

Premesso che il contributo di 35 euro era fermo dal 2010 e quello di 20 euro dal 2021, abbiamo dovuto adeguare l'importo del contributo sociale a partire dal 2025, quindi, a seguire le opzioni per essere insieme nel 2025 oppure fino al 2026, oppure fino al 2027 oppure fino al 2028.

25 euro per chi desidera essere socio GREEN

- riceve la tessera sociale valida fino **al 31 dicembre 2025**;
- **fruisce delle scontistiche riservate** all'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, in particolare la CONVENZIONE XX riservata dalla Vittoria Assicurazioni SpA;
- ottiene la **tessera sociale, la tessera REPORTER e il tagliando** da esporre sul cruscotto, aprendo www.coordinamentocamperisti.it;
- acquisisce i numeri della **rivista inCAMPER**, aprendo www.incamper.org;
- **riceve per posta** (omaggio riservato ai primi 20.000 iscritti) **la tessera Touring Club Italiano** (valida 12 mesi dalla emissione), **fruisce delle relative scontistiche, riceve per posta la rivista TOURING**.

40 euro per chi desidera essere socio GREEN biennale

- riceve la tessera sociale valida fino **al 31 dicembre 2026**;
- riceve e riceverà gli stessi vantaggi che sono e saranno riservati negli anni al socio GREEN.

60 euro per chi desidera essere socio GREEN triennale

- riceve la tessera sociale valida fino **al 31 dicembre 2027**;
- riceve e riceverà gli stessi vantaggi che sono e saranno riservati negli anni al socio GREEN.

80 euro per chi desidera essere socio ATTIVISTA

- riceve la tessera sociale valida fino **al 31 dicembre 2028**;
- riceve e riceverà gli stessi vantaggi che sono e saranno riservati negli anni al socio GREEN;
- ottiene un vero risparmio, perché anche solo utilizzando quanto previsto dalle scontistiche si recupera ampiamente la somma inviata nonché si evitano i disservizi di Poste Italiane SpA;
- invia così un'attestazione di fiducia nell'Associazione che dal 1985 ha sempre dimostrato di essere in azione per garantire i diritti di chi viaggia in autocaravan, conseguendo tangibili risultati: un gradito riconoscimento al lavoro volontario che abbiamo svolto e svolgeremo;
- ci consentirà di evitare le operazioni annuali che richiedono ore di lavoro e costi, risorse che potremo così destinare alle azioni per combattere le limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan nonché ad ampliare le informazioni riguardanti novità tecniche e giuridiche, evitando così agli associati di subire spiacevoli sorprese.

50 euro per chi desidera essere socio COLLEZIONISTA

- riceve degli stessi vantaggi riservati al socio GREEN;
- riceve a casa la tessera sociale valida fino **al 31 dicembre 2025**;
- riceve a casa sei numeri della rivista *inCAMPER*.

Chi ha già versato e ricevuto una tessera valida 2025 o 2026 o 2027 e desidera trasformarsi in socio ATTIVISTA, ricevendo la tessera valida fino al 31 dicembre 2028, può versare l'importo a integrazione. Esempi:

chi ha già versato 20 euro per il 2025, versa solo 60 euro.

chi ha già versato 35 euro per il 2025, versa solo 45 euro.

chi ha già versato 40 euro per il 2026, versa solo 40 euro.

chi ha già versato 60 euro per il 2027, versa solo 20 euro.

COME VERSARE e FAR VERSARE IL CONTRIBUTO SOCIALE

1. Utilizzando una carta di credito aprire www.coordinamentocamperisti.it e cliccare su PAY PAL: operazione rapida e con la commissione pagata dall'associazione.
2. In **alternativa: bonifico bancario su IBAN IT11D0303202805010000091123.**
3. **Altra possibilità:** versando sul conto corrente postale numero **25736505.**

Effettuato il versamento, inviare una mail a adesione@coordinamentocamperisti.it per indicare dove far consegnare la tessera del Touring Club Italiano.

L'associarsi e il far associare serve per avere le risorse indispensabili per dare continuità alle azioni per la difesa dei diritti a circolare e sostare con l'autocaravan e già oggi, in:

2.188 hanno portato il loro contributo per essere in azione fino al 31 dicembre **2025**

560 hanno portato il loro contributo per essere in azione fino al 31 dicembre **2026**

154 hanno portato il loro contributo per essere in azione fino al 31 dicembre **2027**

342 hanno portato il loro contributo per essere in azione fino al 31 dicembre **2028**

Un risultato che, a circa 50 giorni alla fine dell'anno, testimonia un riconoscimento al lavoro volontario che abbiamo svolto e svolgeremo.

Aggiungeremo via via i dati confidando di arrivare ad avere le risorse per essere in azione e conseguire così continui risultati.

Ancora oggi, dobbiamo essere in azione per dar battaglia ai sindaci che, violando le leggi, adottano limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan ma, soprattutto, dobbiamo essere continuamente in azione per far varare al Governo le leggi per attivare la parità dei DIRITTI/DOVERI tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE. Infatti, ricordiamo che le leggi in vigore in Italia NON prevedono la parità dei diritti/doveri tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE.

Ad aggravare detta disparità contribuì l'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno, consentendo così ai 7.896 sindaci di emanare atti illegittimi a danno dei cittadini, sapendo che è quasi impossibile al cittadino avere tempo e denaro per ricorrere alla Giustizia.

