune emanò un provvedimento che, per la prima volta in Italia, distingueva il "campeggiare" dal "sostare", obbligando lo scarico delle acque reflue negli appositi impianti di smaltimento,
 - ✓ nel 1987, in collaborazione col deputato Franco Fausti, fosse redatta la proposta di legge n. 1456 "*Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*". Proposta di legge che nel 1990 la Provincia di Trento recepiva emanando la legge provinciale n. 33/90. Nel 1991 la proposta di legge veniva approvata dal Parlamento con legge n. 336/91 "*Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*". Successivamente, come attestato dall'On. Franco Fausti, contribuì a far recepire i contenuti della legge 336/91 nel Nuovo Codice della Strada approvato con D.lgs. 285/92 con particolare riguardo alla formulazione degli articoli 185 C.d.S. e 378 reg. es. del C.d.S.;
- ha annoverato nel 2021 oltre 14.000 equipaggi, pari a circa 48.000 utenti;
- tramite il sito www.coordinamentocamperisti.it invia informazioni aggiornate agli oltre 200.000 proprietari di autocaravan in Italia. A coloro che conoscono l'Associazione da poco, l'invito a scaricare (e leggere) la rivista *inCamper* da www.incamper.org, partendo dal numero 1, per constatare come da sempre siamo politici ma apartitici; quindi, pronti a rappresentare il buon fare di qualsiasi partito o movimento e attaccare il cattivo fare di qualsiasi partito o Governo;
- informa attraverso la distribuzione della rivista **inCAMPER** e con il sito Internet www.incamper.org, oltre ad attivare direct-mailing e inserendo aggiornamenti nelle piattaforme social. Nelle lettere che continuamente inviamo a tutti i membri del Governo e a tutti i parlamentari, affrontiamo singole tematiche, fornendo utili analisi e suggerendo possibili soluzioni. Lettere che solo successivamente sono trasformate in articoli che, a volte, per attrarre l'attenzione, si presentano con titoli di grande scalpore. Pertanto, per un'informazione che sia utile a trarre un proprio parere, invitiamo a non fermarsi alla sola lettura dei titoli. La rivista **inCAMPER** è stata recensita nell'Almanacco della Scienza 2020 edito dal Consiglio Nazionale delle Ricerche http://www.almanacco.cnr.it/reader/cw_usr_view_recensione.html?id_articolo=10325&giornale=10286;
- dal 2003 ha partecipato a incontri con i comandi delle Forze dell'Ordine con interventi che evidenziavano il *modus operandi* degli acquisti di autoveicoli con assegni falsificati, contribuendo

così al successo delle operazioni QUATTRORUOTINE e BILBAO con il recupero di parte degli autoveicoli. Le informazioni su questo *modus operandi* le abbiamo veicolate con direct mailing e con la rivista **inCAMPER** pubblicando nei numeri 13, 17, 18, 58, 90,91, 92,94, 124, 125, 128, 129, 131, 138, 139, 147, 149, 155, 157, 158, 159, 165;

