



50125 FIRENZE via di San Niccolò 21  
055 2469343 info@coordinamentocamperisti.it



info@incamper.org 328 8169174  
50125 FIRENZE via di San Niccolò 18

## IL TRASCORRERE DEL TEMPO RISTABILISCE SEMPRE LE VERITÀ; INFATTI, SONO 40 ANNI CHE LE NOSTRE INFORMAZIONI E AZIONI NON SONO MAI STATE SMENTITE

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.

Apprendo [www.incamper.org](http://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

### 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 di 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 se volevamo far varare una legge per regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan.

## 23 febbraio 1985

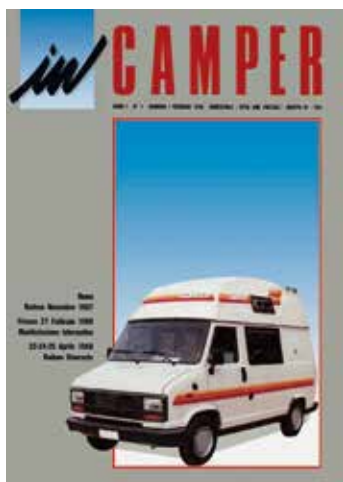
In Firenze fu costituita l'Associazione **COORDINAMENTO CAMPERISTI** con l'impegno di analizzare le normative, presentare proposte, attivare azioni concrete per conseguire il risultato della regolamentazione della circolazione e sosta delle autocaravan.

Si parte, 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;
- 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 vendite 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**.

## 1988

Per ampliare la comunicazione nasce **inCAMPER**



### L'EDITORIALE

IL COORDINAMENTO CAMPERISTI ha abbandonato la prassi dell'invio di comunicati e si è evoluto attuando con la presente pubblicazione una forma più completa e gradevole di informazione.

Una metà dello spazio è riservato a messaggi pubblicitari mentre lo spazio ulteriore sarà strumento di proposte e di promozione del Turismo Itinerante.

Sarà per mezzo di questa pubblicazione che cercheremo di affrancarci dai divieti "rovinavacanze", indicheremo civili norme di comportamento ad eventuali camperisti sprovvisti o distratti e promuoveremo le soluzioni per la tutela ecologica dell'ambiente. Questa pubblicazione sarà uno stimolo continuo ad intervenire e collaborare, ognuno per le rispettive competenze e professionalità, per il raggiungimento dei fini che ci siamo prefissi. Gli On.li Franco Fausti e Potito Salatto nonché le redazioni di AUTOCARAVAN NOTIZIE e CARAVAN & CAMPER sono di esempio.

"IN CAMPER" non è nata per sostituire le riviste del settore ma, anzi, si invitano i lettori ad acquistarle sia per il proprio divertimento, sia in ossequio a chi è dalla parte dei cittadini che desiderano lo sviluppo del Turismo Itinerante.

Gli impegni e le azioni del Coordinamento Camperisti, nel primo semestre 1988, saranno molteplici dando così ad ognuno l'opportunità di essere protagonista di un positivo cambiamento sociale.

A "IN CAMPER" daranno la loro disponibilità professionale tecnici, architetti, avvocati, assicuratori, medici, allestitori, etc...

Approfittatene anche voi per sottoporre i vostri dubbi e le vostre idee.

Un cordialissimo saluto, *Paolo Nolano*

## 1991

Apprendo [www.incamper.org](http://www.incamper.org) e scaricando il numero 21 si può 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 allorché 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.

**1997**

Grazie ad Andrea Innocenti nasce il sito Internet per l'Associazione.



**2006 Nasce il sito Internet dedicato alla rivista.**

## 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](http://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 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](http://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](http://www.incamper.org), partendo dal numero 1, per constatare come da sempre siamo politici ma apertistici; 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](http://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](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 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;
    - 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, 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](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 inviati 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);

**DOSSIER EUROPA**

# Testa di ponte in Europa

Dopo un esteso lavoro di consultazione nella lingua e a tutti gli esponenti, il Turismo Integrato è stato inserito nella Relazione Luis Queirò al Turismo in Europa (Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile) - Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile.

Il turismo itinerante merita di competere a europeo sul Territorio della Costituzione. Il Parlamento Europeo approva a luglio il Strategico il pieno supporto sul turismo sostenibile che deve essere nella realtà delle prospettive. Trasferisce attività e nella piena attuazione del mercato interno. Per questo dello appuntamento a luglio 2005.

Nei lavori del 12 e 13 giugno 2005 i membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo hanno votato il rapporto finale che sarà sottoposto al voto della assemblea plenaria nel prossimo Settembre 2005.