Un esempio è il Comune di Vieste che notifica verbali da **6.197,48 euro** e la legge concede al contravvenzionato **30 giorni per inviare gli scritti difensivi** mentre sempre la legge **concede al Sindaco 5 anni per rispondere o inviare ingiunzione di pagamento;** quindi, una disparità di trattamento e una spada di Damocle sulla testa del contravvenzionato che, visti i tempi e i costi di una opposizione alla contravvenzione, maledicendo il Sindaco e il Governo di turno perché non cambia le leggi, paga rapidamente la sanzione ridotta di **2.065,83 euro.**

Solo i pochi camperisti che si sono rivolti all'ASSOCIAZIONE **NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, dando mandato a essere rappresentati dall'Avv. Marcello Viganò, hanno visto dopo moltissimo tempo il Comune costretto ad archiviare la loro contravvenzione. Su www.incamper.org articoli nei numeri 216, 214, 200 e 168.

Vale ricordare che prima di attivare un ricorso in un tribunale, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** rappresenta al Comune le motivazioni giuridiche per le quali la richiesta di archiviazione o di una revoca in autotutela d'ufficio è meritevole indubbiamente di accoglimento, evitando al Comune:

1. di aggravare il lavoro a carico dei magistrati;
2. i costi relativi agli incarichi ai legali per la loro difesa in giudizio;
3. i costi per la rimozione delle segnaletiche stradali verticali e il relativo stoccaggio;
4. i costi per la rimozione delle segnaletiche stradali orizzontali;
5. la sottrazione di risorse che devono essere destinate alle necessità degli abitanti;
6. la riduzione delle presenze dei turisti;
7. gli interventi a carico delle forze della Polizia Municipale per far rispettare un'ordinanza illegittima;
8. i carichi di lavoro per gli addetti ai diversi uffici comunali nel trattare le contravvenzioni da notificare e i ricorsi che ricevono dai contravvenzionati;
9. le spese di soccombenza a carico del Comune per il ricorso accolto da un Giudice;
10. la formulazione della domanda risarcitoria, ai sensi dell'art. 30, co. 5 c.p.a., da parte dei legali del ricorrente in giudizio.

ELENCHI CHE EVIDENZIANO I RAPPORTI CON I COMUNI

Nei seguenti elenchi è possibile che un Comune sia inserito nell'elenco delle ordinanze revocate sia anche nell'elenco dei Comuni destinatari di interventi da parte della **ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** per ripristinare quanto previsto dalle normative, perché nel tempo ha reiterato dette limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan.

Vale ricordare che il solo contrastare i divieti *anticamper*, in particolare, richiede da parte del socio il segnalare le limitazioni alla circolazione e sosta alle autocaravan seguendo le indicazioni contenute nel documento, scaricabile aprendo www.coordinamentocamperisti.it e cliccando **COME COMPORTARSI IN CASO DI DIVIETI** oppure cliccando direttamente il seguente link [**** Coordinamento Camperisti ** - Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti**](#)). Inoltre, segnalare una limitazione alla circolazione e sosta delle autocaravan è sempre utile, specialmente quando abbiamo azioni in corso perché serve ricevere sempre le foto aggiornate dei luoghi in modo da verificare se hanno sostituito o meno una segnaletica stradale verticale o una sbarra che impedisce di entrare in un parcheggio o delle tariffe di sosta penalizzanti per le autocaravan.

A seguire l'elenco che attesta come l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI** abbia sempre cercato e cerca di evitare di attivare ricorsi per non aggravare gli oneri a carico della macchina della giustizia.

1 – Le VERE VITTORIE sono i Comuni che, recentemente, a seguito dell'intervento dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI**, hanno revocato i divieti alle autocaravan o hanno archiviato multe a carico dei camperisti, evitando così il creare oneri alla macchina della Giustizia e ai cittadini.

Alberobello (BA)	Gallipoli (LE)	Policoro (MT)
Angiari (VR)	Germignaga (VA)	Porto Cesareo (LE)
Arbus (SU)	Fiumefreddo (CT)	Prato (PO)
Badia (BZ)	Giaglione (TO)	Rabbi (TN)
Bari Sardo (NU)	Gioiosa Marea (ME)	Ranzanico (BG)
Barolo (CN)	Golfo Aranci (SS)	Resia (UD)
Branzi (BG)	Gravedonia ed Uniti (CO)	Riccione (RN)
Butera (CL)	Grosio (SO)	Roccafranca (BS)
Cagliari (CA)	Iseo (BS)	Roccalumera (ME)
Capriate San Gervasio (BG)	Livigno (SO)	Roccaraso (AQ)
Carisolo (TN)	Locri (RC)	Rodano (MI)
Carrara (MS)	Loiri Porto San Paolo (SS)	Ronchi dei Legionari (GO)
Castiglione della Pescaia (GR)	Macomer (NU)	San Benedetto del Tronto (AP)
Castrezzato (BS)	Marano Vicentino (VI)	San Candido (BZ)
Cavedine (TN)	Massa (MS)	Sanremo (IM)
Cefalù (PA)	Menfi (AG)	Sassuolo (MO)
Cervia (RA)	Milazzo (ME)	Selva di Valgardena (BZ)
Chialamberto (TO)	Moniga del Garda (BS)	Sestri Levante (GE)
Codevilla (PV)	Montemonaco (AP)	Tarvisio (UD)
Collegno (TO)	Monte Sant'Angelo (FG)	Trasaghis (UD)
Costermano sul Garda (VR)	Mornese (AL)	Trasquera (VB)
Crescentino (VC)	Nago-Torbole (TN)	Ultimo (BZ)
Curno (BG)	Nizza di Sicilia (ME)	Venezia (VE)
Danta di Cadore (BL)	Numana (AN)	Viareggio (LU)
Farra di Soligo (TV)	Pelago (FI)	Vieste (FG)
Forte dei Marmi (LU)	Pescasseroli (AQ)	Zone (BS)
Gallio (VI)	Pescocostanzo (AQ)	
Formia (LT)	Petacciato (CB)	

2 – LE RISORSE SPERPERATE dai Comuni che, recentemente sono stati condannati a seguito dei ricorsi dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI. Un'ulteriore conferma della illegittimità dei provvedimenti limitativi alla sola circolazione e sosta delle autocaravan.