- in applicazione del Codice della Strada e delle direttive ministeriali, promuove:
 - ✓ procedimenti in sede amministrativa e giurisdizionale per la revoca dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati dagli enti proprietari delle strade di tutto il territorio nazionale che abbiano l'effetto d'impedire o limitare la circolazione delle autocaravan;
 - ✓ procedimenti di accesso documentale e civico generalizzato,
 - ✓ l'eliminazione delle insidie stradali a favore della sicurezza delle strade e nel caso di incidenti promuove il road safety audit review per le vecchie strade e il road safety audit per le nuove strade;
 - ✓ assiste i proprietari di autocaravan nei procedimenti di opposizione ai verbali emessi sulla base di divieti illegittimi, in ogni ordine e grado, contribuendo a formare una nutrita giurisprudenza per la corretta interpretazione e applicazione della normativa in materia di circolazione stradale delle autocaravan;
 - ✓ invita sempre il Sindaco che emana una limitazione alla circolazione e sosta alle autocaravan a revocare il loro provvedimento; questo per evitare oneri ai cittadini e carichi di lavoro alla macchina della Giustizia e, alcuni revocano. La maggior parte dei Sindaci preferiscono sperare che gli oneri e i tempi della Giustizia inducano il cittadino a subire passivamente, proseguendo così ad agire impunemente in violazione di legge. La maggior parte dei Sindaci accetta di rischiare una possibile condanna perché poi non pagano con i loro soldi ma con quelli dei loro cittadini e non gli interessa se migliaia e migliaia di euro sono sottratti al sostentamento dei loro concittadini più deboli. Esiste la Corte dei Conti per perseguire i pubblici amministratori che creano un danno erariale ma, essendo sommersa da centinaia di migliaia di pratiche, le loro sentenze arrivano dopo anni e anni, quindi, nel frattempo, altri imitano chi verrà poi condannato;
 - ✓ sollecita il corretto operato delle Pubbliche Amministrazioni attivando procedimenti di vario genere anche tramite diffide penali per omissione di atti d'ufficio, esposti alla Corte dei Conti e alla Procura della Repubblica;
 - ✓ ha continuamente partecipato a incontri con gli autotrasportatori, famigliari delle vittime della strada, motociclisti, governi e parlamentari per attivare la vera sicurezza stradale, passando dalla condivisibilità alla condivisione attiva, visto che nella nostra nazione ci sono 308.000 chilometri di strade (*di cui 1.728 gallerie per 1.123 chilometri di estensione*) che sono un teatro di guerra con migliaia di morti e diverse centinaia di migliaia di feriti e nuovi portatori di disabilità con un costo sociale che supera una manovra finanziaria (vedi: *2010 - Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*);
 - ✓ ha promosso l'installazione di ICE nei cellulari e l'utilizzo della Dash Cam sui veicoli al fine di attivare una corretta guida e per evitare la presentazione di falsi testimoni che sovraccaricano la macchina della giustizia;
- ha ripetutamente sollecitato l'APC (Associazione Produttori Camper) e i singoli allestitori a produrre allestimenti utili alla sicurezza stradale attiva e passiva:
 - ✓ effettuando le prove crash secondo i criteri previsti per le autofunebri e le ambulanze, con test a 10 g nelle tre direzioni degli ancoraggi di ogni componente interna e delle chiusure,
 - ✓ allestendo con materiali leggeri in modo da conseguire una minore tara finale,
 - ✓ utilizzando materiali ignifughi e isolanti migliori,
 - ✓ progettando un ottimale ricircolo dell'aria interna per un'omogenea distribuzione del calore in inverno e del fresco in estate, utile a mantenere salubre lo spazio dove si mangia e si dorme,
 - ✓ prevedendo predisposizioni per successive installazioni di altre dotazioni (*forno, pannelli solari, televisore, CB eccetera*) in modo che il prezzo sia accessibile a un maggior target di fruitori,