Chiamando i membri del Turismo Integrato in Commissione si fine di far accogliere il Turismo Integrato in Europa una politica coerente nel seguente punto:

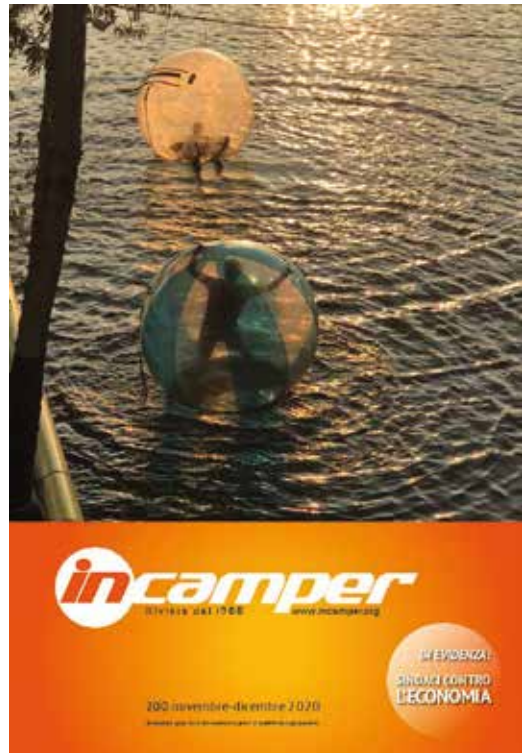
It is recognized the contribution of itinerant tourism, such as touring caravanning, in mitigating the negative effects of mass tourism by dispersing concentrations of tourists across the area to promote more sustainable contributing to its development in particular by providing for the fact of appropriate facilities for parking, multifunctional sites and storage of caravans and motor caravans throughout the Community.

Si riconosce il contributo del Turismo Integrato, 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.

103/2005 **in CAMPER** luglio



- 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 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 allorché NON bloccano il Covid-19. 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:

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 interdica 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 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.

## ALCUNE ATTIVITÀ PER LA CORRETTA APPLICAZIONE DELLE LEGGI

- Dal 2000 al 2018 sono innumerevoli i Decreti Ministeriali, le direttive, le diffide, gli inviti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, su istanza dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, hanno annullato ordinanze, intimato provvedimenti e suggerito soluzioni agli enti locali in materia di regolamentazione della circolazione stradale.
- Su impulso dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, con nota prot. n. 31543/2007 il Ministero dei trasporti adottava le linee guida in materia di circolazione e sosta delle autocaravan che nel 2008 venivano recepite dal Ministero dell'interno con circolare prot. n. 277/2008 nonché dall'A.N.C.I., dall'U.P.I. e dal Ministero delle politiche agricole e alimentari e forestali.
- Su richiesta dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, con nota prot. n. 50502/2008 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiariva la corretta applicazione delle disposizioni del codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti proprietari delle strade.
- Nel 2009, in risposta ai quesiti dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota prot. n. 65235/2009 forniva chiarimenti sulla corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del codice della strada in materia di stalli di sosta nei parcheggi e lungo le strade.
- Nel 2011, su impulso dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 35 del codice della strada adottava le direttive prot. n. 381/2011 in materia di predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione stradale.
- Dal 2009 al 2024 oggi sono molti i provvedimenti in autotutela di vari Comuni che, su istanza dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, hanno annullato e revocato ordinanze di regolamentazione della circolazione e verbali di violazione al codice della strada riconoscendone l'illegittimità ed evitando contenziosi.
- Dal 2008 al 2024 sono numerosissime le sentenze dell'Autorità Giudiziaria ordinaria di tutto il territorio italiano che hanno annullato le sanzioni amministrative comminate ai proprietari di autocaravan difesi tramite l'assistenza legale dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.
- Dal 2015 al 2023 sono venti le ordinanze di varie Prefetture e Uffici Territoriali del Governo in Italia che hanno archiviato verbali di violazione al codice della strada comminate agli utenti in autocaravan assistiti dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.
- Dal 2015 al 2024 **sono ventitré le sentenze dei** Tribunali Amministrativi Regionali di tutta Italia che hanno accolto i ricorsi presentati dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** annullando i provvedimenti limitativi della circolazione delle autocaravan, riconoscendo la rappresentatività dell'associazione quale ente esponenziale, deputato in maniera stabile e duratura alla tutela dell'interesse collettivo di tutti gli utenti in autocaravan.
- Fra le varie, si ricordano: T.A.R. Toscana, n. 576/2015; T.R.G.A. Bolzano n. 69/2019; T.R.G.A. Trento n. 171/2021; T.A.R. Liguria n. 111/2021; T.A.R. Umbria n. 968/2021; T.A.R. Calabria n. 2033/2021; T.A.R. Valle d'Aosta n. 12/2022; T.A.R. Puglia n. 1771/2022; T.A.R. Abruzzo n. 267/2023; T.A.R. Piemonte, n. 841/2023; T.A.R. Lombardia-Milano n. 64/2024; T.A.R. Lombardia-Brescia n. 281/2024; T.A.R. Sardegna, n. 606/2024; T.A.R. Sicilia-Catania n. 3519/2024.
- Nel 2023 e nel 2024, su invito del Ministero del Turismo, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** partecipava al primo e al secondo Forum Internazionale del Turismo.
- Nel 2025 l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** a chiesto al Governo, ai Ministri e ai parlamentari di intervenire per attivare tavoli tecnici che in tempi predeterminati devono creare le basi per lo sviluppo del turismo in sinergia con gli aspetti della Protezione Civile, della circolazione stradale e dei sistemi di comunicazione uniformando i siti Internet dei 7.896 comuni italiani.