Aglientu (SS)	Finale Ligure (SV)	Pisa (PI)
Arzachena (OT)	Genova (GE)	Porto Cesareo (LE)
Auronzo di Cadore (BL)	Gressoney-Saint-Jean (AO)	Portovenere (SP)
Bagno a Ripoli (FI)	Idro (BS)	Prato (PO)
Buggerru (CA)	Imperia (IM)	Rabbi (TN)
Cabras (OR)	Levanto (SP)	Ravenna (RA)
Campi Bisenzio (FI)	Locorotondo (BA)	Recco (GE)
Caorle (VE)	Manciano (GR)	Rodi Garganico (FG)
Caponago (MB)	Martinsicuro (TE)	San Martino di Castrozza (TN)
Castiadas (SU)	Maruggio (TA)	San Vincenzo (LI)
Castelfranco Veneto (TV)	Minturno (LT)	Siniscola (NU)
Cesenatico (FC)	Montegiordano (CS)	Siracusa (SR)
Courmayeur (AO)	Oliveri (ME)	Terlano (BZ)
Dobbiaco (BZ)	Orosei (NU)	Terni (TR)
Dorgali (NU)	Palau (SS)	Trento (TN)
Dro (TN)	Pienza (SI)	Valgrisenche (AO)
Étroubles (AO)	Piombino (LI)	Vieste (FG)

Le vittorie che l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI consegue dal 1985 sono state possibili, e lo sono ancora oggi, grazie a chi, associandosi anno dopo anno, fornisce le risorse che ci permettono di intervenire per far rispettare le leggi a chi è stato eletto o è pagato per gestire una parte del territorio nazionale.

Vale altresì ricordare che il contrastare le discriminazioni dirette alla circolazione e sosta delle autocaravan, in particolare, richiede da parte dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI:

- lo studio e la produzione di procedimenti di accesso documentale e civico generalizzato (*istanze, riesami, solleciti e corrispondenza in merito*);
- la produzione di scritti difensivi ex legge 689/81 - ricorsi ex art. 37 Codice della Strada;
- di redigere e inviare istanze di revoca in autotutela dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale e della segnaletica e la relativa corrispondenza in merito;
- di preparare e inviare istanze e interventi a vario titolo (*ad esempio: richieste di chiarimento in merito all'installazione di segnaletica o a comportamenti degli organi accertatori*);
- la verifica e le istanze inerenti all'iscrizione o meno di un Comune nel registro delle Pubbliche Amministrazioni;
- l'accertamento per comprendere lo stato dei luoghi coinvolti da limitazioni alla circolazione stradale;
- la partecipazione alle udienze nei tribunali;
- l'invio di esposti alle Corte dei Conti e alle Procure della Repubblica;
- l'invio di corrispondenze ai soggetti coinvolti e relativa gestione delle risposte.

3 – I Comuni che, recentemente, sono **destinatari di interventi da parte dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** per tutelare i diritti alla circolazione e sostare delle autocaravan.

Alba Adriatica (TE)	Imperia (IM)	Pisa (PI)
Alleghe (BL)	Inverigo (CO)	Pollica (SA)
Ameglia (SP)	Lerici (SP)	Ponte di Legno (BS)
Anterselva (BZ)	Livigno (SO)	Porto Torres (SS)
Ascea (SA)	Livorno (LI)	Pozza di Fassa (TN)
Bardolino (VR)	Loano (SV)	Rhêmes-Notre-Dame (AO)
Bardonecchia (TO)	Macugnaga (VB)	Rimini (RN)
Bormio (SO)	Madesimo (SO)	Rodi Garganico (FG)
Brunico (BZ)	Malborghetto-Valbruna (UD)	San Candido (BZ)
Cabras (OR)	Manciano (GR)	San Giovanni di Fassa (TN)
Campo Tures (BZ)	Manerba del Garda (BS)	San Giovanni Gemini (AG)
Cavedago (TN)	Mantova (MN)	San Vincenzo (LI)
Champorcher (AO)	Mestriago (TN)	Scanno (AQ)
Chiavari (GE)	Milano (MI)	Siena (SI)
Chioggia (VE)	Molveno (TN)	Spotorno (SV)
Commezzadura (TN)	Montecorice (SA)	Terracina (LT)
Collegno (TO)	Montemarciano (AN)	Trieste (TS)
Como (CO)	Nova Levante (BZ)	Trinità D'Agultu e Vignola (SS)
Crissolo (CN)	Numana (AN)	Ultimo (BZ)
Fiastra (MC)	Ormea (CN)	Ventimiglia (IM)
Firenze (FI)	Orosei (NU)	Venezia (VE)
Frabosa Sottana (CN)	Ortona (CH)	Vieste (FG)
Genova (GE)	Palau (SS)	Villasimius (SU)
Gradara (PU)	Petacciato (CB)	Ville di Fiemme (TN)
Idro (BS)	Piombino (LI)	