- ✓ dotando ogni autocaravan di un manuale cartaceo e/o digitale con gli schemi degli impianti, le istruzioni d'uso e di manutenzione, le indicazioni dei soggetti che hanno realizzato e installato i vari impianti e delle date delle installazioni, in modo da consentire una corretta manutenzione;
- nel 2014 ha collaborato con la Commissione per la regolazione del mercato della Camera di Commercio di Firenze per l'approvazione di un modello di contratto di compravendita di autocaravan utile per evitare contenziosi nel postvendita, stilando successivamente il contratto-tipo di compravendita delle autocaravan certificato dalla stessa Camera di Commercio (inserito in http://www.coordinamentocamperisti.it/files/autocaravan_sicurezza/Contratto%20certificato.pdf);
- ha partecipato all'elaborazione della prassi di riferimento UNI/PdR 20:2016 “*Caravan e autocaravan – Requisiti di servizio per la manutenzione e/o installazione accessori e impianti*” elaborata dall'UNI;
- ha contribuito ai lavori per la redazione del Regolamento ex art. 19 della Legge Regione Piemonte 22.2.2019, n. 5 recante “*Disciplina dei complessi ricettivi all'aperto e del turismo itinerante*”;
- è intervenuta ripetutamente, a partire dal 2019 a oggi, inviando al Governo e a tutti i 7.904 comuni italiani una relazione sulla possibile rinascita economica che parta dallo sviluppo del Turismo Integrato. Una relazione dettagliata sulla strategia da attivare per ottenere risultati e ottimizzare le risorse senza sprechi. In particolare, come prima azione, sollecitando l'adozione da parte di ogni Comune del Sito Internet Uniformato;
- a livello europeo ha contribuito:
 - ✓ alla formulazione dell'articolo 11/della relazione Luis Queirò (*Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile*) approvata il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo in base al quale: «*Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per le caravan e autocaravan in tutta la comunità*». Un articolo che è stato la sintesi di 11 emendamenti presentati dagli europarlamentari che avevano recepito le nostre istanze e messaggi inviatigli nella loro lingua,
 - ✓ ha sollecitato nel 2018 gli europarlamentari e la Commissione Europea affinché la circolazione delle autocaravan fosse regolamentata in modo corretto e uniforme in tutti gli stati membri, evitando in particolare limitazioni alla circolazione stradale (*l'ordinamento giuridico italiano e quello albanese equiparano già le autocaravan agli altri autoveicoli e chiariscono la differenza tra “sosta” e “campeggio”*. Trattasi in particolare degli articoli 183 del Codice della Strada della Repubblica d'Albania e dell'articolo 185 del Codice della Strada della Repubblica Italiana);
 - ✓ ha partecipato il 6 maggio 2018 a Paredes de Coura in Portogallo (unica a rappresentare l'Italia) alla Seconda conferenza internazionale sul turismo itinerante in caravan e autocaravan. Significativi scambi di esperienze con le associazioni francesi, spagnole e portoghesi;
- dal gennaio 2020 informa sulla pandemia da Covid-19, aggiornando quotidianamente i dati inerenti alle normative emanate e inviando al Governo e ai parlamentari analisi e proposte per attivare il contenimento e rilanciare l'economia. Il 27 marzo 2020 ha sollecitato il Governo per l'attivazione da parte dei grandi magazzini del servizio “**GUIDAeRITIRA**” che consente al cliente di ordinare, pagare i prodotti e passare con il proprio veicolo a ritirarli. Il 9 aprile 2020 è intervenuta inviando al Governo e alle altre istituzioni competenti la relazione sull'utilizzo delle mascherine chirurgiche, FFP1, FFP2 e FFP3, ricordando che solo le mascherine FFP3 erano e sono le uniche in grado di assicurare una protezione idonea contro il rischio di contagio. Il 15 aprile 2020 ha presentato esposto-querela alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze riguardo la possibile diffusione del contagio dovuta alla mancanza di misure igieniche e di sicurezza nelle operazioni di confezionamento e distribuzione delle mascherine chirurgiche da

parte delle pubbliche amministrazioni. Il 23 aprile 2020 e il 6 maggio 2020 ha inoltrato alla Corte Dei Conti - Procura Regionale della Toscana esposti inerenti l'acquisto, la distribuzione e l'obbligo all'uso mascherine monouso di tipo chirurgico da parte della Regione Toscana, affinché fosse verificata sia la sussistenza del danno erariale sia l'averle rese obbligatorie allorquando NON bloccano il Covid-19 (come evidenziato anche dall'ultima ordinanza del Ministro della Salute, la stessa funzione può essere svolta da una sciarpa e/o fazzoletto e/o altro tessuto messo davanti al naso e alla bocca: una barriera che può essere sanificata e riusata a cura dello stesso cittadino, evita l'acquisto di milioni di dette mascherine, scongiura lo smaltimento di dette mascherine nei rifiuti speciali e/o nel differenziato come indicato da alcune amministrazioni). Esposti che hanno visto l'intervento del Capo Dipartimento DPC Dr. Angelo Borrelli che, con lettera prot. 25232 del 30 aprile 2020, attenzionava la Corte dei Conti, il Ministero della Salute e l'ISS inviandogliene copia. il 9 aprile 2020 è intervenuta chiedendo al Governo e alle altre istituzioni competenti provvedimenti urgenti per il contrasto all'occupazione abusiva delle case lasciate vuote da proprietari ricoverati per Covid-19;