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**

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

Firenze, 14 gennaio 2025

**Spett. Presidente del Consiglio dei Ministri**

**Spett. Ministro per le disabilità**

**Spett. Ministro del Turismo**

**Spett. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**Spett. Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare**

**Oggetto: richiesta di tavoli tecnici per lo sviluppo del turismo in Italia.**

**Riferimento:** articolo del 12 gennaio 2025 *“Camperisti e turismo itinerante, le spine di un'Italia "all'anno zero": "Senza un cambio di mentalità e nuove infrastrutture rischiamo di perdere un potenziale enorme”*

<https://www.ildolomiti.it/societa/2025/camperisti-e-turismo-itinerante-le-spine-di-unitalia-allanno-zero-senza-un-cambio-di-mentalita-e-nuove-infrastrutture-rischiamo-di-perdere-un-potenziale-enorme>.

Scrivo in qualità di Presidente legale rappresentante dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, con sede a Firenze, in via di San Niccolò 21, quale associazione impegnata dal 1985 nella promozione del turismo itinerante e, più in generale, del turismo integrato.

Premesso che sono notevoli le potenzialità capillarmente diffuse in tutta la nazione mentre sono ancora rari i territori che offrono al turista un'accoglienza adeguata in termini di informazioni chiare, complete e facilmente accessibili, servizi e infrastrutture soddisfacenti.

Pertanto, affinché il turismo diventi una risorsa per l'intera nazione è necessario un piano strategico nazionale, quindi, servono linee guida destinate a tutti coloro che operano nel settore in modo che ci siano parametri comuni per quanto riguarda:

1. l'home page dei siti internet degli enti locali da strutturare in modo che sia rapido e agevole l'accesso a una serie di informazioni come nell'esempio che segue;



esempio di home page

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**

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

2. il Piano di Protezione Civile che tutela le persone e i beni in caso di emergenza con diffusione di un vademecum per l'autoprotezione come da esempio che segue ([scaricabile su https://www.incamper.org/dettagli\\_publicazione2.asp?id=6](https://www.incamper.org/dettagli_publicazione2.asp?id=6));



*esempio di manuale per l'autoprotezione*

3. la diffusione delle informazioni sulle strutture locali che erogano assistenza sanitaria in caso di malattie o infortuni;
4. la diffusione in tempo reale delle informazioni riguardanti meteo, campi magnetici, irradiazioni solari, terremoti, allerte, eccetera;
5. l'accoglienza anche attraverso punti informativi pubblici e privati più diffusi nel territorio e facilmente accessibili anche in internet tramite i quali promuovere il territorio e le zone limitrofe in modo da incentivare il turista a prolungare la permanenza;
6. la mobilità con rapido e agevole accesso alle mappe aggiornate di strade e parcheggi, alle informazioni sulla mobilità dei portatori di disabilità e, in generale, alle informazioni sui trasporti pubblici con link per l'acquisto online dei biglietti;
7. le infrastrutture minime tra le quali, a titolo esemplificativo, servizi igienici pubblici autopulenti, fontanelle per l'erogazione di acqua pubblica, isole ecologiche per il corretto smaltimento dei rifiuti;
8. le strutture ricettive e di accoglienza (*alberghi, hotel, pensioni, B&B, agriturismi, case in affitto per le vacanze, campeggi, ristoranti, stabilimenti balneari al mare e ai laghi*) in modo che il turista possa prenotare online la camera, il locale, la piazzola o il tavolo con certezza riguardo alla ubicazione, alle caratteristiche di base come a esempio, in un campeggio, le dimensioni di una piazzola e la distanza da quelle limitrofe, il numero e la dislocazione dei servizi igienici, le vie di fuga, eccetera;
9. gli obblighi di formazione a esempio tramite un portale nazionale sempre fruibile online con accesso anche a corsi gratuiti per i giovani fino a trent'anni.

Tanto premesso, l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI chiede alle SS.LL., ciascuna per quanto di competenza, di organizzare tavoli tecnici per i quali la scrivente si dichiara sin d'ora disponibile affinché si predispongano linee guida sui punti sopra elencati.

In attesa di riscontro, distinti saluti. Isabella Cocolo, *Presidente*