Nel merito

L'argomento è gia stato trattato, coma sopra già detto, sia pure sinteticamente nel punto 5.1 della direttiva 24 ottobre 2000, in relazione ai vizi più ricorrenti dei provvedimenti che dispongono la collocazione di segnaletica stradale.

Nonostante il tempo intercorso si è avuto modo di accertare, soprattutto attraverso numerose istanze avanzate dai proprietari di autocaravan e da codesta Associazione, che proseguono attività di regolazione della circolazione, in particolare da parte dei comuni, che vedono spesso danneggiati e a volte discriminati detti autoveicoli che già dal 1991 trovarono una chiara regolamentazione.

Non è inutile, in proposito, ripercorrere le tappe che hanno portato alla attuale formulazione degli artt. 54, comma 1, lettera m), 56, comma 2, lettera e) e 185 del Codice; e dell'art. 378 del Regolamento, che trattano la materia.
Già con la Legge 336/91 (detta Legge Fausti) il legislatore era intervenuto, per evitare gli annosi contenziosi tra i proprietari dell'autoveicolo AUTOCARAVAN e Pubblici Amministratori, con una ratio semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni identificabili, almeno, nei seguenti punti fondamentali:

- la conferma che le autocaravan sono autoveicoli e sono parificati a tutti gli altri autoveicoli;
- la netta distinzione tra il "sostare" e il "campeggiare";
- l'obbligo all'allestimento di impianti igienico-sanitari su strade, autostrade e campeggi al fine di tutelare l'igiene pubblica del territorio, raccogliendo i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan.
- la possibilità al Comune di inserire nel PRG l'allestimento di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan, al fine di sviluppare il turismo itinerante praticato con detti autoveicoli. Un intervento, pertanto, complessivamente teso a promuovere e non ad impedire la circolazione alle autocaravan.

Il legislatore è successivamente intervenuto, sempre per evitare gli annosi contenziosi tra i possessori delle autocaravan ed i Pubblici Amministratori, inserendo in toto i principi della Legge n. 336/91 nel nuovo Codice della Strada.
Secondo la chiara, univoca volontà di legge, ai sensi dell'art. 185, 1° comma del Codice della Strada: "i veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli".

Analizzando in modo più dettagliato le ordinanze dei Pubblici Amministratori si ritrovano le più disparate motivazioni per giustificare le limitazioni alla circolazione della categoria di autoveicoli in esame.

A volte il comune vieta la sosta e la circolazione alle autocaravan attraverso un'ordinanza motivata dalla necessità di salvaguardare l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica.
Quando si parla di Ordine Pubblico si fa riferimento a quell'insieme di principi, propri del nostro ordinamento giuridico, la cui tutela è necessaria per l'ordinato svolgimento della vita sociale. In proposito la Corte Costituzionale, con sentenza n. 9 del 19 giugno 1956, ha dato di questo concetto giuridico la seguente nozione: "Ordine Pubblico è la situazione in cui sia assicurato a tutti il pacifico esercizio dei diritti di libertà e in cui il singolo possa svolgere la propria lecita attività senza essere minacciato da offese alla propria personalità fisica e morale: è l'ordinato vivere civile che è indubbiamente meta di uno stato libero e democratico".