- è l'unica a contrastare giorno dopo giorno i provvedimenti che limitano la circolazione e la sosta delle autocaravan, documento inserito in <http://www.coordinamentocamperisti.it> e contenente l'elenco di una parte dei procedimenti giudiziari in corso al 19 ottobre 2020, suddivisi per autorità giudiziaria, con indicazione dell'ente o iniziali del convenuto, giudice competente, numero di ruolo generale e data di deposito o notifica dell'atto introduttivo;
- è la sola a sollecitare ogni Governo e tutti i relativi parlamentari per l'attuazione di norme che impongano ai giudici di emettere sentenze punitive verso quei sindaci che emanano (ormai da trent'anni) provvedimenti *anticamper*, creando oneri ai cittadini, alla Pubblica Amministrazione e alla macchina della Giustizia. A tale riguardo è utile ricordare che:
 - ✓ in un'intervista rilasciata l'8 maggio 1997 all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Senatore Franco Fausti dichiarava *"Come accade in presenza di nuove leggi, occorre del tempo prima di vedere una corretta applicazione ma la ragione, come sempre, alla fine prevale"*;
 - ✓ dopo 30 anni da quelle dichiarazioni dall'entrata in vigore della legge n. 336 del 14 ottobre 1991 (cosiddetta "legge Fausti") e dopo ben 29 anni dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, siamo ancora in attesa che la ragione prevalga e ciò che maggiormente preoccupa è che le chiare norme in materia di circolazione stradale delle autocaravan siano distorte non solo da parte dei sindaci ma anche per mano di coloro che amministrano la giustizia, minando in radice l'attuazione di quella legge;
 - ✓ con la legge n. 334/1991 il legislatore introduceva alcuni principi semplici e chiari:
 - a) la distinzione tra sostare e campeggiare,
 - b) la conferma che le autocaravan sono autoveicoli,
 - c) l'equiparazione delle autocaravan agli altri veicoli, ai fini dei divieti e delle limitazioni previsti dagli artt. 6 e 7 Codice della Strada. Quindi, la *ratio* era quella di evitare irragionevoli discriminazioni per tali tipologie di autoveicoli specie rispetto alle autovetture;
 - ✓ nel 1992 la legge Fausti era recepita nel Nuovo Codice della Strada e in particolare negli articoli 7, 54, 185. L'articolo 54 conferma che le autocaravan sono autoveicoli secondo la definizione che ne dava il legislatore già con legge n. 38/1982 richiamata anche dall'art. 1 della legge Fausti. Si rafforza così il principio di equiparazione già sancito dalla legge n. 334/1991 e dall'articolo 185 del Nuovo Codice della Strada e si pone fine alla confusione terminologica sino a quel momento esistente a causa dell'utilizzo di molteplici e impropri termini come camper, motorhome, autocarri a uso campeggio, case mobili, eccetera;
 - ✓ l'articolo 185 comma 1 del Nuovo Codice della Strada consacra uno dei principi cardine della legge Fausti e cioè l'equiparazione delle autocaravan alle altre categorie di autoveicoli. In base a tale norma le autocaravan *"ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggette alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli"*.