Si tratta di azioni attivate ogni giorno per chiedere il rispetto delle leggi, delle sentenze e delle direttive interministeriali, riguardo alla circolazione e sosta delle autocaravan; azioni per:

- aiutare i sindaci a capire che non devono emanare provvedimenti *anticamper* e che possono sviluppare il turismo grazie al nostro gratuito supporto tecnico e legislativo e non aggravare i carichi di lavoro a carico dei magistrati;
- comunicare ai sindaci la disponibilità dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** a collaborare gratuitamente per emanare provvedimenti utili a colpire chi non rispetta le leggi e per sviluppare il turismo; garantendo la tutela fisica e i beni dei cittadini e di chi arriva nel loro territorio. Un intervento è stato quello di invitare i sindaci a inserire nella home page del loro sito in Internet il PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE operativo secondo il Metodo Augustus, con le indicazioni essenziali su come comportarsi in caso di emergenze, che ormai sono all'ordine del giorno, dove recarsi in caso di malattia o infortunio, chi contattare per sapere i luoghi e le strutture ove si prestano soccorsi e le indicazioni di come AUTOPROTEGGERSI in attesa degli stessi. Un sito internet indispensabile per tutelare chi arriva sul territorio e, ovviamente, non conosce come muoversi in emergenza. Un manuale (attualmente in fase di aggiornamento scaricabile aprendo https://www.coordinamentocamperisti.it/autoprotezione_emergenze.php;

documento aggiornato al giorno 11 novembre 2024

inCAMPER è rivista dal 1988, consultabile aprendo www.incamper.org, è edita dalla

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it

- creare giurisprudenza, ottenendo sentenze per far revocare le limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan;
- intervenire presso il Ministero del Turismo e Regioni per non finanziare progetti che non hanno alla base un business plan e non rispondenti alle caratteristiche tecniche che segnaliamo;
- intervenire presso il Ministero delle Infrastrutture per apportare utili modifiche al Codice della Strada per equiparare, riguardo ai diritti e ai doveri, il cittadino a chi paghiamo per amministrare i beni pubblici;
- produrre e diffondere informazioni aggiornate e corrette, fornendo la propria interpretazione e i relativi consigli per evitare agli associati di essere coinvolti in responsabilità amministrative, assicurative, civili, penali o danni economici con i relativi stress.

Relativamente alle contravvenzioni che pervengono all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** da parte degli associati, visto e considerato che ogni verbale ha una storia a sé per diverse motivazioni (*tipo comune, ordinanza, contesto eccetera*), la nostra Segreteria invia un parere a titolo gratuito. Poiché per predisporre un parere comporta di dedicare tempo per l'acquisizione di tutti i documenti utili e, una volta pervenuti, analizzarli per predisporlo, detto parere è inviato solo dopo aver svolto le priorità che sono:

1. l'attivazione delle azioni necessarie contro le ordinanze che possono essere impugnate ai TAR;
2. la preparazione e invio delle istanze per l'acquisizione di atti;
3. l'approntamento e invio delle istanze per chiedere l'archiviazione in autotutela d'ufficio per le contravvenzioni acquisite in carico;
4. l'allestimento e la notifica dei ricorsi inerenti alle contravvenzioni acquisite in carico;
5. la trattazione in ordine di data di ricezione delle segnalazioni di divieti *anticamper* segnalati.

Nel caso di contravvenzioni che hanno alla base ordinanze *anticamper*, essendo le risorse limitate, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** valuta di volta in volta e a suo insindacabile giudizio, se prenderle o meno in carico sostenendo gli oneri del gratuito supporto legale, pieno e integrale. In estrema sintesi siamo solo noi gli unici che dal 1985 informiamo chi viaggia in autocaravan e difendiamo la circolazione e sosta delle autocaravan e, per verificarlo, aprire www.incamper.org per scaricare le riviste e aprire www.coordinamentocamperisti.it per scaricare gli aggiornamenti.

ESSERE INSIEME nell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**,
in azione dal 1985 senza vendere beni o servizi, senza ricevere finanziamenti pubblici,
senza organizzare raduni a pagamento, senza fruire di agevolazioni fiscali,
solo utilizzando le proprie risorse inviate dagli associati nonché grazie al lavoro dei volontari,
**ha consentito di conseguire quella rappresentatività e titolarità dell'interesse collettivo,
indispensabile per portare in giudizio chi emana provvedimenti
limitativi alla circolazione e sosta delle autocaravan.**

Una rappresentatività e titolarità dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** riconosciuta nei Tribunali Amministrativi italiani in oltre 23 sentenze.

A conferma, vale ricordare cosa hanno scritto i giudici, anche solo nelle seguenti sentenze pubblicate nel 2021 e 2024:

- sentenza pubblicata il **13 febbraio 2021** dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria che ha accolto il ricorso presentato dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** e condannato il **Comune di Levanto**, dove si legge: “ ... *L’impugnazione è proposta per l’annullamento dell’ordinanza sindacale con cui il sindaco del comune di Levanto ha vietato la sosta permanente degli autocaravan su tutto il territorio comunale, ove destinati ad attività di campeggio e non ad un temporaneo stazionamento. Su tali presupposti vanno favorevolmente scrutinate le osservazioni svolte in ricorso circa la legittimazione della ricorrente Associazione in relazione all’oggetto del contendere. Risulta infatti che l’ente ricorrente venne costituito anni indietro, che esso ha acquisito nel tempo una rilevante rappresentatività (doc. 003) al punto da comportare la costituzione di una persistente struttura organizzativa, che si occupa tra l’altro dell’edizione di una rivista specializzata nel settore e di mantenere i contatti con le amministrazioni centrali e locali per la miglior tutela dei propri associati. Conseguo da ciò che la domanda è ammissibile e va esaminata nel merito, seguendo con ciò le pronunce dei giudici amministrativi (doc. ricorrente 14 e 15) che hanno già riconosciuto liti analoghe. ...*”;
- sentenza pubblicata il **9 settembre 2024** dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna che ha accolto il ricorso presentato dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** e condannato il **Comune di Castiadas**, dove si legge “*premesse che non può esservi contestazione sulla legittimazione ad agire dell’Associazione, legittimazione riconosciuta in più occasioni dalla giurisprudenza, che ne ha confermato la rappresentatività, a tutela di interessi collettivi (v. T.A.R. Toscana, n. 114/2024, n. 379/2023 e n. 380/2023; T.A.R. Sicilia - Catania, n. 698/2024; T.R.G.A. – sede di Trento, n. 52/2022, n. 171/2021 e n. 179/2020; T.R.G.A. – sezione autonoma di Bolzano, n. 69/2019), ha impugnato la delibera in epigrafe nei limiti dell’interesse, chiedendone l’annullamento previa sospensione dell’esecuzione e riservandosi di formulare domanda di risarcimento del danno ai sensi dell’art. 30, comma 5, del c.p.a.*”.
- sentenza pubblicata il **28 ottobre 2024** dal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia e che ha accolto il ricorso presentato dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** e condannato il **Comune di Siracusa**, dove si legge: “*... Deve preliminarmente riconoscersi la legittimazione ad agire dell’Associazione ricorrente, essendo le ragioni di impugnazione come dedotte volte alla tutela di regole generali che sono invocate a protezione della categoria di utenti che la stessa rappresenta*”.

Si tratta di continui riconoscimenti scaturiti dal fatto che l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** è la più grande associazione italiana rappresentativa degli utenti in autocaravan. Tra i suoi scopi vi è quello di tutelare il diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sul territorio nazionale nel rispetto del Codice della Strada, in particolare attraverso azioni di contrasto e impugnativa dei provvedimenti degli enti proprietari delle strade che abbiano l’effetto d’impedire o limitare la circolazione delle autocaravan.

Infatti, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** opera dal 1985 e informa tutti i proprietari di autocaravan in Italia tramite i siti www.coordinamentocamperisti.it, www.incamper.org, la rivista **inCAMPER**, direct-mailing e social.

documento aggiornato al giorno 11 novembre 2024

inCAMPER è rivista dal 1988, consultabile aprendo www.incamper.org, è edita dalla

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it

Per conseguire gli scopi l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** interviene con plurime iniziative. Già nel 1987 ha collaborato a redigere la proposta di legge n. 1456 “Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan”, prima recepita dalla Provincia di Trento con L.P. n. 33/1990 e poi approvata dal Parlamento con legge n. 336/1991 “Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan” che per prima in Europa regolamentava la circolazione delle autocaravan.

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** ha contribuito a far recepire i contenuti della legge 336/91 nel Codice della Strada con particolare riguardo agli articoli 185 e 378 del relativo Regolamento di Attuazione ed Esecuzione. Su impulso dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** il Ministero dei trasporti ha adottato le direttive ex articolo 35 del Codice della Strada n. 31543/2007 in materia di circolazione delle autocaravan, poi recepite dal Ministero dell'Interno con circolare ex articolo 11 del Codice della Strada. n. 277/2008, dall'ANCI, dall'UPI e dal Corpo Forestale dello Stato.

Fra le altre, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**:

- ha contribuito a stilare la norma UNI sui requisiti di servizio per la manutenzione e installazione di accessori e impianti delle autocaravan;
- ha sostenuto attivamente l'inserimento del turismo itinerante nel Progetto di relazione sulle nuove prospettive e nuove sfide per un turismo europeo sostenibile, relazione Luis Queirò, approvata dal Parlamento Europeo;
- ha elaborato il contratto-tipo di compravendita delle autocaravan e lo ha presentato alla Camera di Commercio di Firenze, partecipando ai lavori che determinarono l'emanazione del contratto di compravendita certificato;
- ha collaborato a redigere il regolamento ex art. 19 della L.R. Piemonte n. 5/2019 “Disciplina dei complessi ricettivi all'aperto e del turismo itinerante”;
- ha partecipato al primo e secondo Forum Internazionale del Turismo.

A seguire la sintetica storia dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, ancora in azione perché ci sono leggi e norme in vigore che NON prevedono la parità dei diritti/doveri tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE.

Non solo, con l'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno, tantissimi sindaci emanano atti illegittimi, in particolare le limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan, ed è quasi impossibile per il cittadino trovare il tempo e il denaro per ricorrere alla Giustizia.

Aprendo www.incamper.org, a partire dal numero 0, si può leggere quanto, quando e come gli associati hanno partecipato a migliorare la qualità della vita di tutti, svolgendo un'encomiabile e continua attività civica per la tutela dei diritti sanciti nelle leggi

**Poiché IL TEMPO HA IL POTERE DI SVELARE LE VERITÀ,
a seguire il riepilogo storico delle azioni e informazioni messe in campo dal 1985
dall'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**

1985

Chi aveva acquistato un'autocaravan scopriva i seguenti problemi:

1. non esisteva un termine giuridico unico per definire il loro autoveicolo;
2. non c'erano impianti esterni ai campeggi per scaricare le acque reflue, per cui era facile incorrere in un procedimento PENALE se si veniva sorpresi a scaricare le acque reflue a terra;
3. l'esistenza di ordinanze delle limitazioni alla circolazione e sosta;
4. tariffe assicurative pari a quelle dei furgoni tanto che una polizza poteva costare circa 1.600.000 lire all'anno;
5. la presenza di una proposta di Legge per obbligare i camperisti a parcheggiare di notte all'interno dei campeggi.

Al che, alcuni camperisti si unirono, costituendosi in **ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** ed entrarono in azione.

Quali proprietari di autocaravan, 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 fossero intervenuti per:

- bloccare una Proposta di Legge che, se approvata, ci avrebbe obbligati a sostare di notte all'interno dei campeggi;
- far definire i loro prodotti con il termine di AUTOCARAVAN inserendolo negli autoveicoli (sulle Carte di Circolazione c'erano le definizioni più incredibili);
- 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;
- far sì che le assicurazioni non equiparassero le autocaravan ai furgoni, poiché comportavano tariffe da capogiro.

Nell'incontro, presente il loro PRESIDENTE e il loro DIRETTORE GENERALE, purtroppo, scoprimmo che la Federcampeggio svolgeva solo attività ludica, pertanto, nel 1985 ci dovvemmo costituire in Associazione per far varare una legge che regolamentasse la circolazione e sosta delle autocaravan.

23 febbraio 1985

In Firenze fu costituita l'Associazione **COORDINAMENTO CAMPERISTI** con l'impegno di analizzare le normative, presentare proposte, attivare azioni concrete per conseguire il risultato della regolamentazione della circolazione e sosta delle autocaravan.

Si partì, autofinanziati esclusivamente dalle quote sociali affinché:

- vi fosse una disciplina che distinguesse il "campeggiare" dal "sostare";
- il nostro autoveicolo fosse definito "autocaravan";
- fosse progettata una infrastruttura ove poter scaricare ecologicamente le acque reflue, evitando il penale;
- vi fosse un punto di riferimento informativo per tutti i camperisti.

LE AZIONI MESSE IN CAMPO

- L'architetto Nino Solazzi di Firenze fu incaricato di progettare il pozzetto autopulente;
- si stila il Codice di Comportamento (10 regole per l'autodisciplina nell'utilizzo dell'autocaravan);
- si attivano interventi presso istituzioni e rappresentanti dei cittadini;
- dopo aver ricevuto dal giornalista Umberto Granati copia della Pdl 1437, invitiamo inutilmente l'ANFIA (Associazione degli allestitori) e la Federcampeggio a creare un gruppo di lavoro per modificarla e seguirla nell'iter parlamentare;
- si organizza un incontro con la Federcampeggio ma scopriamo che non sono operativi;
- in ottobre si organizzò il primo incontro con gli allestitori, ma su oltre 100 invitati ne parteciparono solo 7. Inviammo a ogni allestitore un questionario per comprendere la loro disponibilità all'azione comune ma ne ritornarono solo 2. 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 riguardato anche loro, poiché gli ostacoli alla fruizione delle autocaravan sarebbero stati di ostacolo alle loro vendite. Negli anni abbiamo sempre cercato di coinvolgerli, senza alcun risultato, e il mercato delle autocaravan precipitava fino a vederne vendute in un anno in Italia meno di 4.000, cioè una 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 infine a rivolgersi all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.

1991

Aprendo www.incamper.org e scaricando il numero 21 per leggere il racconto delle azioni messe in campo dal **COORDINAMENTO CAMPERISTI** per ottenere la Legge 336 del 1991, prima in Europa a regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan.

Unici e soli, per l'interesse di tutti, riuscimmo a:

- 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;
- far progettare un pozzetto autopulente idoneo a far scaricare ecologicamente le acque reflue e a diffonderne la notizia ai soggetti pubblici e privati;
- far approvare il primo atto pubblico (a Lucca) e a far approvare dalla Provincia Autonoma del Trentino una legge provinciale che ricalcava la Proposta di Legge in corso di approvazione;
- far approvare nel 1991 la Legge 336, prima in Europa a regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan.

**QUINDI, VISTO CHE AVEVAMO RAGGIUNTO LO SCOPO SOCIALE,
ORGANIZZAMMO LA CHIUSURA DELL'ASSOCIAZIONE.**

1992

Il Nuovo Codice della Strada cancella tutte le precedenti norme inerenti alla circolazione stradale, compresa la nostra Legge 336/1991; quindi, dovemmo intervenire di nuovo, riuscendo a farla inserire in detto testo unico a vantaggio sia dei camperisti sia degli allestitori e dei rivenditori.

RIENTRAMMO IN AZIONE e, finalmente le autocaravan furono inserite nell'articolo 54 del Codice della Strada insieme agli AUTOVEICOLI e furono inseriti anche tutti gli articoli della Legge 336/1991.

Purtroppo, solo dopo la pubblicazione 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. Purtroppo, in seguito all'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno, alcuni sindaci avevano iniziato a emanare illegittime limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole 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 o i dirigenti 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, riguardante in particolare le installazioni di segnaletiche stradali e le manutenzioni delle strade, visto che tali inadempimenti concorrono a provocare incidenti stradali con migliaia di morti e centinaia di migliaia di feriti.