- ✓ la norma è stata oggetto della direttiva del Ministero dei Trasporti prot. n. 31543 del 02 aprile 2007 con la quale è stata fornita la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della Strada in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.
- ✓ la direttiva, recepita dall'A.N.C.I. (Associazione Nazionale Comuni Italiani), dall'U.P.I. (Unione delle Province d'Italia) e dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali è stata da ultimo oggetto dell'intervento del Ministero dell'Interno con circolare prot. n. 277 datata 14 gennaio 2008. In particolare, la direttiva dispone che *“Ai sensi dell'articolo 185 del Codice della Strada non si può escludere dalla circolazione la “autocaravan” (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada) da una strada e/o da un parcheggio e allo stesso tempo consentirlo alle autovetture che sono anch'esse autoveicoli. Per quanto detto, se la zona è sottoposta a un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato l'attivare una sosta limitata nel tempo in modo che tutti, a prescindere dall'autoveicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione (...). Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdica la circolazione o l'accesso alle autocaravan in un parcheggio e/o in uno stallone di sosta sulla strada dove è, al contrario, consentito alle autovetture (...).”*
- ✓ il Ministero dell'Interno trasmetteva la direttiva del Ministero dei Trasporti a tutti gli Uffici territoriali del Governo precisando che *“Tenuto conto delle potenziali situazioni di contenzioso in materia di circolazione e sosta delle autocaravan per le quali possono essere investite le SS.LL., si ritiene di richiamare la particolare attenzione sul contenuto della direttiva in argomento, al fine di utilizzarlo come strumento istruttorio ovvero decisivo nel caso di presentazione di ricorsi ai sensi dell'articolo 203, assicurando al contempo, agli organi accertatori un ausilio nella verifica della legittimità formale e sostanziale della segnaletica stradale nell'espletamento delle competenze di cui all'articolo 12”*. Semmai la norma non fosse sufficientemente chiara neppure alla luce delle direttive ministeriali, soccorrono numerosi ulteriori contributi tramite i quali si palesa l'intenzione del legislatore. Si può fare ricorso ad esempio alla proposta di legge del Senatore Fausti, ai lavori preparatori e alle dichiarazioni rilasciate dallo stesso Fausti. Infatti, nella proposta di legge n. 1456 presentata il 5 settembre 1987 alla Camera dei Deputati il Senatore Fausti valorizzava una nuova forma di turismo da praticare in autocaravan. Una nuova risorsa per il nostro paese sia per il settore di produzione di simili veicoli sia per il settore del turismo. Tuttavia, si legge nella proposta di legge: *“...sono emersi aspri contrasti tra gli enti locali (prevalentemente orientati verso forme tradizionali di turismo di massa) e gli utilizzatori di autocaravan e caravan che pongono in forse le possibilità giuridiche di consentire la manifestazione di queste esigenze di turismo extra-tradizionale. Tale atteggiamento negativo degli enti locali, tra l'altro, induce i turisti esteri che usano gli stessi mezzi accennati a disertare il nostro paese, con i conseguenti comprensibili deficit valutari. Ormai i divieti posti in essere dalle amministrazioni locali, sia alla sosta sia alla circolazione delle autocaravan, precludono praticamente l'uso di questi mezzi. Al fine di armonizzare le opposte esigenze è stata redatta la presente proposta che, contro garanzie di igiene e tutela della pubblica sicurezza, consente alle autocaravan una disciplinata circolazione e sosta nel territorio nazionale”*.
- ✓ dopo dieci anni dalla proposta di legge, nell'intervista rilasciata all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti l'8 maggio 1997, il Senatore Fausti dichiarava: *“Alla luce della legge Fausti prima, del Codice oggi, il rispetto dell'art. 185 chiede che nei parcheggi non siano attivate limitazioni tra autoveicoli appartenenti alla stessa categoria (esempio: autovetture e autocaravan entrambe in categoria M1). Se il vero fine del Pubblico Amministratore è ottimizzare la capienza dei parcheggi, è consigliabile attivare segnaletica orizzontale per delimitare stalli di sosta di dimensioni diverse, a partire dai 10 metri quadrati previsti nel Regolamento d'Esecuzione del Codice della Strada... il riservare il parcheggio alle sole autovetture... ha lo scopo di superare quanto previsto all'art. 185 del Codice della Strada”*.
- ✓ la chiarezza dell'articolo 185 comma 1 del Codice della Strada anche alla luce dell'intenzione del legislatore non lascerebbe dubbi neppure al cittadino al digiuno del diritto. Eppure, alcuni

magistrati hanno deciso in assoluta antitesi rispetto alla norma e alla sua *ratio*, e questo significa decidere non secondo la legge. Ciò non è ammissibile visto il ruolo di un giudice e tenuto conto altresì dello sforzo che il cittadino ha compiuto per arrivare sino a porsi in contrasto con la Pubblica Amministrazione e, quindi, con un soggetto di per sé avvantaggiato anche solo per le risorse di cui può disporre. Purtroppo, l'esperienza in materia di opposizione a sanzioni amministrative per violazione delle norme del Codice della Strada, ci porta anche a pensare che simili procedimenti siano trattati con un certo disprezzo perché se ne stima il valore solo in base all'importo della sanzione senza considerare le molteplici e rilevanti questioni sottese che afferendo alla materia della circolazione stradale hanno una risonanza ben più ampia rispetto alla sfera del singolo ricorrente. Per fare un concreto esempio: se un sindaco emana un provvedimento illegittimo che comporta multe inferiori a 200 euro, saranno pochi i contravvenzionati che presenteranno ricorso, e ancor meno quelli in grado di sostenere le proprie ragioni fino alla Cassazione; nel frattempo detto sindaco proseguirà a far cassa in barba alle leggi e in dispregio dei diritti del cittadino. Non solo, ma, come abbiamo scritto ripetutamente, quando un giudice accoglie un ricorso, il rimborso delle spese è simbolico, pochi spiccioli, penalizzando il cittadino che ha voluto far valere i propri diritti. Oltre a ciò, c'è da tenere presente che il sindaco, non essendo costretto a revocare il provvedimento illegittimo, aspetterà che altri contravvenzionati presentino ricorsi; e solo dopo aver perso perlomeno un paio di volte in giudizio, cambierà il provvedimento sostituendo solo i riferimenti, mantenendo le limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan. Quale esempio concreto, riportiamo quanto avvenuto nel Comune di San Vincenzo: solo l'assiduo intervento dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha consentito di mandare davanti al Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana i sindaci succedutisi in detto Comune che avevano attuato questo micidiale sistema per 10 anni. Infatti, solo dopo aver subito una dura batosta (articolo pubblicato sul numero 166 da pagina 9 a pagina 16) e sborsato oltre 6.000,00 euro, non hanno più emanato provvedimenti *anticamper*.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è scomoda