1998

Altro successo dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI a favore di tutti i proprietari di autocaravan: la convenzione con la Vittoria Assicurazioni SpA per far sì che le autocaravan non fossero equiparate ai furgoni (un risparmio di oltre il 40% sulle tariffe) a cui si aggiunse l'abolizione del frazionamento per peso, un soccorso stradale mirato alle autocaravan, la riduzione delle fasce per provincia (premiando il Sud e le Isole). Pertanto, anche le altre Compagnie assicurative si dovettero adeguare, facendo risparmiare moltissimi soldi a tutti i proprietari di autocaravan.

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

Va rimarcato che, la nostra continua analisi dei temi di carattere generale è stata fatta conoscere non solo ai camperisti (che sono circa 500 mila su 60 milioni di italiani, utilizzando solo 210.000 autocaravan su circa 49 milioni di veicoli) ma a un pubblico molto più vasto, e ha portato e porta continui riconoscimenti pubblici e privati.

Vale altresì ricordare che 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 ne ha la rappresentatività, come confermato nelle continue sentenze dei Tribunali Amministrativi Regionali;
- è parte attiva 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;
- attenziona le Prefetture in occasioni di manifestazioni internazionali che si svolgono nel nostro paese, quali ad esempio il Giro d'Italia, al fine di evitare divieti *anticamper*;
- 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:
 - a) 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,
 - b) la promozione di iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan,
 - c) 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,
 - d) 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:
 1. 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 prima nella legge 336/1991 e poi trasferiti nel 1992 nel Nuovo Codice della Strada;
 2. fosse introdotta la definizione normativa di "autocaravan" come categoria di autoveicolo;
 3. 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;

4. 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 Codice della Strada e 378 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada;
- 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;
 - invia informazioni attraverso la distribuzione della rivista **inCAMPER** e con il sito Internet www.incamper.org, oltre ad attivare direct-mailing e inserire 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** venne inserita nell’Almanacco della Scienza 2020 del CNR, http://www.almanacco.cnr.it/reader/cw_usr_view_recensione.html?id_articolo=10325&giornale=10286;
 - dal 2003 si è attivata affinché fosse presente agli 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 QUATTORUOTINE e BILBAO con il recupero di parte degli autoveicoli. Sulla rivista **inCAMPER** gli articoli 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:
 - a) procedimenti in sede amministrativa e giurisdizionale per la revoca dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati dagli enti proprietari delle strade che abbiano l’effetto d’impedire o limitare la circolazione delle autocaravan;
 - b) procedimenti di accesso documentale e civico generalizzato;
 - c) l’eliminazione delle insidie stradali a favore della sicurezza delle stradale, e nel caso di incidenti promuove il road safety audit review per le vecchie strade e il Road Safety Audit per le nuove strade;
 - d) l’assistenza ai proprietari di autocaravan nei procedimenti di opposizione ai verbali emessi sulla base di divieti illegittimi, contribuendo a formare una nutrita giurisprudenza per la corretta applicazione della normativa in materia di circolazione stradale delle autocaravan;
 - e) azioni di sensibilizzazione, invitando sempre i sindaci che istituiscono limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan a revocare i provvedimenti, al fine di evitare oneri ai cittadini e carichi di lavoro alla macchina della Giustizia. Alcuni revocano, ma la maggior parte preferisce sperare che gli oneri e i tempi della Giustizia inducano il cittadino a subire passivamente; per cui proseguono ad agire impunemente in violazione di legge.

Inoltre, una gran parte di loro 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 inutilmente buttati al vento anziché essere destinati ai 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 li imitano e proseguono a emanare provvedimenti illegittimi;

- f) e 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;
- g) continuamente, come in passato, 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*);
- h) come già in passato, 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:
 1. 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;
 2. allestendo la cellula abitativa con materiali leggeri in modo da conseguire una minore tara finale;
 3. utilizzando materiali ignifughi e isolanti migliori;
 4. 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;
 5. 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 7.896 comuni italiani una relazione sulla possibile rinascita economica che parte 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:
 - a) 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,
 - b) 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);
 - c) 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 dell 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 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. 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. 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;

- 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:
 1. 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";
 2. 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;
 3. con la legge n. 334/1991 il legislatore introduceva alcuni principi semplici e chiari: la distinzione tra sostare e campeggiare, la conferma che le autocaravan sono autoveicoli, 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;
 4. 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. 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. 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 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 interdice la circolazione o l'accesso alle autocaravan in un parcheggio e/o in uno stallo di sosta sulla strada dove è, al contrario, consentito alle autovetture (...)*";

5. 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 decisorio 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”*. Nell'intervista rilasciata 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”*;
6. la chiarezza dell'articolo 185 comma 1 del Codice della Strada anche alla luce dell'intenzione del legislatore non lascerebbe dubbi neppure al cittadino a 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 ha portato a vedere che simili procedimenti sono non sono trattati per prevenire ordinanze illegittime solo perché alcuni giudici stima il valore solo in base all'importo della sanzione senza considerare le molteplici e rilevanti questioni sottese che invece hanno una risonanza ben più ampia rispetto alla sfera del singolo ricorrente.

Per fare un esempio: se un sindaco emana un provvedimento illegittimo che comporta multe inferiori a 200 euro, quindi, saranno in 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 altro esempio, riportiamo quanto avvenuto nel Comune di San Vincenzo: solo l'assiduo intervento dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** con il continuo conseguimento di ricorsi accolti dal Prefetto e dai Giudici di Pace, e l'essere poi stati in grado di portare il Comune di San Vincenzo davanti al Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana con l'effetto di sentenze i sindache che vedevano il Comune di San Vincenzo condannato a pagare migliaia di euro (articolo pubblicato sul numero 166 da pagina 9 a pagina 16) non hanno più emanato provvedimenti contenenti limitazioni alla circolazione e sosta diretti alle sole autocaravan.