È sempre stato così dalla nostra nascita avvenuta nel 1985, poiché ci costituimmo dal momento che non c'era una legge che regolamentasse la circolazione stradale delle autocaravan, e queste a livello normativo non esistevano come tipologia di veicolo, non esisteva una rete di impianti igienico-sanitari dove scaricare ecologicamente le acque reflue.

Dovevamo intervenire nei confronti del legislatore (*legge poi promossa dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e promulgata dopo due legislature con il numero 336/1991 e poi, sempre grazie all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, recepita nel Nuovo Codice della Strada nel 1992*), chiedendo ripetutamente a Governo e Regioni di varare una legge affinché, come in Francia, fossero allestiti CAMPEGGI MUNICIPALI, con basse tariffe in quanto utili anche in caso di emergenza alla Protezione Civile (*obbiettivo ancora non conseguito*).

Nel 1985 riuscimmo a bloccare la Proposta di Legge che ci avrebbe obbligato a sostare la notte nei campeggi.

Pertanto, **abbiamo avuto sempre contro:**

- **le compagnie assicuratrici** che dal 1998 a oggi hanno visto il loro portafoglio ridursi a seguito della collaborazione tra l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e la Vittoria Assicurazioni SpA. Una collaborazione che ci permise di separare le autocaravan dai veicoli commerciali, ridurre le tariffe di oltre il 40%, eliminare gli scaglioni di peso, prevedere un soccorso stradale finalizzato alle autocaravan, tariffe speciali per tutelarsi nei passaggi sui traghetti;
- **le riviste** che campano sulla pubblicità dei rivenditori e delle concessionarie che non gradiscono che il camperista e/o chi desidera acquistare un'autocaravan venga messo a conoscenza dei divieti alla circolazione e sosta nonché di altre criticità;
- **i gestori di campeggi** che notoriamente applicano tariffe che garantiscono loro di lavorare 4 mesi e di vivere per tutto l'anno;

- **la Federcampeggio** (oggi *Confederazione Italiana Campeggiatori*), Club e associazioni che pensano erroneamente che il nostro tesseramento gli tolga associati oppure sono irritati dai nostri successi, conseguiti con una quota sociale irrisoria, evidenziando la loro inerzia;
- **chi** chiacchiera in internet perché, al posto delle chiacchiere, attiva continue azioni, ottenendo concreti risultati;
- **i camperisti** che si lamentano nei confronti dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti allorquando interviene contro il loro sindaco che emana ordinanze *anticamper...* ma è un loro amico;
- **i gestori di rimessaggi** che non gradiscono che le autocaravan possano sostare per lungo tempo nei parcheggi pubblici nonché non vorrebbero che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti spiegasse ai camperisti i loro diritti;
- **gli albergatori** e/o chi affitta appartamenti stagionali perché vorrebbero i parcheggi solo a disposizione dei loro clienti;
- **i blogger** che promuovono venditori di autocaravan e gestori di campeggi perché i loro inserzionisti non gradiscono le nostre azioni / i nostri interventi in difesa dei diritti dei camperisti;
- **i furbetti** perché ci trovano a disposizione dei camperisti per tutelarne i diritti (*ad esempio chi organizzò il raduno flop del Mugello oppure i raduni Capodanno 2021 che hanno visto annullarli e sparire gli organizzatori*);
- **i gestori di siti Internet** in cui i camperisti si “ubriacano” di fake news perché facili e divertenti da leggere mentre le notizie dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti richiedono attenzione e la costanza nel seguirle fino al conseguimento del risultato.

Nonostante quanto sopra, abbiamo proseguito a mettere in campo le azioni e l'informazione e gli associati provvedono a diffondere i documenti che produciamo.

Come comunicazione, per i nostri associati abbiamo predisposto due stampati che possono stampare ed esporre sul cruscotto quando sono in sosta: stampati estraibili in formato stampa aprendo www.coordinamentocamperisti.it.

.....