IMPORTANTE RICORDARE CHE, DAL 1985, SONO CONTRO

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI:

1. **alcune compagnie assicuratrici** perché dal 1998 si sono viste ridurre drasticamente gli incassi inerenti le autocaravan dal fatto che l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, in sinergia con la Vittoria Assicurazioni SpA, ha attivato la CONVENZIONE XX portando le autocaravan a polizze che costano meno di quelle per le moto, ha fatto separato le autocaravan dai veicoli commerciali, ha fatto eliminare gli scaglioni di peso, ha fatto sì che nelle regioni del sud e delle isole le autocaravan non fossero accomunate come rischio alle autovetture;
2. **alcune riviste** perché, campando sulla pubblicità dei rivenditori e delle concessionarie di autocaravan non gradiscono che il camperista o chi desidera acquistare un'autocaravan sia messo a conoscenza dell'esistenza di divieti alla loro circolazione e sosta nonché della presenza del contratto di compra-vendita certificati dalla Camera di Commercio;
3. **alcuni gestori di campeggi** perché non gradiscono le azioni dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** tese a far allestire i campeggi municipali che applicano basse tariffe mentre loro applicano delle tariffe che gli garantiscono essere aperti solo quattro mesi l'anno e di poter ben vivere per tutto un anno;

4. **la Federcampeggio** (oggi *Confederazione Italiana Campeggiatori*) e alcuni Club che praticano solo attività ludiche, perché pensano che il tesseramento all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** gli tolga degli associati nonché dimostri una dinamicità e dei risultati che loro non hanno;
5. **alcuni che scrivono o chiacchierano in Internet** perché li disturba il fatto che **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, al posto delle chiacchiere, attiva continue azioni, ottenendo concreti risultati;
6. **alcuni camperisti** perché **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** allorquando interviene contro il loro sindaco che emana ordinanze *anticamper...* ma è un loro amico;
7. **alcuni gestori di rimessaggi** che non gradiscono che le autocaravan possano sostare per lungo tempo nei parcheggi pubblici e che **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** spieghi ai camperisti i loro diritti al sostare;
8. **alcuni albergatori o alcuni che affittano appartamenti stagionali** perché vorrebbero gli stalli di sosta solo a disposizione dei loro clienti e non gradiscono che **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** intervenga allorquando un sindaco emani un provvedimento per impedire la circolazione e sosta delle autocaravan;
9. **alcuni blogger** perché i loro inserzionisti non gradiscono le nostre azioni e gli interventi dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** in difesa dei diritti dei camperisti;
10. **i furbetti** perché **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** è l'unica, in difesa dei camperisti, a portarli in Tribunale a rispondere delle loro azioni (*ad esempio chi organizzò il raduno flop del Mugello oppure i raduni Capodanno 2021 e, dopo aver incassato, annullano tali eventi e spariscono*);
11. **alcuni gestori di siti Internet** perché, il consentire lo sguaiato battere e ribattere determinato dall'inserire informazioni parziali o non veritiere gli aumenta i contatti e di conseguenza a loro gli introiti pubblicitari, mentre lo riduce o lo fa cessare **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** intervenendo facendo chiarezza e corretta informazione;
12. **Alcune persone che utilizzano i social e Internet per chiedere firme e soldi** perché **l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** interviene per evidenziare di non fidarsi di tali persone che evitano di costituirsi in un'Associazione, come prevede il Codice Civile, in modo da consentire a tutti di individuare quali sono i loro scopi sociali, chi ne fa parte e quali sono le loro singole competenze e responsabilità.

documento aggiornato al giorno 11 novembre 2024
inCAMPER è rivista dal 1988, consultabile aprendo www.incamper.org, è edita dalla
ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI
www.coordinamentocamperisti.it

Nonostante i continui attacchi, attivati da detti soggetti, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** è in azione dal 1985 e, grazie agli associati, prosegue a mettere in campo le azioni e l'informazione attraverso i siti internet www.coordinamentocamperisti.it e www.incamper.org, intervenendo nei social, attivando direct mailing, inviando colli di riviste agli attivisti per la relativa distribuzione, distribuendo il TAGLIANDO che gli associati espongono sul cruscotto quando sono in sosta.

IMPORTANTE

Se vuoi ricevere i nostri aggiornamenti inserisci nella tua rubrica mail i nostri indirizzi:

info@incamper.org

info@coordinamentocamperisti.it

adesione@coordinamentocamperisti.it

segreteria@coordinamentocamperisti.it

pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

Se ci invii una mail ed entro qualche giorno non ricevi riscontro, prima aggiorna la sua POSTA IN ARRIVO, poi verifica gli arrivi nella tua cartella SPAM e, se non trovi la nostra risposta, telefona componendo 055 2469343 (operativo dal lunedì al venerdì in orario 9.00 – 12.00 e 15.00 - 17 .00) oppure, *solo in caso di urgenza* componendo il 328 8169174.

Se il telefono è occupato oppure risponde la segreteria automatica è perché, essendo volontari, possiamo essere impegnati in molteplici compiti esterni, quindi, riprova sempre rispettando detto orario.

A leggervi e felice giornata, Isabella Cocolo, *Presidente della*
ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI