



CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN

IL PUNTO SULLE LIMITAZIONI

le azioni pubblicate nella rivista dal 181 al numero 195



**Associazione Nazionale
COORDINAMENTO
CAMPERISTI**

www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

La nostra storia, che parte dal 1985 quando ci siamo costituiti per far varare una legge per regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan, l'allestimento di impianti igienico sanitari, per lo scarico delle acque reflue dalle autocaravan e per il rifornimento idrico.

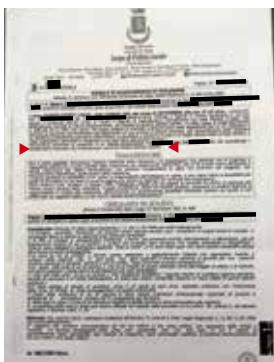
Nel 1991 l'obiettivo fu raggiunto con l'emanazione della Legge 336. Poi, dovemmo intervenire di nuovo per farla includere nel 1992 nel Nuovo Codice della Strada. Anche questo obiettivo fu conseguito, dimostrando il valore civico e rappresentativo dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI.

Una storia che è proseguita fino a oggi perché moltissimi Sindaci non rispettavano e non rispettano i diritti sanciti dalle leggi per la circolazione e sosta delle autocaravan.

Grazie ai soci e agli attivisti che anno dopo anno hanno fornito le risorse, siamo riusciti a portare in giudizio i Sindaci vincendo le battaglie e intervenendo per far emanare leggi per sanzionare immediatamente e in modo punitivo i Sindaci che persistono nel violare le leggi.

Nei passati 40 anni e oggi abbiamo dimostrato che il ricorso all'apparato della Giustizia è l'estremo rimedio quando gli enti proprietari delle strade non revocano in autotutela gli atti palesemente illegittimi.

ESEMPI DI DISCRIMINAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN ATTIVATI IN VIOLAZIONE DI LEGGE DAI COMUNI E ALTRI GESTORI DELLE STRADE



Vieste, multa da € 6.191,48



In penale per aver sostenuto



Avviso o similare per indurre a un rapido pagamento



GLI STALLI DI SOSTA CHE, NON GIUSTIFICATI DA CRITERI TECNICI, DISCRIMINANO I VEICOLI IN BASE ALLA LUNGHEZZA SPENDENDO SOLDI PUBBLICI PER L'ACQUISTO E LA POSA DI QUINTALI DI VERNICE CHE POI, CON L'ABRASIONE, INQUINANO LE FOGNE



Il Sindaco convoca



Tariffe contro legge



INCREDIBILE
Il divieto di circolazione stradale per altezza, a fianco, perché dovrebbe esistere un ostacolo che lo giustifica, ma poi vediamo autorizzare la circolazione stradale a veicoli che trasportano a bordo decine di persone oltre il conducente che possono superare detta limitazione.



Accesso al parcheggio sbarrato per altezza quando non esistono ostacoli a giustificare tale limitazione.



Ma la notte... NO

INSIEME PER NON FARCI RUBARE LA SPERANZA DI CAMBIARE E MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA DI TUTTI, SEMPRE CON IL PESSIMISMO DELL'INTELLIGENZA E L'OTTIMISMO DELLA VOLONTÀ

Non s'invecchia finché ogni giorno si fa qualcosa di creativo e s'interviene nella gestione del territorio.

Ricordare sempre che ogni vostra azione, piccola o grande, è determinante per non farsi rubare la speranza di cambiare, migliorando la qualità della vita, seguendo **per aspera ad astra** (*attraverso le asperità sino alle stelle*) e **vitam impendere vero** (*dedicare la vita alla verità*).

Ricordare di essere sobri, pazienti, non disperarsi dinanzi a un disinteresse diffuso e non esaltarsi a ogni sciocchezza o piccolo traguardo. Sempre il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

Per essere cittadini e non sudditi, la battaglia per la difesa e applicazione dei diritti è giornaliera, infatti, come cantava Giorgio Gaber:

*La libertà non è star sopra un albero, non è neanche il volo di un moscone,
la libertà non è uno spazio libero, libertà è partecipazione.*

Per un nuovo anno pieno di PACE, SALUTE, AMORE e LAVORO anche a Natale 2025 per i cristiani si rinnova la speranza con la nascita del bambin Gesù mentre per gli altri si rinnova la speranza intorno all'albero di Natale ma, a Natalino, passiamo dalla speranza all'azione rileggendo la poesia **Lentamente Muore** (*A Morte Devagar*)di Martha Medeiros:

Lentamente muore chi diventa schiavo dell'abitudine, ripetendo ogni giorno gli stessi percorsi, chi non cambia la marca, chi non rischia e cambia colore dei vestiti, chi non parla a chi non conosce.

Muore lentamente chi evita una passione, chi preferisce il nero su bianco e i puntini sulle "i" piuttosto che un insieme di emozioni, proprio quelle che fanno brillare gli occhi, quelle che fanno di uno sbadiglio un sorriso, quelle che fanno battere il cuore davanti all'errore e ai sentimenti.

Lentamente muore chi non capovolge il tavolo, chi è infelice sul lavoro, chi non rischia la certezza per l'incertezza, per inseguire un sogno, chi non si permette almeno una volta nella vita di fuggire ai consigli sensati.

Lentamente muore chi non viaggia, chi non legge, chi non ascolta musica, chi non trova grazia in sé stesso.

Muore lentamente chi distrugge l'amor proprio, chi non si lascia aiutare; chi passa i giorni a lamentarsi della propria sfortuna o della pioggia incessante.

Lentamente muore chi abbandona un progetto prima di iniziarlo, chi non fa domande sugli argomenti che non conosce, chi non risponde quando gli chiedono qualcosa che conosce.

Evitiamo la morte a piccole dosi, ricordando sempre che essere vivo richiede uno sforzo di gran lunga maggiore del semplice fatto di respirare. Soltanto l'ardente pazienza porterà al raggiungimento di una splendida felicità.

Come in tutte le battaglie: Che la giornata sia propizia.

Pier Luigi Ciolfi



Firenze, 2 novembre 2025: giorno per la commemorazione dei morti e il nostro impegno civico è la migliore riconoscenza e rispetto per tutti coloro che hanno sofferto e sono morti per farci nascere cittadini portatori dei diritti costituzionali.

Abbiamo pensato di ripercorrere i 40 anni di impegno civico e che proseguiranno nel 2026.

Grazie agli associati e al volontariato, dal 1985 siamo intervenuti per inserire nella Legge la disciplina della circolazione e sosta delle autocaravan e il far allestire impianti igienico-sanitari per poter scaricare le acque reflue e caricare l'acqua potabile.

Dopo 40 anni siamo ancora in azione perché a partire dai 7.896 sindaci e poi dagli altri soggetti pubblici preposti alla gestione della circolazione stradale possono impunemente violare la Legge visto che:

1. possono emanare provvedimenti gravemente limitativi alla circolazione stradale senza alcun controllo preventivo sulla legittimità del provvedimento attivato mentre prima esisteva il CO.RE.CO che poteva bloccarli;
2. possono pubblicizzare i loro provvedimenti semplicemente inserendoli nell'Albo Pretorio online e dopo 15 giorni toglierli in modo che quando ne prendiamo conoscenza sono scaduti i termini per far un ricorso al TAR
3. i costi e i tempi per arrivare a una sentenza in giudicato sono di anni e, mentre chi è pagato o eletto per amministrare il bene pubblico può aspettare senza subire alcuno stress visto che non pagherà in prima persona, il cittadino deve rimanere in ansia per anni e anche quando il suo ricorso è accolto, il rimborso previsto in sentenza non consente di recuperare i costi subiti, quindi ha perso in ogni modo.

Nelle pagine che seguono ho inserito solo alcune pagine estratte dalla rivista *inCAMPER* che evidenziano alcuni temi affrontati, i successi, gli insuccessi che non ci hanno fermato perché lo Stato siamo noi cittadini e i cambiamenti possono avvenire solo se si partecipa attivamente in prima persona.

Le seguenti pagine evidenziano solo alcune temi azioni affrontate dal settembre 2025 andando indietro fino all'agosto 2017 ma già bastano per essere un esempio di cosa fare per cambiare e che è possibile cambiare se creiamo nuove forze dedicando ognuno le proprie possibili ricorse. Completeremo questo documento arrivando fino al 1985 quando insieme iniziammo l'impresa.

CONTATTI

NON SCRIVERCI attraverso chat, whatsapp, SMS, facebook o similari

recapito: 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

mail: info@coordinamentocamperisti.it PEC: ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

telefoni: 055 246933 – 328 8169174 dal lunedì al venerdì in orario 9.00 - 12.00 e 15.00 - 17.00

per iscrizione a socio: adesione@coordinamentocamperisti.it

IBAN IT11D0303202805010000091123

per divieti anticamper: segreteria@coordinamentocamperisti.it

INDICE

Clicca sulla pagina per accedere all'argomento desiderato.
Per tornare all'indice, clicca in basso sul numero di pagina.



CHI SIAMO	6
inCAMPER 195	8
AL GOVERNO IL DOVERE DI FERMARE I "MULTIFICI"	9
inCAMPER 194	10
UN DOVERE: FERMARE L'IMMUNITÀ DEI SINDACI	11
inCAMPER 193	12
LA CONSEGNA DELLA CORRISPONDENZA È STRATEGICA PER IL PAESE	13
inCAMPER 191	14
NON SI PUÒ DORMIRE NELL' AUTOCARAVAN?	15
SEMPRE GLI UNICI A DIFENDERE I DIRITTI DEI CAMPERISTI	16
inCAMPER 190	17
LA RINASCITA ELIMINA LO SPRECO	18
inCAMPER 189	33
COMUNE DI MASSA	34
SÌ VIAGGIARE	36
inCAMPER 187	40
COMUNE DI ALAGNA VALSESIA	41
COMUNE DI MAZZIN	42
SEGNALISTICHE E ATTI ANTICAMPER	43
inCAMPER 185	45
LA GIUSTIZIA CHE INTRALCIA LA GIUSTIZIA!?	46
inCAMPER 184	47
OPPOSIZIONE ALLE SANZIONI IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE...	48
UN GIORNO AL TRIBUNALE DI IMPERIA	49
COMUNE DI BADIA	55
COMUNE DI ANGIARI	57
COMUNE DI CHIALAMBERTO	61
MONICA DEL GARDA	69
inCAMPER 182	72
LA DASH CAM EVITA LE CONTROVERSIE	73
inCAMPER 181	76
IL POTERE DELL'AUTOTUTELA	77
COMUNE DI GRADO	89



Associazione Nazionale COORDINAMENTO **CAMPERISTI**

www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, grazie alle risorse provenienti dai contributi versati anno dopo anno nel fondo comune è in continua azione per difendere ogni giorno il diritto a circolare e sostare con le autocaravan.

Azioni che hanno consentito di ottenere l'annullamento o la revoca dei provvedimenti degli enti locali istitutivi di limitazioni alle autocaravan con relativa rimozione della segnaletica oltre all'annullamento delle sanzioni amministrative comminate alle autocaravan.

La nostra storia, che parte dal 1985 quando ci siamo costituiti per far varare una legge per regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan e prevedesse l'allestimento di impianti igienico sanitari per lo scarico delle acque reflue dalle autocaravan e per il rifornimento idrico.

Conseguimmo detto obiettivo nel 1991 con la Legge 336 e poi dovemmo intervenire di nuovo per farla includere nel Nuovo Codice della Strada che aveva cassato tante leggi tra le quali la Legge 336.

Conseguimmo anche detto obiettivo nel 1992, dimostrando il valore civico e rappresentativo dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.

Una rappresentatività e titolarità dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI** riconosciuta nei Tribunali Amministrativi italiani in decine di sentenze.

Un impegno proseguito per 40 anni perché molti Comuni proseguono ad emanare limitazioni illegittime alla circolazione e sosta delle autocaravan.

Nonostante ciò, nei 40 anni abbiamo sempre dimostrato il nostro senso civico, ricorrendo all'apparato della Giustizia, come extrema ratio, solo quando gli enti proprietari delle strade ignorano o respingono le richieste bonarie di risoluzione delle questioni. Un senso civico che lo dimostrano le decine di interPELLI ministeriali ministeriali ministeriali e le istanze di autotutela che inviamo ai Comuni che emanano provvedimenti illegittimi per impedire o limitare la circolazione e sosta delle autocaravan.

Lunghissimo è l'elenco dei Comuni che, a seguito dei ricorsi dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI** sono stati condannati. Un'ulteriore conferma della illegittimità dei provvedimenti limitativi alla sola circolazione e sosta delle autocaravan.

Purtroppo, essendo le spese di lite sono state liquidate secondo parametri minimi non adeguati all'attività processuale svolta dalla difesa del cittadino, infatti, un Giudice deve adottare i parametri previsti dalle leggi dei tariffari che però NON corrispondono ai costi reali che comporta il ricorrere all'apparato della Giustizia. Un sistema studiato dall'altro secolo e mantenuto oggi per impedire al cittadino di far valere un suo diritto, specialmente contro chi ha eletto o paga per amministrare i beni pubblici che ha solo l'effetto allontanare i cittadini dal senso civico tanto da disertare le urne al momento delle elezioni nonché attivare criticità socioeconomiche che prima o poi, come la storia insegnava, si trasformeranno in violenze incontrollabili.

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONE COORDINAMENTO CAMPERISTI** prosegue nella sua azione civica grazie al sostegno di migliaia di cittadini che scelgono di essere insieme per unire le loro singole risorse.

Premesso che tutti possono sbagliare, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, in presenza di discriminazione diretta alla circolazione e sosta delle autocaravan, invia sempre un'istanza al Comune chiedendo prima copia dei provvedimenti e poi invia un'istanza per rispettare tempestivamente la legge, revocando in autotutela i provvedimenti relativi nonché scusarsi pubblicamente per l'errore commesso che ha creato stress, perdite di tempo e denaro ai cittadini e alla Pubblica Amministrazione. In sintesi, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** confida sempre che il Comune, imitando gli esempi positivi di tanti altri Sindaci che hanno emanato atti per impedire o limitare la circolazione e sosta delle sole autocaravan, poi hanno correttamente revocato gli atti in autotutela, evitando:

- 1. oneri a carico dell'APPARATO DELLA GIUSTIZIA, perché**, già in criticità per l'esiguo personale, è destinatario di un aumento del lavoro che attiva stress agli addetti e determina criticità sociali comportando l'aumento della lunghezza dei processi. Un carico di lavoro che non deve attivarsi stante le leggi in vigore dal 1991 con la Legge n. 336, il Nuovo Codice della Strada in vigore dal 1992 e i ricorsi presentati dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** negli anni accolti dai Prefetti e dai giudici in ogni ordine e grado, in particolare nelle decine di sentenze dei Tribunali amministrativi;
- 2. oneri a carico dei CITTADINI ITALIANI e dei TURISTI STRANIERI, perché** non hanno potuto fruire del territorio; hanno subito uno stress nel vedersi rifiutati; hanno dovuto cambiare l'itinerario per trovare una nuova destinazione per le loro vacanze spendendo soldi in carburante e consumo del veicolo, inquinando perché ogni chilometro in più percorso partecipa all'inquinamento del suolo, dell'aria e dell'acqua (*sommati sono decine di migliaia di chilometri che dovevano e potevano essere evitati*) nonché rischiare di essere coinvolti in incidenti stradali;
- 3. oneri a carico dei CITTADINI RESIDENTI, perché**, come lo testimoniano fatti accaduti, hanno subito uno stress nell'essere CONVOCATI dal Sindaco con un'affissione sui parabrezza che faceva pensare a chi passava chissà che cosa, tipo .. veicolo sequestrato .. multato .. eccetera. Cittadini che subiscono la perdita di decine di migliaia di euro (per l'acquisto, l'installazione, disinstallazione e smaltimento delle segnaletiche stradali verticali, sbarre limitatrici per altezza, fogli di convocazione eccetera) che dovevano invece essere utilizzati per aiutare i concittadini colpiti da criticità sociali. Cittadini che subiscono il danno relativo all'utilizzo del tempo dei dipendenti comunali per ordinare stampati, stoccarli nei magazzini, distribuirli nonché redigere avvisi, verbali, notifiche, partecipare a udienze in tribunali, redigere riscontri alle istanze, affiggere sui parabrezza le CONVOCAZIONI: tempo che doveva essere dedicato a intervenire per verificare e segnalare le insidie stradali da eliminare, contrastare la vendita di merce rubata o contraffatta, pattugliare i giardini e i parchi, garantendo la sicurezza dei cittadini. Cittadini che perdono gli introiti e i positivi rapporti sociali attivati dalle presenze dei turisti che praticano il turismo in autocaravan apportatore di sviluppo socioeconomico e dei loro amici che, ricevuto notizia di come sono trattati i turisti, evitano di visitare detto Comune;
- 4. oneri a carico del GOVERNO, perché** è percepito come il primo responsabile non avendo recepito le modifiche al Codice della Strada ripetutamente presentate e sollecitate dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** al fine di sanzionare immediatamente quei Comuni che, per interessi locali o personali hanno violato la Legge 336 del 1991 e poi violare quanto sancito nel Codice della Strada a partire dal 1992 riguardo alla circolazione e sosta delle autocaravan. In pratica, un Governo che non interviene per eliminare l'eccesso di libertà consentito ai 7.896 sindaci italiani a causa della eliminazione dei *COMITATI REGIONALI DI CONTROLLO SUGLI ATTI* che con il loro lavoro impedivano l'emanazione di atti in violazione di legge. Un eccesso di libertà, per fare un esempio recente, di un sindaco che vuole vietare ai cittadini di esporre bandiere alle finestre;
- 5. oneri a carico dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, perché** si trova costretta a presentare ricorsi, spendendo migliaia di euro che non sono rimborsati quando i ricorsi sono accolti perché sono previsti dalle leggi dei tariffari che non corrispondono ai costi reali che comporta il ricorrere all'apparato della Giustizia. Un sistema studiato dall'altro secolo e mantenuto oggi per impedire al cittadino di far valere un suo diritto, specialmente contro chi ha eletto o paga per amministrare i beni pubblici.



0
2
0
2

incamper
Periodico dal 1988 www.incamper.org

195 gennaio - febbraio 2020

Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

AL GOVERNO IL DOVERE DI FERMARE I “MULTIFICI”

La circolazione stradale (movimento e sosta dei veicoli) riguarda tutti i cittadini ma la maggioranza dei 7.914 Sindaci emana ordinanze e atti in violazione a quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, nonostante che il Codice della Strada sia in vigore dal 1992. Violano la legge e limitano la libertà di circolazione, e il cittadino non è più in grado, se non incaricando dei legali e dei tecnici, di prendere conoscenza di tutti gli atti né di opporsi nei tempi e modi previsti dalle normative.

In altre parole, il cittadino è un suddito da vessare e tassare; infatti, dati del 2017, molti sindaci impostano i loro bilanci di previsione proprio sugli incassi derivanti dalle multe: una vera tassa occulta, che solo nelle dieci principali città italiane (dati SIOPE) hanno raggiunto la somma di 498 milioni di euro. Nonostante detti incassi non abbiamo trovato un solo Comune che abbia adottato e aggiornato continuamente, a livello informatizzato, il Catasto delle strade e il Catasto delle segnaletiche stradali come previsto dalle normative, uno strumento essenziale per la rimozione delle segnaletiche inutili e poter così risparmiare milioni di euro.

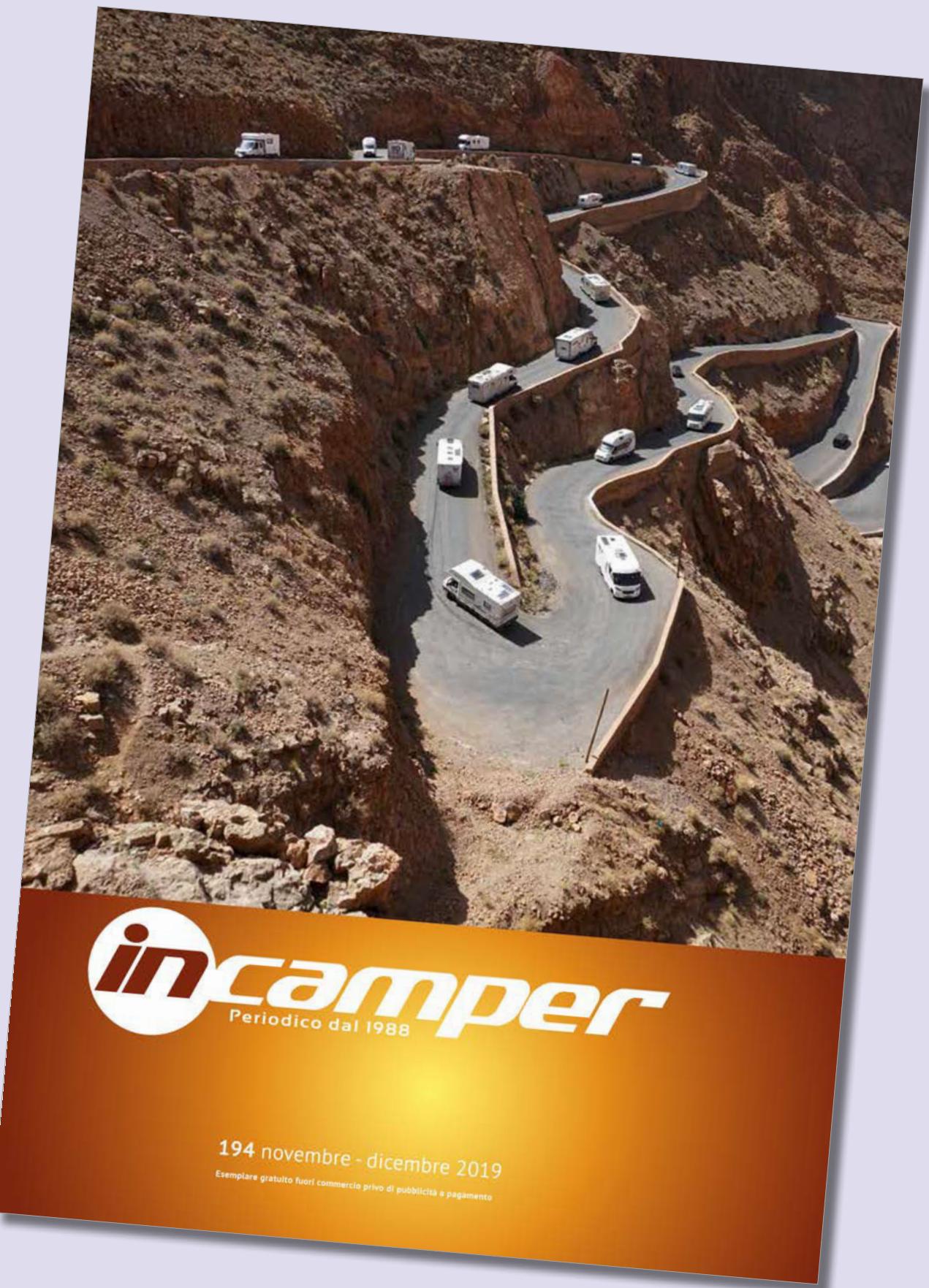
Scaricando da www.incamper.org le nostre riviste, a partire dal 1993, il lettore può leggere le migliaia d'interventi messi in campo dai consulenti giuridici dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, con contenziosi che in certi casi sono giunti anche all'esame della Corte Suprema di Cassazione, per far revocare dal sindaco di turno un atto emesso in violazione di quanto previsto dal Codice della Strada. Interventi che, un cittadino normale, non sarebbe in grado economicamente di attivare e sostenere.

Per evitare il protrarsi di dette vessazioni e il micidiale prelievo di milioni di euro ai cittadini, chiediamo, e v'invitiamo a chiedere al Governo e ai parlamentari di varare tempestivamente una norma per la quale l'introito delle sanzioni riscosse inerenti alla circolazione stradale siano immediatamente così trasferite:

- il 40% al Ministero dell'Interno per assunzione di personale e per il ricambio di veicoli e l'ammodernamento delle attrezzature della Polizia Stradale;
- il 40% al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per assunzione di personale tecnico con l'incarico di verificare la sicurezza delle strade e la conformità della segnaletica stradale;
- il 10% alla locale Polizia Municipale, unicamente destinato al rinnovo di software e hardware;
- il 10% all'Ufficio Tecnico del Comune, unicamente destinato al catasto informatizzato delle strade e delle segnaletiche stradali insistenti sul loro territorio.

A tutti il diritto-dovere di sollecitare via mail i parlamentari e il Governo a emanare detta norma.

Pier Luigi Ciolfi



incamper
Periodico dal 1988

194 novembre - dicembre 2019

Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

UN DOVERE: FERMARE L'IMMUNITÀ DEI SINDACI

Siamo negli anni 2000 ma pare di essere ancora nel Medioevo... Infatti, chi è eletto ad amministrare il bene pubblico può emanare (purtroppo "legitтmamente") provvedimenti in violazione di legge senza subirne un'immediata sanzione. Certo, qualcuno può dire che ci sono i ricorsi da poter presentare contro un atto illegittimo ma sono costosissimi e richiedono anni di tempo. In sintesi, soldi e salute che pochi hanno a disposizione. Tra gli esempi eclatanti, che riguardano tutti gli italiani, ci sono le delimitazioni degli stalli di sosta che attivano una discriminazione spessissimo senza la dovuta istruttoria. Tale impunità fa sì che gli enti proprietari delle strade (nella quasi totalità i sindaci) non prestino la necessaria attenzione quando, con disarmante "superficialità", regolamentano la circolazione stradale, motivo per cui causano contenziosi evitabili e una molteplicità di effetti negativi che ne derivano a cascata a carico della Pubblica Amministrazione e del cittadino: ad esempio in termini di spese per apporre e rimuovere la segnaletica stradale illegittima e/o sanzioni ingiuste. E poiché i sindaci in Italia sono 7.914, parliamo di milioni di euro (segnaletiche stradali doppie e/o obsolete e/o in violazione di legge eccetera) e d'inquinamento (tonnellate di vernici buttate sul suolo) che si potrebbero e si dovrebbero evitare. Citiamo il recente caso del Comune di Vigonza (PD) nei confronti del quale l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è intervenuta dopo che un proprietario di autocaravan è stato sanzionato per violazione dell'articolo 157 del Codice della Strada in quanto superava le dimensioni dello stallo in cui sostava. In simili casi, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti interviene per verificare che la dimensione degli stalli sia legittima e cioè frutto di un'accurata istruttoria finalizzata ad accertare e dimostrare in maniera oggettiva e inconfondibile la fattibilità tecnica di stalli aventi certe caratteristiche, come ad esempio la lunghezza e la larghezza. In risposta all'istanza con cui si chiedeva l'accesso all'ordinanza o altro provvedimento che ha autorizzato l'apposizione di stalli di sosta in via Bachelet e il documento che ne comprovava l'apposizione, il Comune di Vigonza si è limitato a rispondere che gli stalli risalivano a una lotizzazione di fine anni Ottanta del secolo scorso, e che l'amministrazione si è limitata nel tempo a ridisegnarli sul tracciato originario. Una risposta per varie ragioni inaccettabile. In primo luogo l'istanza di accesso non è stata evasa perché non sono stati trasmessi i provvedimenti e i documenti richiesti e ciò costringerà l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti a ulteriori azioni che potrebbero anche sfociare nel ricorso alla giustizia amministrativa. E ciò, tanto per evidenziare gli effetti negativi derivanti dalla superficialità con la quale talvolta operano i pubblici dipendenti. In secondo luogo, un'amministrazione virtuosa non si limita a ridisegnare anno per anno gli stalli, ma ne verifica la regolarità nel tempo, anche in relazione a possibili mutamenti del quadro normativo. Per quanto reso noto dal proprietario di autocaravan sanzionato, gli stalli in via Bachelet nel Comune di Vigonza sarebbero addirittura di dimensioni inferiori a quelle minime previste dal D.M. Ministero Infrastrutture e Trasporti del 5 novembre 2001 recante *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*. Trattasi di aspetti non trascurabili perché tracciare e mantenere stalli di sosta aventi certe caratteristiche piuttosto che altre significa favorire categorie di veicoli e discriminare altre in modo illegittimo. E ciò accade nella maggior parte dei casi senza alcuna preventiva istruttoria. Sul punto, con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avuto modo di chiarire che "...la delimitazione delle dimensioni dello stallo di sosta ha spesso anche la funzione di riservare lo stallo solo ad alcune categorie di veicoli. Difatti, qualora l'ente proprietario della strada riservi un parcheggio a una sola categoria di veicoli attraverso appositi segnali verticali, oppure delimiti le dimensioni degli stalli di sosta in modo tale da consentirne la fruizione solo ad alcune tipologie di veicoli escludendo dalla sosta tutti quei veicoli che per le loro dimensioni non vi rientrano, il relativo provvedimento è viziato da eccesso di potere se non è giustificato da comprovvate esigenze della circolazione o caratteristiche della strada e comunque da una motivazione congrua e logica nonché adeguata alla fattispecie". Alcuni sindaci giustificano la mancanza di istruttoria perché non hanno personale e/o non hanno risorse per aggiornarlo ma questa è una scusa; infatti, il sindaco che prende atto di non avere risorse può attivare la **fusione**, che gode di incentivi statali, con uno o più comuni. Ma come sappiamo, al bene collettivo prevale l'interesse privato del non mollare la poltrona di sindaco. Appare ovvio che in una nazione civile, per evitare che il cittadino continui a rimanere un suddito, al Governo e ai parlamentari compete il dovere di provvedere a istituire un organo (vedi ex CO.RE.CO) che esamini preventivamente i provvedimenti che emanano i gestori delle strade e, se emessi in violazione di legge e/o di procedure, deve procedere all'immediato e personale sanzionamento.

Pier Luigi Ciolfi



incamper
Periodico dal 1988

193 settembre - ottobre 2019

Esempio di prezzo escluso IVA e tasse. Il prezzo complessivo varierà in base alla scelta del cliente.

LA CONSEGNA DELLA CORRISPONDENZA È STRATEGICA PER IL PAESE

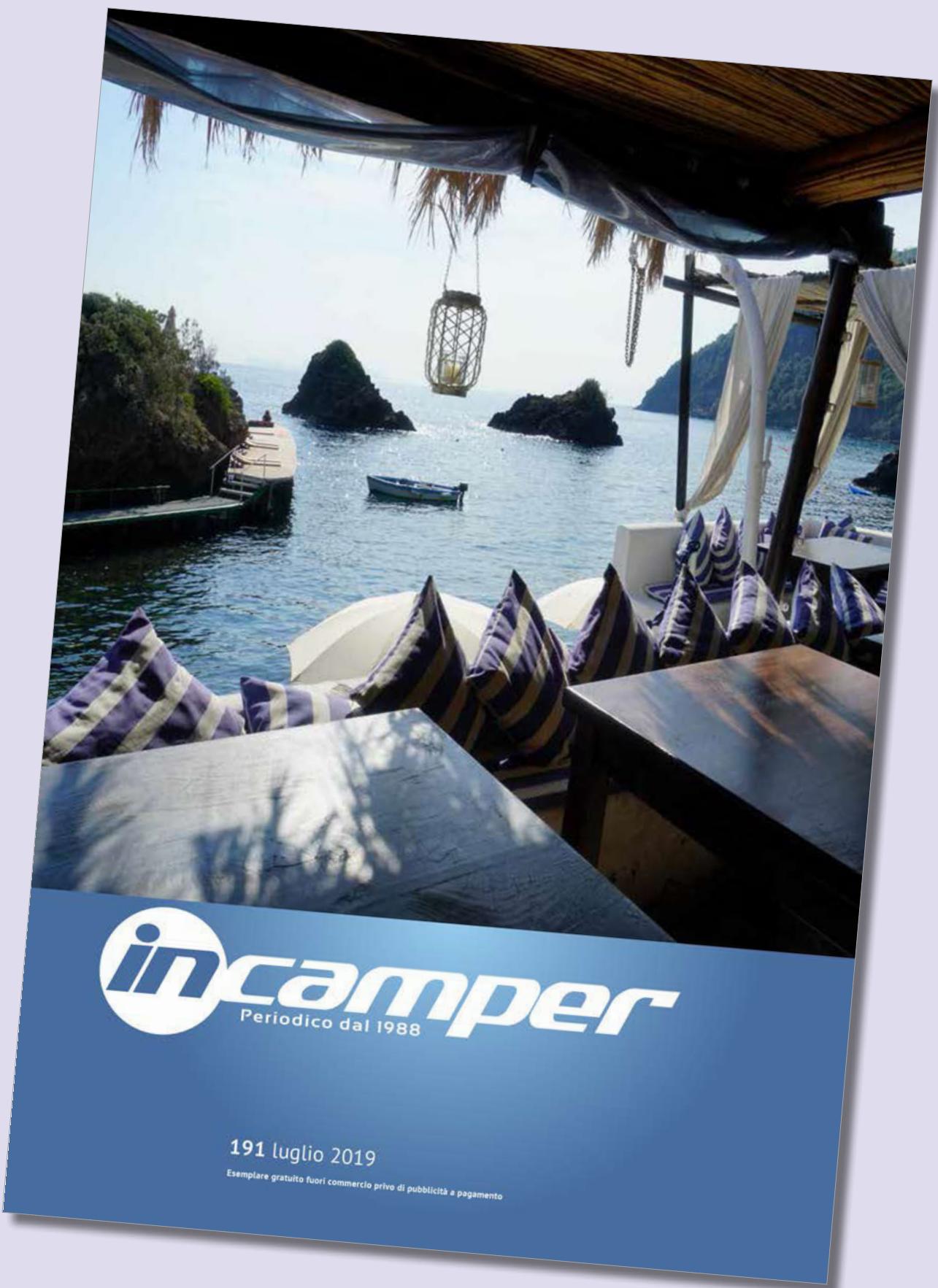
L'esperienza che abbiamo maturato dal 1988, anno di nascita di questa rivista, ha evidenziato che senza la tracciatura della corrispondenza è inutile l'invio di precisi reclami per una mancata consegna che è un danno sia per chi spedisce (poiché paga l'invio) sia per chi non riceve le corrispondenze. Per quanto detto, dal luglio 2017 abbiamo attivato (a pagamento) con Poste Italiane S.p.A. la tracciatura della corrispondenza e nel 2019 abbiamo creato un *software* per informare i destinatari provvisti di mail della mancata consegna di nostre buste e riviste. Oltre che per l'invio dei reclami, la tracciatura della corrispondenza ci ha permesso di aggiornare la banca dati in caso di trasferimenti, di riscontrare eventuali errori nella formulazione dell'indirizzo, di verificare se la società che ci stampa gli indirizzi, non li stampa completamente, di evidenziare una falsa dichiarazione del postino. Inoltre, l'invio di un reclamo alle Poste Italiane S.p.A. è utile al destinatario perché gli consentirà di avere una testimonianza che potrà essergli utile qualora il postino non consegni una corrispondenza vitale tipo *corrispondenze che hanno una scadenza come mutui, banca, concorsi, vendite, fatture eccetera*. A questo punto una riflessione: la tracciatura è un servizio che NON dovremmo pagare a Poste Italiane S.p.A., visto che gli consentiamo d'individuare le "mele marce" che sempre esistono tra i dipendenti, che con tale comportamento danneggiano tutti, *in primis* i colleghi che fanno il loro dovere. Lo stesso valga per i CAP, che ciclicamente le Poste Italiane S.p.A. modificano, facendosi quindi lautamente pagare per consentire lo scarico dei continui aggiornamenti che servono proprio a loro per ottimizzare il servizio risparmiando notevolmente, tanto che chiudono ogni anno con grandi profitti.

Nostro compito chiedere all'Amministratore Delegato di Poste Italiane S.p.A.:

1. la fornitura gratuita degli aggiornamenti CAP;
2. la tracciatura gratuita della corrispondenza quale riconoscimento per i disservizi inerenti alle mancate consegne;
3. l'aumento delle righe nelle quali inserire i dati del destinatario perché per una completa identificazione del destinatario e relativa consegna della corrispondenza pretendono che siano inseriti i dati dell'edificio, della scala, dell'interno, del dato alfanumerico perché alcuni, a tutela della loro privacy, non espongono più il cognome sul campanello e sulla cassetta postale;
4. di attivarsi affinché il numero civico sia posto prima del nome della strada, in modo tale che in caso di troncamenti dell'indirizzo dovuti alla lunghezza dello stesso, nella fase di stampa non sparisca il numero civico che impedirebbe al postino di consegnare la corrispondenza.

In assenza di risposte chiederemo l'intervento del Governo e parlamentari perché la consegna della corrispondenza è vitale per lo sviluppo del paese e per il rispetto dei cittadini/utenti, visti gli altissimi costi delle spedizioni.

Pier Luigi Ciolfi



incamper
Periodico dal 1988

191 luglio 2019

Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

NON SI PUÒ DORMIRE NELL'AUTOCARAVAN?

Ci sono pervenute segnalazioni sulla Legge Regionale Piemonte n. 5 del 22 febbraio 2019 da parte di camperisti preoccupati di non poter sostare con la propria autocaravan, anche di notte, sul territorio piemontese. La disposizione sotto accusa è l'articolo 10 comma 1 che non consente il soggiorno con allestimenti o altri mezzi mobili di pernottamento al di fuori delle aree individuate dagli articoli 6 (campeggi e villaggi turistici) e 8 (aree per il turismo itinerante) salvo alcune eccezioni. Riteniamo utile evidenziare alcuni aspetti per attenuare le preoccupazioni che si stanno diffondendo e per fornire un ausilio agli organi accertatori cui vengono assegnati sempre più nuovi compiti.

La materia regolata dalla Legge Regionale è il turismo e, in particolare, le attività ricettive all'aperto.

La Legge Regionale Piemonte non interviene e non potrebbe intervenire sulla circolazione stradale in quanto materia di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Ciò precisato, nella Legge Piemonte n. 5/2019:

- manca il significato di "soggiorno" o di "soggiornare" nonostante l'articolo 5 contenga le definizioni;
- la parola "pernottamento" è associata agli "allestimenti" e ai "mezzi"; è cioè utilizzata in relazione alla struttura che consente di trascorrere la notte. In tal senso è possibile pernottare in quasi tutti i veicoli;
- si fa riferimento alla sosta e al pernottamento come due concetti distinti.

In ogni caso l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiederà alla Regione Piemonte di modificare la legge per evitare equivoci e scongiurare oneri per utenti e Pubblica Amministrazione. L'Associazione chiederà altresì di partecipare ai tavoli tecnici sui regolamenti di attuazione indicati all'articolo 19 della Legge Regionale.

Nel rammentare che la sosta è definita come la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente (articolo 157 Codice della Strada) invitiamo il legislatore regionale a non lasciare spazi interpretativi che possano indurre l'organo accertatore a sanzionare erroneamente l'autocaravan che sosta nel rispetto dell'articolo 185 del Codice della Strada che, al comma II, dispone: "*La sosta delle autocaravan, dove consentita, sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo.*"

Pier Luigi Ciolfi

SEMPRE GLI UNICI A DIFENDERE I DIRITTI DEI CAMPERISTI

È solo grazie al contributo delle quote associative che dal 1985 la nostra associazione può farlo

di Angelo Siri

La maggior parte degli italiani pensano che sia sufficiente delegare qualcuno perché questi faccia i loro interessi.

Oppure pensano che in questo mondo serva solo una raccomandazione per risolvere i loro problemi. Ovviamente non è così, e lo scoprono sempre tar-

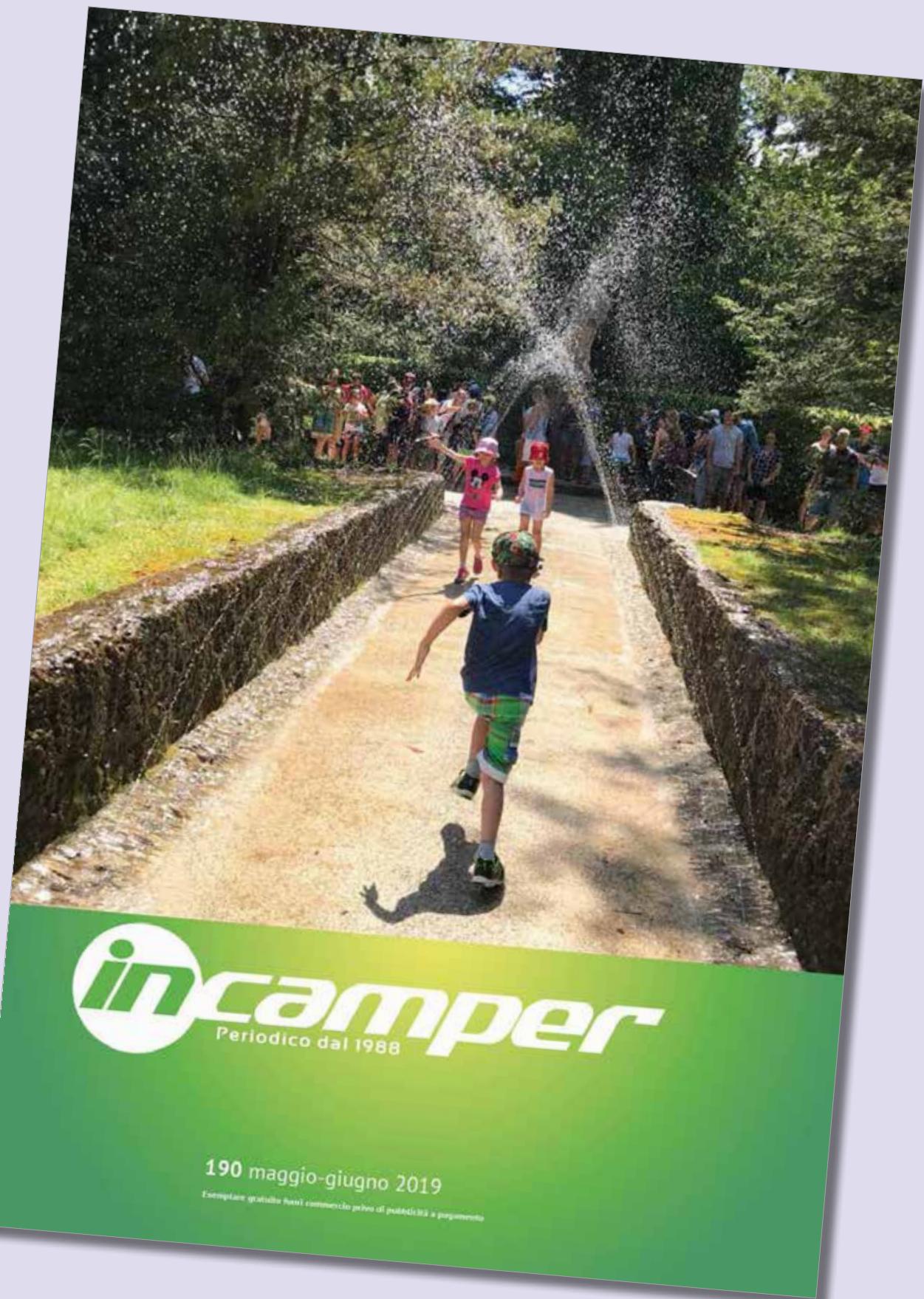
di, e a loro spese, in tutti i campi. Veniamo al nostro settore. È solo merito dei camperisti che hanno compreso quanto fosse fondamentale organizzarsi per far valere i loro diritti se, dal 1985, grazie al contributo delle loro quote associative, è attiva l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti.

La sensibilità a versare il contributo sociale NON è ancora patrimonio di alcuni camperisti

Un contributo sociale che ormai, essendo fermo da anni a soli 35 euro l'anno, corrisponde mediamente a 1/3 di un rifornimento di carburante, tra l'altro recuperabili attraverso le nostre scontistiche, tra le quali polizze assicurative molto favorevoli. Tuttora ci troviamo di fronte camperisti che:

1. chattano sui social lamentandosi oppure chiedendo informazioni ma si guardano bene dall'associarsi;
2. aspettano che gli altri facciano, salvo arrabbiarsi e scrivere quando sbattono contro una sbarra o un divieto anticamper... ma si guardano bene dall'associarsi;
3. appena hanno un problema di postvendita e devono difendere i loro diritti, ci scrivono pensando che versando 35 euro per l'anno in corso li si debba sostenere per la parte tecnico-giuridica che costa migliaia di euro;
4. appena trovano una contravvenzione sul parabrezza ci scrivono pensando che versando 35 euro per l'anno in corso li si debba sostenere per il ricorso che costa migliaia di euro (costi presunti perché non tutti i ricorsi si vincono davanti al Giudice di Pace, e occorre presentare ulteriori ricorsi in Corte di Appello e in alcuni casi in Cassazione);
5. appena hanno trovato il blocco euro 0 -4 ci scrivono chiedendoci d'intervenire, logicamente senza pensare minimamente ad associarsi, dando per scontato che a noi compete l'onere di attivare ricerche giuridiche, aggiornare i software e intraprendere azioni legali;
6. hanno avuto notizia della legge approvata dalla Regione Piemonte dove si vieta il soggiorno nelle autocaravan e ci scrivono chiedendoci d'intervenire e informarli ma non si associano, lasciando agli altri sostenere le spese per studi, incontri e ricorsi eccetera;
7. credono basti la loro iscrizione a un club che svolge attività ludiche, dimenticando che per contrastare chi vieta la sosta e la circolazione alle autocaravan è indispensabile anche l'iscrizione all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, unica da sempre a intervenire in modo continuo, verificabile e fattivo;
8. non hanno capito (o non vogliono capire) che siamo autofinanziati perché non riceviamo contributi, salvo le quote sociali, e non vendiamo pubblicità; quindi, il loro contributo sarebbe determinante se durasse negli anni.

Ora, però, ci sembra doveroso rendere merito e ringraziare tutti quei camperisti che da anni hanno capito il valore dell'associazionismo e che, con le loro quote associative, anno dopo anno ci hanno consentito e ci consentono di proseguire la quotidiana battaglia per far valere i nostri diritti, oltre a permetterci di studiare e presentare a chi abbiamo eletto a rappresentarci proposte concrete per sviluppare il turismo integrato, di cui quello itinerante è parte fondamentale.



incamper
Periodico dal 1988

190 maggio-giugno 2019

Esempio gratuito non è commerciale privo di pubblicità e pagamento

LA RINASCITA ELIMINA LO SPRECO

Prime analisi e proposte per riorganizzare le istituzioni e far ripartire così lo sviluppo socioeconomico del Paese

di Pier Luigi Ciolfi

Siamo nel 2019 ma nel nostro paese l'organizzazione tecnico-giuridica preposta a gestire i beni pubblici e la vita dei cittadini sembra essersi fermata all'altro secolo. Oggi, con oltre 5 milioni di cittadini sotto la soglia di povertà, milioni di disoccupati e sottoccupati e nel contempo con il numero più alto di ricchi in Europa, ciò non

è più tollerabile. Per non scadere nella demagogia, affrontiamo i fatti e forniamo a chi abbiamo eletto al Parlamento alcune proposte per attivare LA RINASCITA socioeconomica del paese. A nostro parere, gli interventi utili per iniziare LA RINASCITA (e che non comportano oneri) riguardano l'erogazione della GIUSTIZIA. Infatti, una gestione del-

la giustizia inefficiente intralciava lo sviluppo economico, allontana il cittadino dalla vita pubblica e impedisce investimenti per la creazione di posti di lavoro. Un ambito nel quale reputiamo urgente un cambio di rotta riguarda la riorganizzazione dei COMUNI e il potere dei SINDACI. Di seguito, il nostro attivo contributo di analisi e proposte.

PROPOSTA: ELIMINARE I DEHORS LUNGO LE STRADE E RIPRISTINARE GLI STALLI DI SOSTA PER AUMENTARE LA SICUREZZA STRADALE ED EVITARE DI ASSUMERE BEVANDE E ALIMENTI TRA I TUBI DI SCARICO



RIORGANIZZAZIONE DEI COMUNI E DEI POTERI DEI SINDACI

“Fatta la legge, trovato l’inganno”. Se dapprima era un detto popolare che evocava la propensione di taluni ad aggirare le leggi dello Stato, da decenni a trovare l’inganno per aggirare le leggi fatte a tutela del cittadino sono coloro che abbiammo eletto ad amministrare il bene pubblico (Stato, Regioni e Comuni). Infatti, nel nostro paese molti amministratori pubblici e molti pubblici dipendenti mantengono un atteggiamento arrogante, tipico di chi non ha nulla da rischiare, consapevoli della propria impunità e impunitabilità; per cui, a pagare per gli errori degli incapaci, incompetenti e impreparati saranno sempre i cittadini.

Tali individui praticano un eccessivo formalismo quale ostacolo invalicabile alle giuste rivendicazioni dei cittadini: **abusi e soprusi costantemente praticati nei confronti del**

cittadino grazie a un guazzabuglio normativo, inserito a ondate successive, tendente a scoraggiare qualunque volontà di esercizio dei diritti fondamentali previsti dalla Costituzione. Ancora oggi ci troviamo di fronte a istituzioni pubbliche organizzate a protezione di chi vi lavora e di chi esercita il potere anziché messe al servizio dei cittadini. Una situazione che non può essere il patrimonio di uno Stato di Diritto, di uno Stato Moderno al servizio dei meno abbienti e di coloro che hanno frequentato la sola scuola dell’obbligo. Per non incorrere nel facile ma inutile qualunquismo, a conferma di ciò, riportiamo uno dei tanti fatti quotidiani in cui ci si può imbattere. Il giudice accoglie il ricorso contro una contravvenzione, dichiara illegittimo il divieto emanato dal sindaco contro la circolazione e sosta delle autocaravan e conclude accogliendo il ricorso e compensando le spese tra le parti. Da pagina 14 l’ultima sentenza:

apprezzabile nella disamina del diritto ma incoerente nella compensazione delle spese tra le parti perché il cittadino, pur ottenendo il riconoscimento del suo diritto, deve comunque pagare.

E paga ben quattro volte, perché sono a suo carico:

- i costi che il Comune ha sostenuto per attivare un provvedimento illegittimo (tempo degli impiegati e dei vigili urbani, carta per i documenti, acquisto e installazione della segnaletica stradale verticale e la conseguente disininstallazione della stessa segnaletica);
- i costi che ha sostenuto la Prefettura per preparare la pratica e per il giudizio;
- i costi dell’attività che l’Ufficio giudiziario è costretto a svolgere per istruire e decidere la causa;
- i costi del patrocinio, perché senza l’ausilio di un avvocato il cittadino, inesperto di diritto, non avrebbe alcuna possibilità di vedere riconosciuta la sua ragione.

PROPOSTA: VIETARE L’USO DEGLI AVVISI NON PREVISTI DAL CODICE DELLA STRADA, UTILIZZATI PER INDURRE IL CITTADINO A PAGARE SUBITO, EVITANDO CHE PRESENTI RICORSO

<p>Gemeinde Toblach Autonome Provinz Bozen - Südtirol Gemeinderat</p> <p>Mitteilung auf einen Verstoß gegen die St.V.O.</p>	<p>Comune di Dobbiaco Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige Avviso di violazione al C.R.S.</p>	<p>COMUNE DI SESTRI LEVANTE PROVINCIA DI GENOVA PREAVVISO DI ACCERTAMENTO 39804</p>
<p>VEICOLO</p> <p>ART. 146/2° c. € 41,00 per 5 gg. < 28,70</p> <p><input type="checkbox"/> ART. 146/2° c. nonostante il divieto imposto con il provvedimento segnato</p> <p><input type="checkbox"/> 1g - in area vietata <input type="checkbox"/> 1h - in area vietata permanentemente <input type="checkbox"/> 1i - in area vietata con rimozione forzata <input type="checkbox"/> 1j - in area vietata con rimozione di policia stradale <input type="checkbox"/> V.V.F. <input type="checkbox"/> Scorrimento</p> <p><input type="checkbox"/> 1k - circolazione in zona a traffico limitato <input type="checkbox"/> 1l - circolazione di autorizzazione</p> <p><input type="checkbox"/> ART. 7/1° c. € 25,00 (entro 5 gg. € 17,50) 1m - in area a pagamento, protrattosi successivamente all'accertamento di mancata corrispondenza della ricevuta, la sosta per ore</p> <p><input type="checkbox"/> 1n - in area a pagamento oltre la scadenza risultante dal tagliando espedito, a prezzo minimo di tempo scaduto da ore complessive a corrispondere a periodi di violazione</p> <p><input type="checkbox"/> ART. 7/15° c. € 41,00 (entro 5 gg. € 28,70) 1o - in area a pagamento, prolungando la violazione al di là</p> <p><input type="checkbox"/> ART. 143/11° comma 1 (entro 5 gg. € 163,00) (entro 5 gg. € 114,10) <input type="checkbox"/> 1p - una circolazione ordinaria in senso opposto a quello consentito dc. 4 punti</p>		
<p>VEICOLO</p> <p>AVVISO DI CONTESTAZIONE N° 1026</p> <p>CITTÀ DI MINTURNO PROVINCIA DI CASERTA CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE</p>		
<p>AVVISO</p> <p>AVVISO DI ESTINZIONE E DI RICORSO VEDI RETRO</p> <p>Per le modalità di estinzione e di ricorso vedi retro</p> <p>E ammesso il pagamento in riserva edotta, dal momento dell'invio della contestazione o della denuncia della violazione: <input type="checkbox"/> entro 5 giorni in caso di ricevuta comunitaria del 30% (30 giorni per violazioni che non prevedono scissione patente di guida o confisca) <input type="checkbox"/> dal 60 gg. in misura ridotta di € 110,00 - € 110,00, per spese (notifica e proced.) <input type="checkbox"/> dal 61 stesso gg. viene costituita l'offerta esclusiva per il pagamento della metà del massimo inviato maggiore delle spese prese il Comando Polizia di Livallongo sito in via 41 o via 41/A, oppure p.c. 16101 TORINO, Comune di Livallongo - Servizio TASSAZIONE TRAFFICO</p>		
<p>SANZIONE AMMINISTRATIVA</p> <p>Euro € 410,00</p> <p>L'infrazione non è assenza del titolare non si</p>		

Si tratta di procedimenti giudiziari nei quali non si richiede di interpretare nuove norme ma di applicare la legge 336 varata nel lontanissimo 1991 e poi inserita dal successivo anno nel Nuovo Codice della Strada.

Una legge sulla libera circolazione e sosta delle autocaravan che dovrebbe essere semplice far rispettare poiché confermata da sentenze di ogni ordine e grado, circolari, direttive ministeriali, lettere dei ministeri, pubblicazioni.

Invece, ancor oggi dobbiamo purtroppo assistere alle ripetitive vessazioni che alcuni sindaci perpetrano a danno dei cittadini non riconoscendo loro la libera circolazione e sosta con le autocaravan, come previsto dalla citata legge e dal Codice della Strada. Pertanto, il compensare le spese e/o prevedere miseri rimborsi per le attività legali NON è erogare giustizia ma penalizzare il cittadino che si oppone a un sopruso di uno degli oltre 8.000 sindaci italiani.

A conferma di quanto detto riportiamo un esempio concreto che ha visto l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti invia-

re un esposto alla Corte dei Conti in data 8 febbraio 2016 non ottenendo alcun risultato (documento completo inserito in: www.coordinamentocamperisti.it), e da cui si evince che dal 2005 al 2015 il Comune di San Vincenzo (LI) ha adottato provvedimenti limitativi alla circolazione delle autocaravan, dai quali, come meglio specificato nel prosieguo sono derivati:

1. contenziosi dinanzi alla magistratura ordinaria conclusi con l'annullamento di verbali di violazione del Codice della Strada e condanna del Comune al pagamento delle spese di lite;
2. contenziosi dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana conclusi con l'annullamento di un'ordinanza sindacale e la condanna del Comune al pagamento delle spese di lite in favore dei ricorrenti;
3. utilizzo di risorse economiche da parte del Comune per il conferimento degli incarichi di assistenza e difesa legale nei processi
4. impugnative al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con invito e diffida a rimuovere la segnaletica e conseguente impiego di risorse statali e comunali per le procedure di sopralluogo, istruttoria e per le relative decisioni;
5. utilizzo di risorse economiche e del personale da parte del Comune per l'acquisto, l'installazione, la copertura e la rimozione della segnaletica stradale illegittima;
6. utilizzo di risorse economiche e del personale da parte del Comune per riscontrare le istanze e la corrispondenza in merito alle illegittime limitazioni alle autocaravan;

suddetti. Infatti, per i processi avanti al Tribunale di Livorno e al T.A.R. Toscana il Comune ha necessariamente adottato i provvedimenti gestionali conseguenti ivi compresi gli impegni di somme necessarie per far fronte al pagamento delle competenze professionali dell'Avv. Giovanni Ciro Pacilio e dell'Avv. Renzo Grassi;



PROPOSTA: RISPETTARE QUANTO PREVISTO DAL CODICE DELLA STRADA PER LA CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN, FAVORENDONE UNO SVILUPPO DEL TURISMO A BASSO IMPATTO AMBIENTALE



7. danni patrimoniali e non patrimoniali alle famiglie in autocaravan che sono state ingiustamente sanzionate, obbligate a recarsi in altro territorio perché anche la mera sosta veniva ingiustamente preclusa;

8. danni all'economia del territorio che non ha fruito del turismo in

autocaravan e dell'indotto che questa genera;

9. danno all'immagine dello stesso Comune di San Vincenzo, percepito come ostile ai camperisti e irrispettoso della legge e delle decisioni delle Autorità Giudiziarie competenti; danni questi ultimi incalcolabili che si protraggono

nel tempo nonostante l'annullamento delle ordinanze e la rimozione della segnaletica stradale.

Al Governo, ai parlamentari, chiediamo di essere i rappresentanti dei cittadini e dei loro diritti, d'intervenire per far cessare questo scandalo e risparmiare milioni di euro. A nostro parere si tratta di attivare quanto segue.

**2011
SAN VINCENZO (LI)
NO CAMPER**



**2015
SAN VINCENZO (LI)
SI CAMPER**



1. FERMARE IL “MULTIFICO”

Obiettivo: eliminare gli sprechi e le gabelle, aumentare la sicurezza stradale, rispettare i cittadini.

Aumenta di anno in anno il numero dei sindaci che inseriscono nei bilanci di previsione introiti per milioni di euro provenienti dalle sanzioni per violazione del Codice della Strada. Un'aberrante azione, come se gli italiani fossero una popolazione barbarica che trova appagamento violando la legge. Al contrario, alla civiltà degli italiani si contrappone l'azione in violazione di legge delle amministrazioni comunali che, pur di far cassa, in una perenne carenza di stalli di sosta a fronte di un parco veicoli in continuo aumento, autorizzano l'installazione di dehors che riducono gli spazi, creano stalli di sosta a pagamento in piazze e lungo le strade in violazione della Legge n.122/89 (detta “Legge Tognoli”), disegnano stalli di sosta di lunghezza ridotta e/o riservati alle autovetture, installano autovelox con lo scopo d'intrapololare chi guida anziché favorire la sicurezza stradale, installano segnaletiche incomprensibili eccetera... Inoltre, inseriscono impropriamente nei bilanci previsionali gli introiti derivanti dalle sanzioni per violazione del Codice della Strada, in molti casi estorte attraverso vere e proprie “trappole” ideate ad arte. Un MULTIFICO che drena milioni di euro ogni anno ai cittadini. A detti sindaci non interessa se, poi, alcuni cittadini ricorrono e s'intasano prefetture e tribunali, creando micidiali ritardi nell'erogazione della giustizia che creano milioni di euro di costi alla stessa e ai cittadini. Anzi, in molti casi, non si presentano in giudizio trasformando il giudice in un loro dipendente che con la sua sentenza, anche quando accoglie il ricorso del cittadino, poi lo penalizza compensando le spese e/o le prevede in modo irrisorio.



NEGLI ULTIMI DUE ANNI I COMUNI ITALIANI HANNO INCASSATO CIRCA 3 MILIARDI DI EURO di gettito extratributario per multe, ammende, sanzioni e oblazioni. Una cifra enorme che poi non è spesa in manutenzione e pulizia strade, quindi, non ritorna ai cittadini. Un esempio da cancellare: **A Firenze ci sono oltre 70.000 stalli di sosta a pagamento (strisce blu) gestiti dalla Servizi alla Strada SpA, 950 parcometri, decine di autovelox e varchi, centinaia di dehors autorizzati che sottraggono stalli di sosta: ecco perché è la seconda in Italia con circa 60 milioni di euro nel 2018 per incasso. A fronte di tale cifra abbiamo una città con marciapiedi e strade scassate, impestata di segnaletiche stradali verticali superflue e/o incomprensibili e da segnaletiche stradali verticali che inquinano e possono essere ridotte come impatto ambientale del 25% semplicemente non delimitando per lunghezza gli stalli di sosta lungo le strade.**

MILIARDI SOTTRATTI AI CITTADINI. NON ESSENDO FACILE SOSTITUIRE UN SINDACO, CAMBIAMO LE REGOLE. AL GOVERNO CHE TUTELA TUTTI I CITTADINI INTERVENIRE COME INDICATO A FIANCO.

LE PROPOSTE

1. L'introito delle sanzioni riscosse dev'essere immediatamente così trasferito:

- **il 40% al Ministero dell'Interno per assunzione di personale e per il ricambio di veicoli e l'ammodernamento delle attrezzature della Polizia Stradale;**
- **il 40% al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per assunzione di personale tecnico con l'incarico di verificare la sicurezza delle strade e la conformità della segnaletica stradale;**
- **il 10% alla locale Polizia Municipale, unicamente destinato al rinnovo di software e hardware;**
- **il 10% all'Ufficio Tecnico del Comune, unicamente destinato al catasto informatizzato delle strade e delle segnaletiche stradali insistenti sul territorio.**

2. Con particolare riguardo alla procedura di ricorso contro le sanzioni per violazione del Codice della Strada, è ormai inderogabile che sia:

- eliminato il ricorso alla Prefettura;
- applicato il processo civile tematico anche dinanzi al Giudice di Pace;
- eliminato il contributo unificato e qualsiasi altra tassa e/o imposta;
- penalizzato, ai fini delle spese di lite, la parte che non si presenta in udienza;
- introdotto il termine di due mesi dalla presentazione del ricorso per il deposito della sentenza;
- riservata la gestione amministrativa degli Uffici giudiziari a dipendenti che non siano giudici, lasciando così a questi ultimi il solo compito di giudicare.

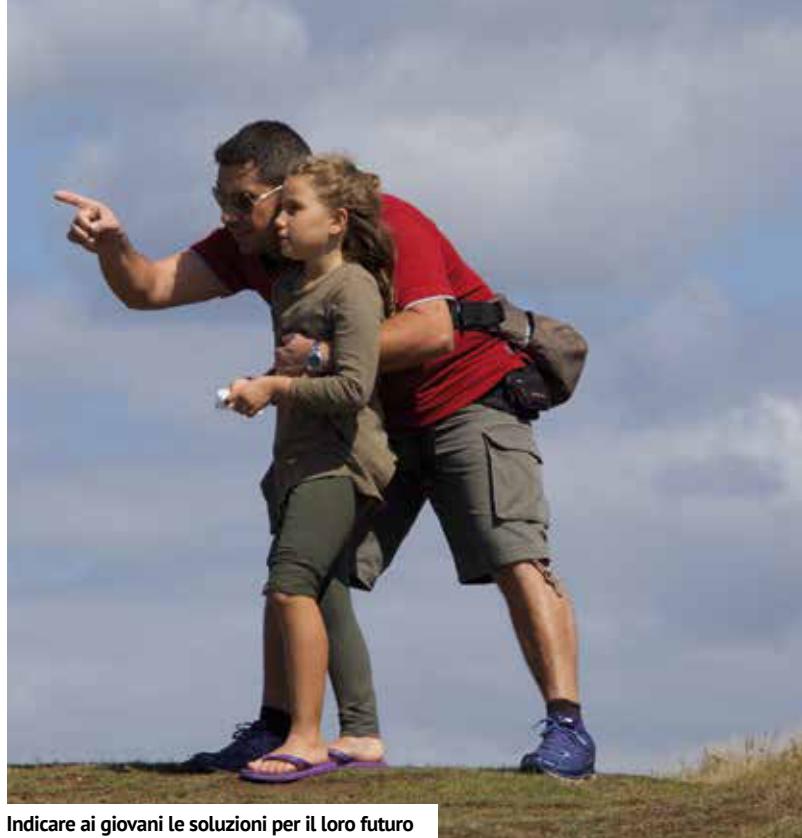
2. I PROCESSI

Obiettivo: riduzione dei tempi per i processi, rispetto del cittadino e dei professionisti, risparmio di milioni di euro.

LE ANALISI E LE PROPOSTE

I processi sono spesso caratterizzati da differimenti, intervalli di tempo biblici tra udienze e requisiti procedurali inutili. La classe forense è continuamente ostacolata nella propria funzione, tra incombenze evitabili e inutili formalismi. A subire le conseguenze della disorganizzazione e inefficienza che attraversa l'ambiente giudiziario è sicuramente il cittadino, cioè colui che ha necessità di tutela e nel cui interesse è predisposto il servizio-giustizia. Pertanto, a tutti il compito di sollecitare il Governo e i parlamentari affinché provvedano a mettere in agenda i sottostanti punti.

1. Orari di udienza - Avvocati e cittadini devono arrivare puntuali all'udienza perché il ritardo e, quindi l'assenza, può costare caro: dall'impossibilità di esercitare i poteri del difensore e della parte fino, in certi casi, all'esito infausto della causa. Non solo, in alcuni tribunali le udienze sono ancora fissate tutte alla stessa ora e questo determina un micidiale affollamento nei corridoi e, soprattutto, ore di attesa. Inoltre, se il Giudice non è puntuale, obbliga difensori e cittadini a perdere mattinate intere nei palazzi di giustizia. Per rispettare parti e difensori e per ridurre al minimo costi e frustrazioni, il legislatore deve prevedere pari obblighi; quindi, per prima cosa, occorre rendere obbligatorio un orario diverso per ciascuna udienza e, quali dipendenti pubblici, anche i magistrati devono timbrare il cartellino delle presenze.



Indicare ai giovani le soluzioni per il loro futuro

2. Distinte fasce orarie per tipologie di attività

- Organizzazione è uguale a efficienza. Ma non ci può essere efficienza se permane la cattiva abitudine di fissare le udienze senza criterio; quindi, per ottimizzare il lavoro, come già fanno molti magistrati, le fasce orarie devono essere diversificate anche per tipologie d'attività.

3. Tempi di fissazione delle udienze

- Ai sensi del Codice di procedura civile, iscritta la causa a ruolo il giudice istruttore può differire la data della prima udienza fino a un massimo di 45 giorni e, nello stesso processo, l'intervallo tra l'udienza destinata esclusivamente alla prima comparizione delle parti e la prima udienza d'istruzione, e quello tra le successive udienze di istruzione, non può essere superiore a 15 giorni salvo che, per speciali circostanze, delle quali dovrà farsi menzione nel provvedimento, sia necessario un intervallo maggiore. Questo è quanto afferma la legge; ma il cittadino la vede continuamente violata dai magi-

strati, e ciò senza alcuna motivazione. Questo è il "vero" problema della giustizia: il tempo; che, trascorrendo, costa ai cittadini e all'apparato della stessa. La strategia da approntare per smaltire i processi pendenti richiede una riflessione di ampio respiro ma per i nuovi processi il Governo deve istituire un ANNO ZERO, a partire dal quale le cause seguiranno le cadenze già previste dalla legge, ma trasformate in obbligo.

4. Flussi informativi - Dev'essere previsto l'obbligo per il capo dell'ufficio giudiziario di inviare al Ministero della Giustizia un flusso informativo ogni 15 giorni contenente l'elenco e le criticità relativi a procedure adottate, utilizzo del personale, tipologie di processi pendenti, caratteristiche dell'edificio, sistemi d'informatizzazione (macchinari con il loro costo: previsione ammortamento e programmazione delle manutenzioni), presentando precise proposte operative per ciascuna criticità rilevata.

3. RIPRISTINO DEI CORECO

Obiettivo: Trasparenza, facilità di comprensione dei provvedimenti, controllo preventivo, risparmio di milioni di euro.

L'ANALISI

Ogni volta che un cittadino italiano si trova davanti a un pubblico amministratore (colui che dovrebbe comandare, obbedendo ai cittadini che lo hanno eletto) scopre un nuovo Sovrano che emana norme con una terminologia e con un sistema "a scatole cinesi", dove un provvedimento ne richiama un altro e via di seguito, creando un intreccio tale da disorientare il cittadino, trasformandolo di fatto in suddito. Poi... solo se il cittadino leso nel suo diritto ha tanti soldi, conosce professionisti in grado di analizzare e contrapporsi validamente a un provvedimento, se ha tanta salute (i giudizi arrivano dopo anni e anni), riesce a veder dichiarata l'illegittimità dell'atto; ma nessuno gli restituisce lo stress, il tempo perso, i diritti di cui è stato privato, col triste risultato che quasi mai, come sopra detto, recupera i soldi spesi. Le soluzioni, per evitare che la tecnica del rinvio a provvedimenti impedisca una facile comprensione per i cittadini, sono semplici e a costo zero, alla luce dell'informatizzazione e dell'obbligo di pubblicazione degli atti sull'albo pretorio on line.

LA PROPOSTA

A tutti il compito di sollecitare il Governo e i parlamentari affinché provvedano a:

1. obbligare l'Amministrazione Pubblica in modo tale che nel provvedimento (atto, autorizzazione, concessione, ordinanza eccetera) vi siano solo richiami a precisi articoli e commi, allegando sia i documenti richiamati sia i documenti facenti parte dell'istruttoria,

evitando quindi richiami a leggi in generale. Ancora più facile, grazie a Internet, prevedere l'obbligo di un collegamento ipertestuale per ogni atto o provvedimento richiamato, in maniera tale che con un semplice "click" si possa accedere al documento. Ciò darebbe la dovuta trasparenza ed eviterebbe al cittadino l'onere della ricerca;

2. attuare l'art. 130 della Costituzione, riattivando i CORECO ed estendendo il controllo a tutti gli atti amministrativi degli enti locali che limitano i diritti dei cittadini. Questo è oggi ancor più necessario, visto l'ampliamento dei poteri in capo ai dirigenti degli enti locali. Oggi, infatti, i sindaci hanno più poteri di un Presidente del Consiglio dei Ministri, poiché non sono più soggetti al controllo preventivo esercitato dai Comitati Regionali di Controllo (CORECO), organi delle Regioni istituiti in attuazione dell'art. 130 della Costituzione. I CORECO esercitavano il controllo di legittimità su tutte le deliberazioni dei consigli e delle giunte che, all'epoca della loro istituzione, rappresentavano la maggior parte degli atti amministrativi degli enti locali nonché, in casi determinati dalla legge, potevano esercitare anche il controllo di merito. Ma, di punto in bianco, mentre i cittadini erano assopiti davanti al televisore, i CORECO furono fatti sparire con 3 colpi di mano. Primo attacco, la legge n. 142 del 1990, che abolì il controllo di merito e ridusse gli atti sottoposti a controllo di legittimità, rendendolo obbligatorio solo per le deliberate riservate alla competenza del consiglio comunale o provinciale. Secondo attacco, la legge n. 127 del 1997 c.d. Bassanini-bis e il D.Lgs. 267 del 2000 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), provvedimenti con i

quali gli atti sottoposti a controllo di legittimità furono ulteriormente ridotti. Attacco finale, la legge costituzionale n. 3 del 2001 che, nel riformare il Titolo V della Carta costituzionale, ha abrogato l'art. 130 della Costituzione, facendo sparire i CORECO in modo che l'ente locale potesse emanare un atto con efficacia immediata senza alcun controllo preventivo di legittimità. In altre parole, l'ente locale emana un atto che incide direttamente sui diritti, lasciando ai cittadini l'eventuale controllo successivo attraverso impugnazioni giurisdizionali o gerarchiche onerose e defatiganti visti gli elevati costi e i lunghi tempi. Un esempio concreto lo viviamo quotidianamente in tema di circolazione stradale. In particolare, le famiglie in autocaravan lo vivono dal 1991, perché non passa giorno senza che un sindaco o semplice dirigente, in spregio alla legge Fausti n. 336 del 1991, al Codice della Strada del 1992 e alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, istituisca un divieto, una limitazione con ordinanza illogica, contraddittoria, senza alcuna preventiva attività istruttoria. Un'attività incontrollata che produce danni, spreco di risorse, aggravio del carico di lavoro dei magistrati e intasa le aule giudiziarie di opposizioni a sanzioni amministrative per violazioni del Codice della Strada. Senza contare gli oneri alle famiglie, costrette a intraprendere onerosi contenziosi per difendere un loro sacrosanto diritto. Dal 2001 il cittadino è nudo davanti all'esercito degli oltre 8.000 sindaci italiani e altri enti che possono emanare un provvedimento illegittimo con efficacia immediata che limita i diritti del cittadino e/o gli impone costi.

4. ACCORPAMENTO DEI COMUNI

Obiettivo: eliminare gli sprechi e risparmiare milioni di euro.

L'ANALISI

Negli ultimi trent'anni ho incontrato tantissimi sindaci di piccoli centri che, nonostante fossero stati sollecitati, dichiaravano che per mancanza di personale e di soldi non erano in grado d'intervenire per monitorare l'inquinamento acustico e/o atmosferico; per la rilevazione delle criticità nelle infrastrutture a loro assegnate in gestione; per la redazione di un Piano Comunale di Emergenza, testato con il metodo Augustus; per la redazione di un Piano Strutturale elaborato con la procedura di Agenda 21. Si lamentavano inoltre di essere abbandonati in tutti gli aspetti, in particolare per l'assistenza sanitaria, perché negli ultimi trent'anni sono stati chiusi via via ospedali, Pronti Soccorso e altri servizi che erogavano prestazioni. Per non parlare della Polizia Locale, alla quale competono tantissimi compiti, ridotta a poche unità, oltre all'assenza, in molti casi, di un Ufficio Tecnico. A tali lamenti e alla mancata applicazione della legge per la tutela dell'igiene e sicurezza pubblica ho sempre risposto: ...unitevi con i comuni limitrofi, oppure ...dimettetevi e consegnate "le chiavi della città" al Prefetto che è lo Stato ...Abbate il coraggio di

farlo! Inutile esortazione... l'attaccamento alla poltrona era maggiore e la speranza di ricevere finanziamenti sempre presente. Ho altresì incontrato sindaci che erano invece felici di trovarsi a gestire piccoli comuni con un grande territorio, perché, eletti con pochi voti facilmente conseguibili grazie a promessi favori, potevano decidere rapidamente di attivare azioni a favore di privati anche in violazione di legge; a danno non solo del loro territorio ma di vaste aree circostanti, poiché detti interventi andavano a modificare a monte e in modo micidiale la situazione idrogeologica di ampi territori, soprattutto a valle.

LA PROPOSTA

Per quanto detto, è inderogabile per il nostro paese la tempestiva fusione dei piccoli comuni, considerando che quelli con meno di 5.000 abitanti sono più del 70% degli oltre 8.000 comuni italiani.

È, infatti, solo attraverso processi di aggregazione e gestione associata e la razionalizzazione e il contenimento della spesa degli enti locali che si può incrementare lo sviluppo socioeconomico locale; poiché si stima che questa azione porterebbe a un risparmio di almeno 150 milioni di euro ogni anno. Tutto ciò andrebbe logicamente realizzato mantenendo sul territorio sportelli multifunzionali per le pratiche dei cittadini. La base minima demogra-

fica di un comune è indispensabile che sia con una popolazione residente non inferiore ai trentamila abitanti, perché il legislatore, nel 1991, comprendendo che la circolazione stradale fosse una delle basi dello sviluppo e di vita di un territorio, provvide a varare il Nuovo Codice della Strada nel quale, all'articolo 36, vi è l'obbligo per i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti ad adottare il **Piano Urbano del Traffico (abbreviato in PUT)**, cioè un insieme coordinato d'interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale. Tra le molte relazioni e gli studi presentati negli anni per evidenziare detta esigenza, è particolarmente utile leggere la relazione del Ministero dell'Interno del febbraio 2015: *FUSIONI: quali vantaggi?*, a cura della Direzione Centrale della Finanza Locale - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali. Visto che sono fallite tutte le soluzioni adottate nel tempo dai vari governi, tese a convincere le comunità locali a superare le logiche "di campane", oggi i parlamentari eletti e il Governo devono comprendere l'ineludibilità d'intervenire affinché sia lasciata al secolo scorso la divisione amministrativa in COMUNI, passando all'AMMINISTRAZIONE PER AREA DEMOGRAFICA. Una misura irrevocabile, specialmente in considerazione dei vantaggi in termini di efficienza dei servizi e di minore pressione fiscale che ne deriverebbe a favore delle stesse comunità. Ovviamente, per lo sviluppo socioeconomico, i COMUNI devono mantenere il patrimonio storico, le loro tradizioni, le loro peculiarità. E i loro cittadini e/o associazioni devono avere la possibilità di presentare progetti al vaglio della nuova amministrazione per il loro eventuale finanziamento.



Sentenza apprezzabile nella disamina del diritto ma incoerente nella compensazione delle spese tra le parti perché il cittadino, pur ottenendo il riconoscimento del suo diritto, deve comunque pagare per ben quattro volte (vedi a pagina 7)

Pag. 1 di 7



UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE

di GENOVA

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

IL GIUDICE ONORARIO di PACE

Dott. MARIANGIOLA GIORGETTI

SENTELENZE
N° 8841/18 R.G.
N° 76129 Sent.
N° 60418 Cron.
N° Rep.
Oggetto: 150/18

all'udienza del 15/01/2019 ha pronunciato e pubblicato mediante lettura del dispositivo la seguente

SENTENZA

nella causa civile di primo grado iscritta al n. R.G.8841/18 promossa con ricorso depositato il 5/11/2018 da [REDACTED] Rappresentata e difesa dall'Avv. Assunta Brunetti avente ad oggetto l'opposizione all'ordinanza di ingiunzione n. 6757/2018 emessa dal Prefetto di Genova il 28/08/208 e notificata il 28/09/209.

contro

Prefetto della Provincia di Genova

La presente sentenza è redatta secondo le nuove disposizioni degli artt. 132 c.p.c. e 118 disp. att. c.p.c., come riformati dalla legge 69/2009; applicabili nei giudizi dinanzi al Giudice di Pace in forza del generale richiamo contenuto nell'articolo 311 del Cpc ed è pertanto omesso lo svolgimento processuale e la motivazione è esposta in modo conciso, anche con riferimento a precedenti conformi.

CONCLUSIONI

Parte Opponente: in via principale annullare l'ordinanza di ingiunzione impugnata con condanna della resistente alla restituzione del contributo unificato versato e al pagamento delle spese processuali; in subordine ridurre la sanzione al minimo edittale con condanna della resistente alla restituzione della differenza rispetto al contributo unificato versato e compensazione delle spese legali.

Parte Opposta: "Voglia l'Ill.mo Giudice di Pace rigettare l'opposizione con vittoria di spese in quanto infondata".

FATTO

Pag. 2 di 7



[REDACTED] si è opposta all'Ordinanza n. 6757/2018 con la quale il Prefetto di Genova, rigettando il ricorso contro il verbale n.2441/18 , le ha ingiunto il pagamento della somma di € 98,50 a titolo di sanzione amministrativa applicata in seguito all'accertamento della violazione dell'articolo 7 commi 1 e 14 del C.d.S. perché sostava in zona riservata ad altre categorie di veicoli.

L'opponente, premesso di aver pagato l'importo della sanzione amministrativa in considerazione dell'efficacia esecutiva del provvedimento e in mancanza dei presupposti previsti dall'articolo 5 del D. L.vo n.150/2011, ha sostenuto l'illegittimità del provvedimento prefettizio emesso sulla base dell'ordinanza n.51/2010 con la quale il Sindaco del Comune di Recco istituiva in Via Cornice Golfo Paradiso un parcheggio riservato alle autovetture e agli autocarri di massa sino a 3,5 t. ed ha chiesto la disapplicazione dell'ordinanza n.51/2010 emessa in violazione degli articoli ,5 comma 3 ; 7 comma 1 lett. d); 85 del C.d.S. nonché in violazione delle direttive ministeriali .

Il Prefetto di Genova, ritualmente costituito in giudizio, ha sostenuto la legittimità dell'ordinanza correttamente motivata e l'efficacia del provvedimento n. 051/10 con il quale il Sindaco del Comune di Recco ha istituito aree di sosta riservate agli autoveicoli e agli autocarri di massa a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate.

MOTIVAZIONE

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'M' or a similar mark.

In considerazione dell'avvenuto pagamento della sanzione amministrativa è opportuno precisare che il pagamento della somma portata dall'ordinanza ingiunzione, potendo ricollegarsi alla volontà dell'intimato di sottrarsi all'esecuzione forzata esperibile in base a detto provvedimento (il quale è titolo esecutivo e la cui efficacia non è di regola sospesa dalla opposizione), non comporta di per sé acquiescenza, né incide sull'interesse ad insorgere avverso il provvedimento medesimo, con il rimedio contemplato dall'art. 6 della legge 150/2011 .

La Polizia Municipale del Comune di Recco ha accertato e contestato a [REDACTED] [REDACTED], in qualità di proprietaria del veicolo tg. [REDACTED], la violazione dell'articolo 7 commi 1 e 14 del C.d.S. in quanto il veicolo "sostava in zona riservata ad altre categorie di veicoli".

L'opposizione è fondata e va accolta.

Pag. 3 di 7



[REDACTED] ha chiesto l'annullamento dell'ordinanza di ingiunzione e la disapplicazione dell'ordinanza n. 051/10 per violazione dell'articolo 5 comma 3 del C.d.S. per la carenza di motivazione e di idonea istruttoria.

In tema di sanzioni amministrative per violazioni del Codice della Strada l'art. 7 prevede che, nei centri abitati, i Comuni possono emanare provvedimenti diretti a regolare la circolazione e la sosta dei veicoli nel centro abitato. L'art. 6 del codice della strada (D.L.vo n. 285/1992) prevede la possibilità di porre divieti e limitazioni in relazione alle esigenze della circolazione.

Nel caso in esame, il Sindaco del Comune di Recco con l'ordinanza n. 051 del 28/03/2010 , richiamati gli articoli 5,6,7,12,37 del D.L. 285/1992 e del D.P.R.495/1992 ,vista la proposta dell'Assessore alla viabilità, ha ordinato l'istituzione permanente di aree *di sosta parallele alla carreggiata riservate alla fermata e alla sosta di autovetture e autocarri con massa a pieno carico non superiore alla 3.5 tonnellate .*

Il richiamo agli articoli 5,6,7,12,37 del D.L. 285/1992 , del D.P.R.495/1992 e l'accertamento effettuato dalla Polizia Municipale che ha elevato il verbale nei confronti dell'opponente proprietaria del veicolo tg [REDACTED] che il giorno 2/02/2018 era in sosta in Via Corn.Golfo Paradiso " *in zona riservata ad altre categorie di veicoli*" , consentono di valutare la legittimità dell'ordinanza emessa da Sindaco del Comune di Recco sulla base delle norme del Codice della Strada.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'P' or a similar letter, is positioned here.

Preliminarmente è opportuno precisare che il veicolo tg [REDACTED] risulta , a pieno carico di massa pari a 3,5 tonnellate ed è comunque stato considerato in sosta non consentita a tale tipologia di veicolo (cfr. doc. n.12 in atti Carta di circolazione F.2 – Massa massima ammissibile del veicolo in servizio nello Stato di immatricolazione 3500)

Risultano in modo ampiamente evidente i vizi di legittimità dell'ordinanza che, *sulla base del consentito esame al giudice ordinario incidenter tantum, dei provvedimenti amministrativi in virtù degli artt. 4 e 5 della l. 20-3-1865 n. 2248, allegato "E" e del connesso potere di disapplicazione da parte del giudice di provvedimenti e atti amministrativi risultanti non conforme alla legge, va ritenuta :*

Pag. 4 di 7



1. carente di motivazione in quanto la limitazione della categoria di veicoli di massa superiore richiede che sia individuata la situazione di potenziale rischio determinata dai mezzi di massa superiore ;
2. illegittima perché emessa in violazione dell'articolo 185 del C.d.S. in base al quale i veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lett. m) ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni contemplati negli articoli 6 e 7 C.d.S. sono soggetti alla medesima disciplina prevista per gli altri autoveicoli.

L'istituzione delle aree di sosta con le limitazioni imposte non risulta accertata e neppure sorretta da una alcuna motivazione. Nessuna indagine è stata effettuata dall'Amministrazione per verificare la situazione di potenziale rischio determinata dall'impatto sulla sede stradale connesso alla circolazione di mezzi di massa superiore a 3,5 t.

La Pubblica Amministrazione ha fatto riferimento " alle caratteristiche della rete viaria della strada in questione nonché al traffico che vi si svolge " ma non ha indicato le effettive condizioni strutturali della strada e la reale situazione del traffico.

L'obbligo di motivare i provvedimenti finalizzati alla tutela della pubblica incolumità è imposto dall'Articolo 5 comma 3: " *I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali*".

Vanno condivise le censure dedotte dalla parte opponente che ha ritenuto l'ordinanza emessa dal Sindaco di Recco in contrasto con la Circolare n. 381 del 28.01.2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in quanto la delibera del Comune di Recco non chiarisce le ragioni della valutazione posta alla base della istituzione di un parcheggio riservato ,tanto più se si considera che l'art. 185 del Codice della Strada dispone che i veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lett. m) e cioè gli autocaravan, ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni contemplati negli articoli 6 e 7 C.d.S. sono soggetti alla medesima disciplina prevista per gli altri autoveicoli.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a name, is written across the page near the bottom right.

Pag. 5 di 7



Nella nota prot. n. 381 del 28.01.2011 emessa ai sensi dell'art. 35 c.d.s. sulla predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti precisa che *"...per regolamentare la circolazione stradale, gli enti proprietari devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze (artt. 6 e 7 c.d.s.) in relazione alle risultanze dell'istruttoria mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale (previste dagli artt. 6 e 7) e il provvedimento in concreto adottato. Con particolare riferimento all'indicazione dei presupposti di fatto e alle risultanze dell'istruttoria, si è avuto modo di accertare che gli enti proprietari delle strade spesso motivano le ordinanze attraverso il generico richiamo alle «esigenze della circolazione» oppure alle «caratteristiche delle strade». Tali indicazioni, anche alla luce delle disposizioni normative richiamate, non integrano la motivazione dell'ordinanza bensì costituiscono una mera riproposizione di quanto enunciato nell'art. 6 Codice della Strada. Analogamente, non è sufficiente richiamare sic et simpliciter esigenze di «sicurezza» stradale o delle persone ovvero esigenze di «fluidità della circolazione» in quanto si tratta di principi ed obbiettivi previsti dall'art. 1 Codice della Strada cui ogni ordinanza di regolamentazione della circolazione deve ispirarsi. Viceversa, l'art. 5 comma 3, c.d.s. attraverso l'espressione «ordinanze motivate» richiede che l'ente proprietario comprovi la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che attestino e confermino indiscutibilmente la sussistenza delle ragioni che sono alla base del provvedimento adottato. In mancanza l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria".*

L'ordinanza n.051/10 è stata emessa a tutela della pubblica incolumità , del pubblico interesse dell'integrità del patrimonio stradale senza identificare le ragioni giustificative di tale provvedimento rispetto alle quali vi era obbligo per la Pubblica Amministrazione di dar conto nella motivazione delle limitazioni e del conseguente divieto .

Con riferimento all'ammissibilità delle contestazioni esposte dalla parte attrice in ordine alla violazione dei criteri posti dalla citata Circolare ministeriale è opportuno richiamare la decisione con la quale il T.A.R. Liguria(Sez. II 18 dicembre 2008, n. 2151) ha ammesso la sussistenza del vizio di eccesso di potere per violazione di circolare limitatamente al solo caso in cui la medesima circolare disciplini l'esercizio di un potere discrezionale della amministrazione.

Pag. 6 di 7



L'eccezione avente ad oggetto la violazione della direttiva ministeriale va ritenuta ammissibile nella fattispecie in esame in quanto la Circolare n. 381 del 28.01.2011 è stata emanata dal Ministero ai sensi dell'articolo 35 del C.d.S. per impartire "direttive per l'organizzazione della circolazione" in relazione alla valutazione discrezionale effettuata dalla P.A. prevista dall'articolo 7 che richiama l'articolo 6 del C.d.S.

(Cfr. art 35 comma 1 C.d.S. "*Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente ad impartire direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale...;* art. 5 C.d.S. "*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'art. 2".*)

Quanto al potere del Giudice ordinario di disapplicare l'Ordinanza n. 051 del 28/03/2010 , soltanto per completezza di motivazione , va ribadito che per costante orientamento della Suprema Corte di Cassazione "*il giudice ordinario ha il potere di sindacare incidentalmente, ai fini della disapplicazione, gli atti amministrativi posti direttamente a fondamento della pretesa sanzionatoria , il controllo del giudice resta escluso con riguardo alle valutazioni di merito attinenti all'esercizio del potere discrezionale dell'Amministrazione nonché della giurisprudenza amministrativa: " I provvedimenti limitativi della circolazione stradale nei centri abitati ovvero volti a regolare la viabilità urbana sono espressione di scelte latamente discrezionali, devolute all'esclusiva competenza decisionale dell'autorità comunale e non suscettibili di sindacato di merito in sede giurisdizionale in ordine alla congruità delle scelte operate nella composizione e nel bilanciamento dei diversi interessi coinvolti, a meno che non si palesino vizi di forma o di procedura, ovvero che non emerga una manifesta irragionevolezza (orientamento consolidato: cfr. per tutte Consiglio di Stato, Sez. V, 13 febbraio 2009 n. 825; TAR Campania Napoli, Sez. I, 18 marzo 2013 n. 1509).*

L'ordinanza n. 6757/2018 con la quale il Prefetto di Genova, rigettando il ricorso contro il verbale n.2441/18 , ha ingiunto a [REDACTED] nella predetta qualità il

A handwritten signature in black ink, appearing to be a name, is placed here.

Pag. 7 di 7



pagamento della somma di € 98,50 va annullata a causa dell'illegittimità del provvedimento amministrativo presupposto ,ordinanza n. 051 del 28/03/2010 .

L'accoglimento del ricorso con conseguente annullamento dell'ordinanza di ingiunzione n. 6757/2018 emessa dal Prefetto di Genova il 28/08/2018 per l'illegittimità del provvedimento presupposto consente di ritenere giustificata la compensazione delle spese di causa.

P.Q.M.

Il Giudice di Pace, definitivamente pronunciando sulla in epigrafe ogni contraria istanza, eccezione e deduzione disattese, così provvede:

Accoglie il ricorso e per l'effetto annulla l'ordinanza di ingiunzione n. 6757/2018 emessa dal Prefetto di Genova il 28/08/2018 e notificata il 28/09/2018.

2. Compensa le spese di causa

Così deciso in Genova, 15/01/2019

IL GIUDICE ONORARIO di PACE

Dott. MARIANGIOLA GIORGETTI

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

addi 05 FEB. 2019

IL CANCELLIERE
(DONATELLA CALIPARI)



incamper
Periodico dal 1988

189 marzo-aprile 2019

Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

COMUNE DI MASSA

Una condotta discriminatoria e ostruzionistica, protratta negli anni, contro i possessori di autocaravan

di Angelo Siri

Da tanti anni, il Comune di Massa ha “giocato” a emettere, revocare e riemettere gli stessi provvedimenti di limitazione alla circolazione e sosta delle autocaravan, disorientando e confondendo gli utenti della strada nonché sperperando il denaro pubblico.

Il *modus operandi* di questo comune è finalizzato a eludere le direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riproponendo ciclicamente gli stessi divieti o mascherandoli con provvedimenti che, in modo indiretto, impediscono o limitano la circolazione delle autocaravan, mostrando una sostanziale indifferenza alle direttive ministeriali, in spregio al principio di leale collaborazione tra Stato ed enti locali.

L'accanimento è tale per cui, in certi casi, gli utenti vengono sanzionati sulla base di un segnale che non è stato ancora installato.

Il Comune di Massa, incurante della violazione delle norme del Codice della Strada, persevera con tali condotte confidando che la maggioranza di coloro che utilizzano l'autocaravan, non avendo la necessaria conoscenza, non sarà in grado di mettere a disposizione tempo e denaro per resistere all'illegittima azione nell'ambito di procedimenti amministrativi o giurisdizionali.

In queste pagine rappresentiamo una piccola parte di segnaletiche stradali verticali palesemente illegittime, pagate dai cittadini di Massa, che inficiano l'immagine di una città e danneggiano i proprietari di autocaravan residenti e quelli che visitano la città portando economia e cultura.

A tutela di coloro che, vessati dal Comune di Massa, sono costretti a pagare una sanzione illegittima, oltre a non poter fruire liberamente del territorio, come previsto dalla legge,

l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, con la propria struttura e grazie alla forza derivante dal contributo dei propri associati, mette in campo iniziative come l'impugnazione delle ordinanze

anticamper
al competente
Tribunale Amministrativo
Regionale o al Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché assistendo i propri associati nell'ambito di procedimenti amministrativi e giurisdizionali d'impugnazione delle sanzioni comminate ai proprietari di autocaravan.
Quale concreto esempio (omettendo i dati personali del ricorrente) presentiamo di seguito un ricorso al Giudice di Pace.

Per il lettore che vuole approfondire il tema, ecco l'elenco degli articoli pubblicati sulla rivista inCAMPER e consultabili gratuitamente aprendo www.incamper.org:

- numero 4/1988 dalla pagina 19 alla pagina 22;
- numero 103/2005 dalla pagina 68 alla pagina 71;
- numero 109/2006 dalla pagina 78 alla pagina 84.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre di supporto e mai di contrapposizione agli enti proprietari e/o gestori della strada. Infatti, l'analisi del provvedimento istitutivo di una illegittima limitazione alla circolazione stradale delle autocaravan è un ausilio prezioso per l'ente locale che, nella visione di buon governo, deve revocare tempestivamente il provvedimento stesso al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione.

Infatti, quando segnalano all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti la presenza di divieti *anticamper* il Sindaco riceve un'istanza di revoca contenente le leggi in vigore nonché una gratuita collaborazione per risolvere eventuali criticità che possono essere state la base dell'ordinanza illegittima. Se il Sindaco non revoca il provvedimento *anticamper*, essendo evidente che sta tutelando un interesse illegittimo a danno dei proprietari di autocaravan, l'azione prosegue.



COMUNE DI MASSA 2006 – 2018

Le foto di questa pagina sono una dimostrazione delle numerosissime segnaletiche stradali verticali (poi rimosse) installate con atti in violazione di legge (non c'erano ostacoli sulla sede stradale tali da impedire il transito ai veicoli con altezze superiori ai 2 metri e non si può impedire la sosta alle autocaravan) e che i cittadini hanno dovuto pagare attraverso le tasse comunali.

1 via delle Pinete incrocio via del Casone-2 via Pinete incrocio via Istriana-3 via Mascagni-4 viale Roma-5 via Casola-6 via Pisa-7 via delle vigne-8 lungomare Levante-9 via delle Pinete-10 Piazza Bad Kissingen-11 limitrofo camping Europa-12 via del Mare-13 via Casola-14 Via Fescione-15 via Fescione-16 via Mascagni-17 vicino Camping Verde Mare



SÌ VIAGGIARE

“La libertà non è star sopra un albero, non è neanche il volo di un moscone, la libertà non è uno spazio libero, libertà è partecipazione...”

di Anna Rita Prete

Il sottotitolo è parte del testo della canzone scritta da Giorgio Gaber e Sandro Luporini negli anni Settanta dello scorso secolo ma è sempre attuale; infatti, sono ancora in molti a pensare che per essere tutelati sia sufficiente delegare qualcuno. Oppure pensano che, in questo mondo serva solo una raccomandazione per risolvere i problemi. Ovviamente non è così, e lo scoprono sempre tardi, a proprie spese e in tutti i campi. Anche nel nostro settore questo modo di pensare era ed è piuttosto radicato. Nel 1985, però, un piccolo gruppo di camperisti comprese l'importanza di organizzarsi per far valere i propri diritti, i diritti di tutti gli utenti della strada in autocaravan. Prese vita così l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti.

L'UNIONE FA LA FORZA

All'epoca della sua nascita, la distinzione tra sostare e campeggiare non era menzionata nel Codice della Strada, come pure gli impianti igienico-sanitari. Da qui l'importanza di fare gruppo per poter affrontare tali problemi con qualche speranza di successo. È pertanto grazie alla disponibilità personale e al contributo economico dei soci se, dal 1985, è attiva l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti che:

- associa ogni anno migliaia di equipaggi;
- è la maggiore associazione a livello nazionale a svolgere attività tecnico-giuridica a difesa del diritto alla circolazione stradale in autocaravan operando così in sinergia e mai in contrapposizione con i club e le altre associazioni di settore che promuovono invece attività ricreative;
- è portatrice dell'interesse collettivo di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sul territorio nazionale nel rispetto delle vigenti normative come conferma anche la sentenza 13 aprile 2015 n. 576 del Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana;
- tra gli scopi indicati nello statuto ha quello di “*tutelare il diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sull'intero territorio nazionale facendo*

valere il rispetto del 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'impendire o limitare la circolazione delle autocaravan”; al quale si aggiunge la finalità di “*promuovere le iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan*”;

- è autofinanziata, non usufruisce di finanziamenti pubblici o privati né ospita pubblicità a pagamento. È sostenuta dai contributi dei soci e ciò le consente di offrire un'informazione libera e indipendente;
- è apartitica è dialoga con tutti gli eletti ad amministrare il bene pubblico, affrontando temi civici, analizzando e rappresentando soluzioni,
- è oggi gestita da Isabella Cocolo *Presidente*, Angelo Siri *Amministratore*, Pier Luigi Ciolfi *Tesoriere*, Bernardini Andrea, Bighi Franco, Broglio Lionello, Conti Antonio, Del Piano Rossella, Ferrentino Mario, Ghinassi Mauro, Pacini Cecilia, Ristori Mario, Tomassoli Lorenzo componenti il *Gruppo Operativo*.

L'ORGANIZZAZIONERENDE EFFICIENTI

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti:

- è stata in grado di dotarsi di una stabile struttura organizzata tramite la quale riesce in modo continuativo a svolgere la propria attività realizzando obiettivi concreti;
- è editrice della rivista *inCAMPER* registrata al Tribunale di Firenze il 31 gennaio 1988 con numero 3649, iscritta al ROC n. 20709 (Direttore Responsabile: Riccardo Romeo Jasinski Coordinatore Editoriale: Pier Luigi Ciolfi);

- dispone di due siti internet www.incamper.org www.coordinamentocameristi.it attraverso i quali chiunque può verificare gratuitamente le azioni svolte, i risultati raggiunti e consultare documenti tecnici;
- invia gratuitamente la rivista bimestrale inCAMPER ai propri associati e almeno un numero a tutti i proprietari di autocaravan immatricolate in Italia e ne consente la libera lettura sul sito www.incamper.org;
- gestisce direct mailing in cartaceo e tramite posta elettronica;
- informa attraverso i social Facebook e Twitter.

LA COMPETENZA RENDE EFFICACI

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti:

- ha maturato un'approfondita competenza tecnico-giuridica in materia di circolazione stradale delle autocaravan grazie alla quale riesce a mettere in campo azioni mirate ed efficaci a tutela dei diritti degli utenti della strada in autocaravan;
- investe le proprie risorse, anche incaricando professionisti di fiducia, per compiere una serie di azioni (*acquisire i provvedimenti istitutivi delle limitazioni, analizzarli, formulare e trasmettere istanze/ricorsi/diffide, proporre impugnative, intraprendere iniziative sul territorio*) al fine di ottenere la rimozione dei segnali o delle sbarre che limitano la circolazione delle autocaravan in numerosi Comuni, dalla Valle d'Aosta alla Sicilia. Vale ricordare che al 30 novembre 2018 i procedimenti pendenti, suddivisi per tipologia (a cura dell'Avv. Marcello Viganò e Avv. Assunta Brunetti), sono 63 procedimenti presso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ricorsi e istanze), 2 opposizioni al Prefetto, 10 processi di primo grado, 6 processi di appello, 4 processi in Cassazione, 13 processi amministrativi al TAR, 3 denunce alla Procura della Repubblica, 4 esposti alla Corte dei Conti. È quindi un'associazione qualificata, operante dal 1985, quale ente esponenziale deputato in maniera stabile e duratura alla tutela dell'interesse collettivo di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sull'intero territorio nazionale.

AZIONI E RISULTATI

L'essere associati, la capacità di organizzarsi, la competenza tecnica hanno consentito all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti di occuparsi di tematiche fondamentali in materia di circolazione stradale delle autocaravan e non solo, raggiungendo negli anni importanti risultati oltre quelli che si prefigge di ottenere con le azioni in atto:



codice fiscale 92097020348

50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

telefoni: 055 2469343 - 328 8169174

331 9356858

www.incamper.org - info@incamper.org

info@coordinamentocameristi.it

ancc@pec.coordinamentocameristi.it

<https://www.facebook.com/ancc1985/>

@ANCC1985

- nel 1986 ha sollecitato la progettazione di un impianto per lo smaltimento igienico-sanitario delle acque reflue contenute nei serbatoi di raccolta delle autocaravan. In occasione dell'installazione avvenuta a Lucca, in viale Luporini, il Comune ha emanato un provvedimento che, per la prima volta, distingueva il "campeggiare" dal "sostare" e obbligava lo scarico delle acque reflue negli appositi impianti di smaltimento;
- nel 1987 ha collaborato con il deputato Franco Fausti per la presentazione della proposta di legge n. 1456 "*Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan*";
- nel 1990 ha ottenuto, in collaborazione con il *Camper Club Alto Adige - Sud Tirol*, il recepimento della proposta di legge dell'onorevole Fausti nella legge della Provincia Trento n. 33/1990;
- nel 1991 ha raccolto i frutti del duro lavoro svolto: la proposta di legge n. 1456 era approvata in Parlamento con legge n. 336/91 "*Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*", la prima in Europa a regolamentare la circolazione stradale delle autocaravan;
- nel 1992, come attestato dall'allora On. Franco Fausti, ha contribuito al recepimento della legge n. 336/91 nel nuovo Codice della Strada approvato con D.lgs. 285/92;
- promuove l'adozione da parte dei sindaci del Piano Urbano del Traffico (PUT), del catasto informatico delle strade e della segnaletica stradale e per il recepimento della Legge 225/1992 sulla Protezione Civile;

- caldeggiò l'allestimento di campeggi municipali secondo il modello francese (pochi allestimenti e tariffe basse) utili sia allo sviluppo del turismo itinerante sia alla Protezione Civile in caso di emergenze;
- ha avviato azioni continue per la tutela dell'igiene pubblica e per lo sviluppo del turismo integrato conseguendo continui risultati. Infatti, nel 1997, completato l'inserimento della Legge 336/1991 nel supplemento ordinario 212, la Gazzetta Ufficiale n. 284 del 4 dicembre 1996, con il DPR n. 610, datato 16 settembre 1996, emana le modifiche al Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada e, a pagina 118, ribadisce che è obbligatoria la realizzazione degli impianti igienico-sanitari, destinati a raccogliere le acque reflue. Inoltre, divulgò la pubblicazione della prima Istruzione Tecnica per la disciplina urbanistica di aree attrezzate multifunzionali d'interesse generale. Nel 1997 segue la deliberazione Giunta Regionale Toscana n. 495 del 5 maggio 1997. Nel 2000 consegne il primo Piano Carburanti nel Comune di Scandicci (FI) che vede inserito l'obbligo di installare l'impianto igienico-sanitario atto a ricevere le acque reflue delle autocaravan. Nel 2018, un ulteriore passo in avanti per la tutela dell'igiene pubblica e promozione del turismo itinerante: la Regione Toscana, con la Legge regionale n. 62 del 23 novembre 2018 - Codice del Commercio (Bollettino Ufficiale n. 53, parte prima, del 28 novembre 2018), al Capo VIII, articolo 61, comma 9, sancisce che: *I nuovi impianti aventi superficie complessiva superiore a 3.500 metri quadrati realizzano impianti igienico-sanitari destinati ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolte negli impianti interni delle "autocaravan", con le caratteristiche di cui all'articolo 378 del regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada).* L'Associazione è in azione per far emanare analogo provvedimento nelle altre regioni;
- nel 1998 è intervenuta per la riduzione dei premi assicurativi che per la sola RCA superava il milione di lire all'anno perché le autocaravan erano equiparate ai furgoni. In sinergia con Vittoria Assicurazioni S.p.A. le autocaravan furono distinte dai furgoni di pari peso e i premi assicurativi furono gradualmente ridotti tanto che le autocaravan usufruiscono oggi di tariffe inferiori a quelle applicate a una motocicletta;
- è intervenuta evitando per ben due volte che il Governo introducesse l'obbligo del superbollo per le autocaravan;
- incoraggia la realizzazione di autocaravan sicure chiedendo ai produttori di:
 - effettuare le prove crash secondo i criteri previsti per le Autofunebre e le ambulanze, con test a 10 g nelle tre direzioni degli ancoraggi di ogni componente interna e delle chiusure,
 - allestire con materiali leggeri in modo da conseguire la minore tara finale,
 - utilizzare materiali ignifughi e isolanti migliori,
 - progettare un ottimale ricircolo dell'aria interna per un'omogenea distribuzione del calore in inverno e del fresco in estate,
 - prevedere predisposizioni per successive installazioni di altre dotazioni (*forno, pannelli solari, televisore, CB eccetera*),
 - dotare 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;
- è riconosciuta in numerose direttive e circolari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra le quali la n. 31543/2007 *"sulla corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della Strada in materia di circolazione delle autocaravan"* recepita anche dal Ministero dell'Interno con circolare prot. n. 277/2008 avente per oggetto *"Direttiva del Ministero dei Trasporti ai sensi dell'art. 35 co. 1 Codice della Strada. Linee guida in materia di circolazione e sosta delle autocaravan"* rivolta a tutti gli Uffici Territoriali del Governo del territorio nazionale;
- è intervenuta più volte in materia di circolazione stradale dei veicoli al servizio dei portatori di disabilità anche perché l'autocaravan è spesso utilizzata come vero e proprio ausilio protesico che consente di viaggiare disponendo di tutto ciò che serve per superare o quanto meno limitare gli svantaggi di una disabilità, affinché chi espone sul veicolo il contrassegno disabile: possa circolare liberamente, anche se si tratta di un veicolo euro 0 o superiore; possa circolare e sostenere nelle zone a traffico limitato; sia escluso dal pagamento del parcheggio sia privato sia pubblico e, qualora sia installata una sbarra con pagamento automatizzato che preveda il rilascio di un gettone o ricevuta da inserire nella cassa automatica per l'apertura della sbarra d'uscita, deve essere previsto un pul-

sante dedicato ai portatori di disabilità per contattare h24 un operatore che la possa aprire; sia escluso della limitazione di parcheggio a tempo; non trovi lunghe e complicate procedure per la comunicazione ai singoli comuni che attraversa, ovviamente diversi rispetto a quello di residenza, dei dati relativi al veicolo, visto che oggi i sistemi informatici hanno la possibilità di dialogare tra loro; che i

Comuni adottino un numero verde da chiamare al fine di far rimuovere in tempi rapidi con il carro attrezzi chi occupa senza averne diritto uno stallone di sosta riservato al portatore di una disabilità; che in tutti i marciapiedi vi siano degli scivoli che, eliminando il dislivello tra marciapiede e manto stradale, non costringano chi spinge la carriola a doverla sollevare con enorme fatica, senza dimenticare che, a volte, è impossibilitato a farlo per l'eccessivo peso cumulativo di carriola e disabile. Il 30 ottobre 2018, per l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, Pier Luigi Ciolfi e l'Avv. Assunta Brunetti hanno incontrato il Prof. Vincenzo Zoccano, Sottosegretario al Ministero della Famiglia e delle Disabilità e il suo portavoce per la creazione di una banca dati nazionale dei portatori di disabilità titolari del contrassegno di cui all'art. 12, D.P.R. 503/1996. Ciò consentirà agli enti locali di verificare *online* se il veicolo è ammesso a circolare in deroga a divieti o limitazioni in quanto al servizio di un portatore di disabilità;

- 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 delle autocaravan;
- nel 2016 ha concorso alla formazione 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, ente italiano di normazione predisponendo anche un contratto di fornitura del servizio di manutenzione e/o installazione accessori e impianti su caravan e autocaravan.



IN EUROPA

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è intervenuta anche a livello europeo:

- contribuendo alla formulazione dell'articolo 11/e 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 contribuiscono al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per le caravan in tutta la comunità*»;
- nel corso del 2018 ha sollecitato gli europarlamentari e la Commissione Europea affinché la circolazione delle autocaravan sia 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*);
- il 6 maggio 2018, a Paredes de Coura, in Portogallo, ha partecipato, 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.



incamper
Periodico dal 1988

187 novembre-dicembre 2018

Esemplare gratuito fuori commercio privo di pubblicità a pagamento

COMUNE DI ALAGNA VALSESIA (VC)

Il Comune preannuncia
la rimozione dei divieti
per le autocaravan



di Evandro Tesei

Ci è stato segnalato che nel Comune di Alagna Valsesia, nei parcheggi Palazzetto dello Sport e Wold, erano installati divieti di sosta alle autocaravan con adesivo recante la dicitura "se campeggiano". L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha chiesto al Comune di Alagna Valsesia di confermare l'apposizione, da parte dell'ente, dell'adesivo con dicitura "se campeggiano", oltre a chiedere l'accesso ai provvedimenti istitutivi dei segnali, agli atti della relativa istruttoria e ai documenti comprovanti la data d'installazione. Contestualmente, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha chiesto al Comune di rimuovere i segnali poiché in apparente contrasto con l'articolo 185 del Codice della Strada, il regolamento esecutivo del Codice della Strada e le direttive in materia. Con altra istanza, infine, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha invitato il Comune e la

Polizia Municipale ad accertare la violazione dell'articolo 45, comma 1 del Codice della Strada per impiego di segnaletica non prevista applicando la sanzione dell'art. 45, comma 7 del Codice della Strada nonché a rimuovere l'adesivo con dicitura "se campeggiano" stante gli obblighi previsti dagli articoli 14 e 38 del Codice della Strada. Dopo soli tre giorni, il Comune di Alagna Valsesia, tramite l'ufficio di Polizia Locale, ha comunicato che rimuoverà i divieti di sosta alle autocaravan riconoscendone l'illegittimità per violazione del Codice della Strada.

Un esempio di Amministrazione virtuosa ed efficiente, che interviene tempestivamente nella visione di buon governo. L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha richiesto copia del provvedimento di rimozione della segnaletica e verificherà se a tale comunicazione seguirà l'effettiva disinstallazione.

SEGNALETICA
RIMOSSA



COMUNE DI MAZZIN (TN)

Revocato il divieto di sosta alle autocaravan

di Angelo Siri



Con ordinanza n. 323 del 3 luglio 2018, emessa dal Comune di Mazzin (TN) a seguito delle azioni intraprese dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, è stato revocato il divieto di sosta alle autocaravan nel parcheggio pubblico in Strada de Capitel del Moro. L'ente locale ha emanato altresì l'ordinanza n. 324 del 3 luglio 2018 istituiva del divieto di campeggio, bivacco e accampamento su tutto il territorio comunale senza pregiudizio per la circolazione e sosta delle autocaravan. La collaborazione prestata dal Comune e in particolare dal Comando di Polizia locale ha consentito di evitare l'ennesimo intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Di seguito – in sintesi – le azioni messe in campo dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti a favore della corretta applicazione delle norme in materia di circolazione delle autocaravan nel Comune di Mazzin (TN):

7 febbraio 2018

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Mazzin l'accesso al provvedimento istitutivo del divieto di sosta alle autocaravan nel parcheggio in Strada de Capitel del Moro.

19 febbraio 2018

Con nota prot. 0001264 del 19 febbraio 2018 il Comune di Mazzin trasmette l'ordinanza sindacale n. 249 del 28 gennaio 2013 istitutiva del divieto di sosta per autocarri, autotreni, autoarticolati, autocaravan, auto con rimorchio, autobus nel parcheggio in Strada de Capitel del Moro.

16 marzo 2018

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Mazzin di revocare l'ordinanza n. 249/2013.

30 aprile 2018

Il Comune di Mazzin comunica l'intenzione di sostituire l'ordinanza n. 249/2013 con provvedimento istitutivo del divieto di campeggio nonché di limitazioni alle dimensioni dei veicoli destinata a sostituire l'ordinanza n. 249/2013 e chiede a tal riguardo il parere dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti.

3 maggio 2018

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti evidenzia tutti i profili di illegittimità della bozza di ordinanza trasmessa dal Comune di Mazzin il 30 aprile 2018.

3 maggio 2018

Il Comune di Mazzin trasmette due nuove bozze di ordinanza: una istitutiva del divieto di campeggio senza pregiudizio per la circolazione e sosta delle autocaravan e l'altra per l'istituzione di un parcheggio gratuito nel piazzale in Strèda de Capitel del Moro con alcuni stalli riservati ai portatori di disabilità oltre divieto di sosta e transito per tutte le categorie di veicoli in occasione di mercati, manifestazioni.

8 maggio 2018

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti dà parere favorevole all'emanazione delle ordinanze trasmesse dal Comune di Mazzin in data 3 maggio 2018.

2 luglio 2018

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Mazzin di confermare l'avvenuta emanazione e pubblicazione delle ordinanze trasmesse in bozza il 3 maggio 2018 e, in caso positivo, l'accesso alle stesse.

3 luglio 2018

Il Comune di Mazzin trasmette le ordinanze n. 323 e n. 324 del 3 luglio 2018.

SEGNALISTICHE E ATTI ANTICAMPER

È possibile cambiare facendo valere la Legge se il camperista segnala via mail

di Pier Luigi Ciolfi

Nel viaggiare, nonostante i quotidiani interventi dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e quanto stabilito dalle norme sanificate dal Codice della Strada dall'ormai lontano 1992, puoi incontrare ancora segnali e atti che precludono la circolazione e sosta alle autocaravan.

Dette situazioni, che possono rovinare una vacanza, permangono se i camperisti non le segnalano tempestivamente all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti; quindi, anche tu puoi partecipare per far rispettare la legge e i tuoi diritti semplicemente segnalandoceli via mail. Di seguito, le varie situazioni che puoi trovare e cosa fare per contribuire a eliminarle.

1. SE INCONTRI

- un divieto di transito alle autocaravan;
- un divieto di sosta alle autocaravan;
- una sbarra che t'impedisce l'accesso in un parcheggio;
- un parcheggio con tariffa autocaravan superiore al 50% rispetto alla tariffa autovettura;
- un parcheggio riservato alle autovetture;

scatta tantissime foto (con il cellulare, con una macchina fotografica o un analogo strumento digitale).

Inviale all'indirizzo mail info@incamper.org o a segreteria@coordinamentocameristi.it usando il programma gratuito <https://wetransfer.com/> (Programma che ti segnalerà quando abbiamo scaricato il tuo messaggio).

Nel testo esponi i fatti ed elenca le foto che hai scattato indicando il giorno, l'ora e l'esatta ubicazione.

In fondo al messaggio, inserisci il tuo cognome, nome, indirizzo, telefono e targa autocaravan. L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti interverrà tempestivamente, aggiornandoti.

2. SE TROVI UN ACCERTAMENTO DI VIOLAZIONE

Se nel viaggiare trovi sul parabrezza un accertamento di violazione/contravvenzione scatta tantissime foto



all'area e, alle segnaletiche verticali e orizzontali. Scannerizza la contravvenzione e la carta di circolazione fronte/retro. Inviaci il tutto come scritto al punto 1.

3. SE VIENI ALLONTANATO

Se quando sei in sosta si avvicina un pubblico ufficiale e/o chi si qualifica come tale, ordinandoti di spostare l'autocaravan obbedisci e, senza farti notare, scatta diverse foto dell'area e, eventualmente, del veicolo con il quale è arrivato chi ha intimato l'allontanamento. Subito dopo aver parcheggiato in altro stallo di sosta, torna sul posto e scatta tantissime foto all'area e alle segnaletiche verticali e orizzontali. Inviaci il tutto come scritto al punto 1.

4. SE VIENI SANZIONATO

Se quando sei in sosta si avvicina un pubblico ufficiale e ti sanziona, non discutere, fallo scrivere, non firmarla (la legge lo permette) e fatti rilasciare la copia. Scannerizza il verbale fronte/retro. Scatta tantissime foto all'area e alle segnaletiche verticali e orizzontali. Inviaci il tutto come scritto al punto 1.

IMPORTANTE

È importante associarsi all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti perché senza di essa non sarebbero esistite e non esisterebbero le azioni e gli aggiornamenti che continuano a essere messi in campo (dal contenzioso per le finestre difettose, alle consulenze per le criticità nel postvendita, al rifiuto di rifornimento GPL fino agli importanti interventi per eliminare i divieti *anticamper*). Ecco perché ogni camperista do-

vrebbe associarsi nonché far associare; tanto più che l'iscrizione costa solo 35 euro, la metà di un rifornimento di gasolio, ed è l'unica risorsa che abbiamo perché è bene ricordare che la nostra Associazione: è FINANZIATA SOLO DAGLI ASSOCIATI, poiché NON RECEVIAMO FINANZIAMENTI PUBBLICI e NON OSPITIAMO PUBBLICITÀ A PAGAMENTO nei nostri siti Internet e sulle nostre riviste e/o libri.

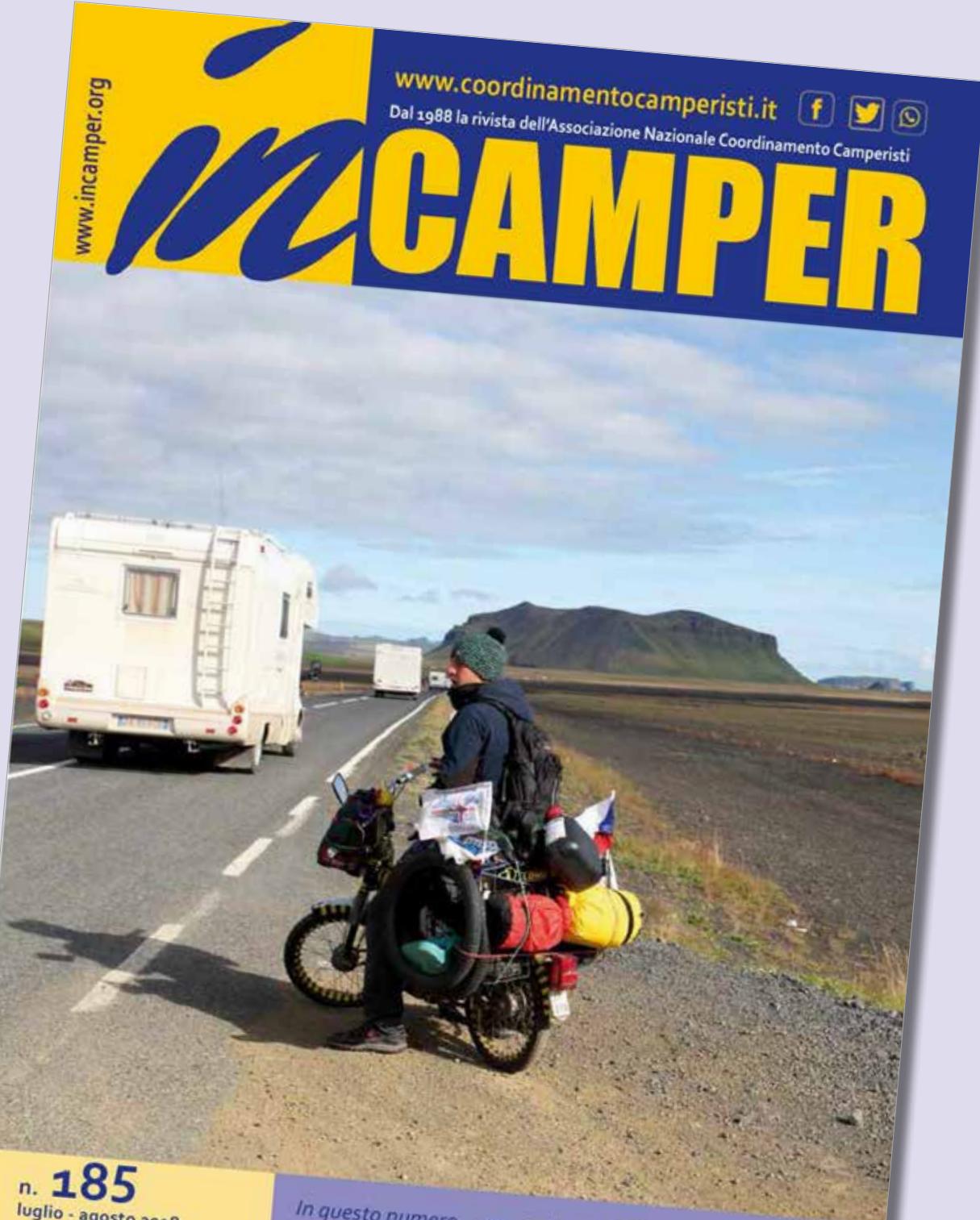
Se vuoi contribuire a informare i camperisti di quanto stiamo facendo anche per loro da anni, ogni giorno, allo scopo di consentire la libera circolazione e sosta delle autocaravan, comunicaci un tuo recapito telefonico, ti contatteremo per inviarti un pacco contenente alcune riviste da distribuire, un libro, due adesivi sociali e un gilet retroriflettente per te. Il corriere ti telefonerà per avvisarti del giorno e orario di consegna. Nulla sarà dovuto: né a noi né al corriere.



www.incamper.org

www.coordinamentocamperisti.it

Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti



n. 185

luglio - agosto 2018

Esemplare gratuito
fuori commercio
privò di pubblicità
a pagamento

In questo numero

20 Grecia 2017: Peloponneso e altri luoghi

46 Islanda, signora del ghiaccio e del fuoco

66 Regole e cautele nella vendita dei veicoli usati

La giustizia che intralcia la giustizia!?

La sentenza del Tribunale di Savona n. 460/2018 emessa dal giudice Dr. Stefano Poggio è l'esempio di come i magistrati togati sottovalutino la materia delle sanzioni amministrative per violazione del Codice della Strada. Anzi, considerandola un intralcio, arrivano a punire il cittadino reo di aver avuto l'ardire di presentare ricorso e addirittura di proporre appello per non pagare pochi euro di verbale. Invero, quella delle violazioni al Codice della Strada è il più frequente illecito amministrativo; pertanto, pur se di esiguo importo, la singola violazione, essendo contestata centinaia di migliaia di volte diviene espressione di milioni di euro. È di questo che i giudici devono tener conto. Nel caso di specie, a un camperista veniva contestata la violazione dell'art. 20 del Codice della Strada, "occupazione della sede stradale", per aver sostato con una ruota posteriore dell'autocaravan su un cuneo. Sia in primo grado sia in appello veniva evidenziato che la sosta su cuneo non violava alcuna norma del Codice della Strada e che, in ogni caso, il suddetto articolo sanzionava comportamenti diversi dalla sosta, in quanto l'occupazione della sede stradale implicava allestimenti di una certa stabilità e lo svolgimento di certe attività. A conforto della propria tesi, la ricorrente produceva due specifiche direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, una circolare del Ministero dell'Interno e alcune sentenze della Cassazione e del T.A.R.. Il Giudice di Pace di Savona, Dr. Anna Vera Cappelli, rigettava l'opposizione interpretando erroneamente il contenuto di una direttiva ministeriale nella parte relativa alla disciplina della sosta delle autocaravan. Nel confermare la sentenza di primo grado il Tribunale ha aggiunto altri errori. Il primo giudice aveva errato e il Dr. Stefano Poggio del Tribunale di Savona ha focalizzato l'attenzione sul concetto di campeggio – fenomeno non attinente alla circolazione stradale e non regolato dal Codice della Strada – e anziché tenere conto che la norma contestata a verbale era l'articolo 20 del Codice della Strada, ha fornito un'interpretazione dell'articolo 185 del Codice della Strada, che nel caso di specie non ha alcun rilievo, essendo stata contestata una norma diversa. Oltre a rendere una pronuncia errata, il Tribunale ha punito ingiustamente il cittadino non solo con la condanna alle spese – che raramente vediamo pronunciare nei confronti delle amministrazioni – ma anche con la sanzione prevista dall'articolo 13 comma 1-quater del DPR 115/2002, con l'obbligo di versare un ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello dovuto per la stessa impugnazione. Ebbene, sono sentenze di questo tipo a intralciare la giustizia, perché se il Giudice di Pace di Savona ha determinato l'aumento del carico del Tribunale, il Dr. Stefano Poggio del Tribunale di Savona costringerà a ricorrere alla Suprema Corte, scaricando il contentioso sulla Cassazione e attivando così una giustizia che si auto-intralca. Appare evidente come la riforma della giustizia rappresenti dunque un impegno improrogabile per il nuovo Parlamento e per il nuovo Governo, ai quali chiediamo d'intervenire subito e in modo che per quanto riguarda le sanzioni riscosse sia immediatamente così trasferito:

1. il 40% al Ministero dell'Interno,
2. il 40% al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
3. il 10% alla locale Polizia Municipale,
4. il 10% all'Ufficio Tecnico del Comune.

Inoltre, con particolare riguardo alla procedura di ricorso contro le sanzioni per violazione del Codice della Strada chiediamo che:

1. sia eliminato il ricorso alla Prefettura;
2. sia applicato il processo civile telematico anche dinanzi al Giudice di Pace;
3. sia eliminato il contributo unificato e qualsiasi altra tassa e/o imposta;
4. sia penalizzato, ai fini delle spese di lite, la parte che non si presenti in udienza;
5. sia introdotto il termine di due mesi dalla presentazione del ricorso per il deposito della sentenza;
6. sia riservata la gestione amministrativa degli Uffici giudiziari a dipendenti che non siano giudici, lasciando così a loro il solo compito di giudicare.

A tutti il diritto-dovere di sollecitare i parlamentari e il governo per trasformare queste istanze in tempestive realtà.

Pier Luigi Ciolfi

www.incamper.org

www.coordinamentocamperisti.it

Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti



inCAMPER



n. **184**

maggio - giugno 2018



Esemplare gratuito
fuori commercio
privo di pubblicità
a pagamento

In questo numero

- 12 Germania dell'Est e Polonia Baltica
- 26 In viaggio nella Repubblica Ceca
- 36 Segnaletiche e atti anticamper
- 44 Un giorno al Tribunale di Imperia

Opposizione alle sanzioni in materia di circolazione stradale: necessaria la sospensione automatica

Le sanzioni comminate dal Comune di Imperia e il comportamento del Giudice Silvana Oronzo hanno evidenziato ancora una volta la necessità di modificare la legge che disciplina tale materia, affinché si smetta di trattare, ancora oggi, il cittadino da suddito. Infatti, quando l'ente proprietario o gestore della strada istituisce un'illegittima limitazione alla circolazione (divieti di sosta, parcheggi a pagamento senza che vi siano limitrofi parcheggi liberi, autovelox eccetera) è quotidianamente dimostrato come per il singolo utente sia difficile, se non impossibile, contrapporsi a dette illegittimità. E quand'anche il cittadino trovi il supporto della propria Associazione e si oppone alla limitazione del proprio diritto, deve sostenere enormi oneri in ordine di tempo e denaro. Ma vi è di più.

L'attuale assetto normativo non consente l'automatica sospensione dell'efficacia esecutiva dei verbali. Nei casi di ricorso giurisdizionale, la legge prevede la possibilità di chiedere la sospensione, ma occorrono *"gravi e circostanziate ragioni"* che il giudice deve specificatamente indicare in motivazione; per cui, nella pratica, raramente vi sono i presupposti per chiedere l'inibitoria. Ciò comporta che il cittadino, nonostante l'opposizione, si vedacostretto o a pagare la sanzione o a essere esposto al rischio di esecuzione, con tutti gli ulteriori oneri derivanti dall'emissione di una cartella di pagamento. Se poi l'esito dell'opposizione fosse vittorioso, l'utente potrà sì chiedere il rimborso ma a patto di subire i tempi e le procedure della burocrazia e, quindi, con un danno ulteriore.

Un tale sistema non appare ragionevole, considerato altresì: *a)* che l'opposizione comporta oneri in termini di tempo e denaro; *b)* che il cittadino, in caso di ricorso al Giudice, deve quanto meno pagare il contributo unificato (importo minimo 43 euro) oltre alle spese vive di presentazione del ricorso; *c)* che il cittadino, in caso di ricorso al Prefetto, rischia il sostanziale raddoppio della sanzione; *d)* che nella maggior parte dei casi, non essendo tecnicamente preparato, il cittadino dovrà avvalersi di una difesa tecnica, che ovviamente ha un costo perché l'avvocato, come ogni altro professionista, va remunerato.

Sempre ai fini della sospensione, occorre tener conto che non si tratta di una fornitura di beni e servizi, il cui mancato incasso determinerebbe per la Pubblica Amministrazione un danno erariale, ma di sanzioni basate oltretutto su provvedimenti non soggetti a controllo preventivo e che dunque nulla osta a una riscossione posticipata.

Premesso quanto sopra, si ritiene doveroso che il Legislatore, in materia di sanzioni amministrative inerenti alla circolazione stradale, introduca la sospensione automatica del provvedimento, nel caso di presentazione del ricorso amministrativo o giurisdizionale, fino a quando la decisione sull'opposizione diventi inoppugnabile. A tutti i parlamentari e al nuovo governo il compito di introdurre questa modifica.

Pier Luigi Ciolfi

Un giorno al Tribunale di Imperia

A 70 anni dall'emanazione della Costituzione della Repubblica Italiana, i cittadini sono ancora sudditi

di Pier Luigi Ciolfi

Sia in proprio sia quale rappresentante dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ho inviato istanza per i fatti occorsi a Imperia il 31 gennaio 2018. Trattandosi di dimostrare come in alcuni Tribunali, taluni giudici trattano i cittadini da sudditi, l'istanza è stata suddivisa nei seguenti paragrafi:

1. I DESTINATARI;
2. LA PREMESSA;
3. IL FATTO;
4. IL SOPRALLUOGO (nelle zone interessate dalle illegittime limitazioni alle autocaravan);
5. L'ACCESSO AL TRIBUNALE (sia per quanto riguarda la non facile fruizione sia per la sicurezza pubblica);
6. LA GESTIONE DELLA STANZA DEL GIUDICE (inerente alla partecipazione pubblica);
7. IL COMPORTAMENTO DEL GIUDICE (nei riguardi dei cittadini e gli oneri ricadenti sulla Pubblica Amministrazione).



Lungomare Marinai d'Italia, divieto di transito alle autocaravan

I DESTINATARI

Al Presidente del Tribunale di Imperia
tribunale.imperia@civile.ptel.giustiziacer.it
prot.tribunale.imperia@giustiziacer.it

All' Ordine degli Avvocati di Imperia
ord.imperia@cert.legalmail.it

Al Presidente della Repubblica
protocollo.centrale@pec.quirinale.it

Al Consiglio Superiore della Magistratura
protocollo.csm@giustiziacer.it

Al Procuratore generale presso la Corte di cassazione
prot.pg.cassazione@giustiziacer.it

Al Ministro di Grazia e Giustizia
centrocifra.gabinetto@giustiziacer.it
capo.gabinetto@giustiziacer.it

Al Capo Ispettorato Ministero di Grazia e Giustizia
capo.ispettorato@giustiziacer.it

Al Prefetto del Comune di Imperia
prefettura.prefim@pec.interno.it

Al Sindaco del Comune di Imperia
protocollo@pec.comune.imperia.it

Alla Capitaneria di Porto di Imperia
cp-imperia@pec.mit.gov.it

Al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
cgc@pec.mit.gov.it

oltre agli organi d'informazione e alle associazioni di difesa dei consumatori.

LA PREMESSA

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e il sottoscritto, dal 1985 a oggi, non hanno mai inviato istanze e prodotto articoli se non costretti dal comportamento errato di chi amministra i beni e i servizi pubblici. Pertanto, siamo stati costretti a inviare questa istanza:

1. al Sindaco di Imperia (perché è pacifico che le contravvenzioni elevate, avendo alla base un provvedimento illegittimo, nella visione di autotutela d'ufficio dovevano essere subito archiviate);
2. al Prefetto (perché il suo ufficio doveva e poteva subito archiviare, stante i precedenti e il fatto che il gestore della strada alla data dei contravvenzionamenti non era il Comune ma la Capitaneria di Porto, e il Codice della Strada vieta che nelle 24 ore vi sia un doppio sanzionamento per la stessa presunta infrazione);
3. al Presidente del Tribunale di Imperia (per rappresentare le criticità riscontrate, evidenziando alcune soluzioni utili e portando alla sua attenzione comportamenti che possono aver violato le sue disposizioni);
4. all'Ordine degli Avvocati di Imperia (perché proprio gli avvocati sono ogni giorno sul campo e hanno diritto a luoghi dove parcheggiare nonché a uffici e corridoi dove si possa respirare aria pulita);
5. al Consiglio Superiore della Magistratura, al Procuratore generale presso la Corte di cassazione e al Ministro della Giustizia (sia per illustrare la condizione in cui si trova uno dei luoghi dove si amministra la giustizia sia per segnalare il comportamento di un giudice);
6. al Presidente della Repubblica (sia perché rappresenta tutti i cittadini sia perché presiede il Consiglio Superiore della Magistratura);
7. agli organi d'informazione (perché non tutti, trattati da sudditi, poi hanno la voglia, la preparazione e il tempo di trasmettere la propria amara esperienza vissuta in qualche tribunale);
8. alle associazioni difesa consumatori (per quanto gli possa essere utile).

IL FATTO

Il fatto risale al 24 maggio 2015, quando un comune cittadino parcheggiava la propria autocaravan sul lungomare Marinai d'Italia e, per aver sostato in stallo riservato alle autovetture, in meno di 24 ore, veniva sanzionato ben 2 volte dalla Polizia Municipale del Comune di Imperia. Già nel 2013 all'appellante veniva contestata la stessa violazione sul lungomare Vespucci. In tale occasione la Prefettura, in data 11 aprile 2014, accoglieva il ricorso archiviando il verbale ritenendo l'ordinanza comunale,

che sostituiva un divieto di sosta alle autocaravan, con una riserva di sosta alle autovetture inidonea a giustificare la limitazione.

Il Comune di Imperia, infatti, non potendo mantenere i divieti di sosta alle autocaravan, perché palesemente in contrasto con l'articolo 185 del Codice della Strada e le direttive ministeriali in materia, aveva modificato il divieto con una riserva di sosta alle autovetture, continuando a limitare la circolazione delle autocaravan.

Incredibilmente, i verbali del 24 maggio 2015 venivano confermati dal Prefetto, cioè lo stesso ufficio che aveva accolto il ricorso del 2013, tra l'altro non ricordando che il Codice della Strada non ammette che si possa sanzionare per più di una volta nelle 24 ore per la stessa violazione. La Prefettura emetteva ordinanza-ingiunzione di pagamento.

Il 1º aprile 2016 il proprietario ricorre al Giudice di Pace di Imperia il quale, tra le varie eccezioni, avrebbe dovuto prendere atto che il Comune NON era il proprietario della strada e tantomeno il gestore, quindi, l'ordinanza alla base della riserva degli stalli di sosta alle autovetture era illegittima. La causa, assegnata al Giudice di Pace Dr. Olga Zaccaro, veniva successivamente riassegnata alla Dr. Teresa Cervasio che, inverosimilmente, rigettava il ricorso.

L'Avv. Marcello Viganò, consulente giuridico dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, che supportava il socio sanzionato, il giorno 8 maggio 2017 presentava ricorso al Tribunale di Imperia, in cui ribadiva, tra le varie eccezioni, che il Comune non era competente a disciplinare la circolazione in lungomare Marinai d'Italia trattandosi di area demaniale marittima di competenza della Capitaneria di Porto, come dimostrano le ordinanze della Capitaneria e come confermava la pronuncia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

All'udienza del 4 ottobre 2017, il Giudice Dr. Oronzo Silvana rinviava la causa, per emettere sentenza, al 31 gennaio 2018.

A tale udienza, alla quale compariva l'Avv. Marcello Viganò e assisteva il sottoscritto come rappresentante dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, ci aspettavamo una decisione rapida e la condanna alle spese di giudizio a carico della controparte in quanto il Comune non poteva emanare l'ordinanza istitutiva del segnale cioè l'atto presupposto delle sanzioni.

IL SOPRALLUOGO

Il 31 gennaio 2018, visti i costi di trasferimento da Firenze a Imperia decidiamo di partire con l'auto-vettura di prima mattina in modo da effettuare prima un sopralluogo per verificare se esistevano ancora limitazioni alle autocaravan nella zona del lungomare Marinai d'Italia. Il sopralluogo evidenziava:

1. la presenza di diversi segnali verticali di divieto di transito alle autocaravan, palesemente installati in violazione di legge;
2. stalli di sosta riservati alle sole autovetture, aventi alla base un provvedimento illegittimo in violazione di legge visti i numerosi stalli di sosta a disposizione nell'area interessata;
3. segnali stradali installati in violazione del Codice della Strada e del Regolamento di Esecuzione;
4. circa 20 metri di frana su un marciapiede e abbandono di rifiuti, tanto da impedire la circolazione dei pedoni nonché inficiare l'igiene e sicurezza pubblica.

Situazioni che saranno oggetto di specifica segnalazione al proprietario e/o gestore della strada.

L'ACCESSO AL TRIBUNALE

Mi collego al sito

www.tribunale.imperia.it/it/Content/Index/15408 per vedere se c'è una qualche indicazione di un parcheggio scambiatore utilizzabile, dal quale accedere al trasporto pubblico che ci possa portare in Tribunale ma non trovo alcuna indicazione.

Stesso risultato ai siti

<http://www.comune.imperia.it/> e

www.thinglink.com/scene/719223686166478848.

Con l'automobile, ci dirigiamo per tempo al Tribunale di Imperia, in via 25 Aprile 67, che si trova in una zona priva di parcheggi e tale mancanza penalizza la fruizione del Tribunale sia ai cittadini sia agli avvocati.

Essendo in anticipo sull'orario dell'udienza, percorriamo le strade limitrofe ma non troviamo nemmeno uno stallo di sosta libero. Ripetiamo il giro e a 300 metri dal Tribunale, in via 25 Aprile, vista uscire un'autovettura da uno stallo, finalmente parcheggiamo. Purtroppo, la sosta è consentita con disco orario solo per 1 ora e ovviamente per chi si reca in Tribunale un'ora non basta, e il rischio di essere sanzionato è concreto. Ci dirigiamo a piedi al Tribu-



Lungomare Marinai d'Italia, marciapiede disastrato



Lungomare Marinai d'Italia, parcheggio riservato alle sole autovetture

nale. All'ingresso altra sorpresa. Due accessi diversi: uno per i cittadini e uno per gli avvocati. In sintesi, il cittadino deve far passare la borsa sotto una specifica apparecchiatura e passare lui stesso sotto la porta del metal-detector. Al contrario, l'avvocato



Lungomare Marinai d'Italia, divieto di transito alle autocaravan



Lungomare Marinai d'Italia, divieto di transito alle autocaravan

passa rapidamente dall'altro accesso mostrando un tesserino. Giustamente, il sottoscritto, una volta recuperata la borsa dal metal-detector è invitato ad aprirla da un agente che mi pare appartenga alla Guardia di Finanza. Ora, per garantire la sicurezza

pubblica, TUTTI devono essere controllati allo stesso modo altrimenti ci sentiamo dei sudditi che ricevono un trattamento diverso come se fossimo più pericolosi.

Inoltre, perché basta avere "giaccha e cravatta", avere una borsa e dare l'impressione di essere un avvocato, per non essere sottoposto al controllo, come se un "malintenzionato" non possa "traversarsi" da avvocato, e mostrare un tesserino, visto che gli attuali software e hardware consentono una facile falsa riproduzione?

Nel merito: l'avvocato Marcello Viganò del foro di Firenze, non era conosciuto al Tribunale d'Imperia eppure passò semplicemente mostrando il solo tesserino, quindi, nessuna giustificazione per una tale "prassi".

Con la presente al Presidente del Tribunale si chiede un intervento per far passare chiunque dalla stessa porta e con la stessa procedura; e ripeto, chiunque acceda nel Tribunale sia perché è un luogo simbolico che potrebbe essere bersaglio del terrorismo sia perché gli esiti delle cause accendono gli animi e portano persino a sparare, come la cronaca ha evidenziato negli anni.

LA GESTIONE DELLA STANZA DA PARTE DEL GIUDICE

Una volta entrati nel Tribunale cerchiamo la stanza del Giudice Dr. Silvana Oronzo Silvana per l'udienza: Ruolo Generale n. 1139/2017, causa in grado di appello, avente a oggetto un'opposizione a sanzione amministrativa, rito lavoro salve le specifiche disposizioni del decreto legislativo n. 150/2011 avente per oggetto l'opposizione a sanzione amministrativa.

Ore 10.30. Dopo pochi minuti la troviamo ubicata in uno stretto corridoio dove ci sono altre stanze di altri giudici e dove non si respira come si dovrebbe per la troppa presenza di persone in attesa.

La porta del Giudice è aperta e si sta discutendo di un caso. Non ci meravigliamo perché le udienze di discussione sono pubbliche. Tuttavia, come molti altri, rimaniamo nella stanza per capire quale udienza era in corso e in quale ordine si trovi la nostra udienza.

Seduto dietro una scrivania c'è un giovane biondo mentre di lato alla scrivania una signora digita al computer. Solo dopo, chiedendo, veniamo a sapere che la donna era il Giudice e il ragazzo, pare, un

magistrato in tirocinio. Vediamo tre persone sedute davanti alla scrivania e oltre dieci persone in piedi che riempiono la stanza e rendono difficile la respirazione. Poiché imperversa l'influenza, usciamo, chiedendo a chi sosta nei pressi della stanza se il Giudice avrebbe chiamato una volta finita un'udienza. Ci viene risposto che dovevamo entrare e metterci in fila perché il Giudice non chiamava. Rientriamo nella stanza affollata, assistendo ad almeno due udienze.

Nel frattempo, vedo l'Avv. Marcello Viganò, che, come gli altri avvocati, ritira il fascicolo di causa, messo a disposizione. Mi colpisce il fatto che non gli chiedono di mostrare alcun documento di riconoscimento, poiché non lo possono conoscere visto che è la prima volta che entra nel Tribunale di Imperia. Mi domando se queste sono le procedure previste dal Presidente del Tribunale ma ne dubito subito, perché in questo modo chiunque, con parvenze da avvocato, potrebbe prendere un fascicolo e sottrarlo, ponendo, a carico dei cittadini e del Tribunale la spesa e il tempo per ricostruirlo.

Alternandoci, entriamo e usciamo dalla stanza, per non perdere la fila visto che il Giudice non chiama alla fine di ogni udienza.

Con l'occasione della presente, al Presidente del Tribunale chiediamo d'intervenire per evitare l'affollamento. Infatti, come avviene ormai in tantissimi uffici (ad esempio nelle agenzie delle Poste Italiane) basta l'installazione di un distributore di numeri, in modo che gli utenti possano sostare in spazi idonei, tipo quelli allocati nei pressi dei metal-detector posti all'ingresso del Tribunale, e accedere alle stanze una volta che vedono il loro numero apparire su uno schermo.

IL COMPORTAMENTO DEL GIUDICE DR. SILVANA ORONZO

Finalmente arriva il nostro turno, ed essendo tra gli ultimi, la folla è sparita e nella stanza si siedono l'Avv. Marcello Viganò e la funzionaria della Prefettura. Il sottoscritto e una ragazza, rimangono silenziosi, in piedi lungo la parete.

Il giudice Dr. Silvana Oronzo riassume con poche parole la causa, quindi, l'Avv. Marcello Viganò, tra le varie eccezioni, le ricorda che **la questione può anche ridursi al semplice rilievo dato che il Comune NON era il proprietario della strada e né tantomeno il gestore; motivo per cui l'ordinanza istitutiva**

della riserva degli stalli di sosta alle autovetture era illegittima, così determinando l'accoglimento del ricorso, addebitando le spese di giudizio alla controparte come previsto dall'articolo 91 codice di procedura civile.

Il Giudice Dr. Silvana Oronzo, agitandosi, dichiara che *i ricorsi per contravvenzioni da 187 euro sono un intralcio alla giustizia che l'avvocato non doveva aspettarsi la sentenza del secolo perché avrebbe scritto 3 righe che non capisce tutta questa azione se non per un chiaro interesse dell'Associazione Camperisti*

Dichiarazioni aberranti, dichiarazioni al limite della provocazione perché la giustizia non si eroga a peso... ma rimango comunque in silenzio.

L'Avv. Marcello Viganò, dato che è stata indicata dal Giudice l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti (peraltro citata in atti), fa presente che il sottoscritto, in piedi lungo il muro, ne è il rappresentante e che, se lo autorizza, può spiegare brevemente che non si trattava di un interesse dell'associazione ma dell'interesse alla corretta applicazione della disciplina del Codice della Strada in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.

Apriti cielo. Il Giudice Dr. Silvana Oronzo, a questo punto, dichiara che non posso stare nella stanza in quanto l'udienza non è pubblica e che ci possono stare solo gli avvocati anche se non appartengono alla causa. L'Avv. Marcello Viganò le ricorda che, trattandosi dell'udienza di discussione ex art. 437 c.p.c., l'udienza è pubblica e che se deve ritenersi riservata, neppure gli altri avvocati, diversi dai difensori delle parti in causa, possono assistervi. Inoltre le evidenzia come la funzionaria della Prefettura, essendo un giudizio in grado di appello, non aveva titolo per essere presente perché non ha il mandato e che lui non ha sollevato prima la questione per non mettere in difficoltà la funzionaria né la stessa Giudice che non aveva controllato la documentazione. Il Giudice Dr. Silvana Oronzo chiede alla funzionaria della Prefettura se ha il mandato e la stessa risponde di NO, quindi sarebbe dovuta essere allontanata. Il sottoscritto, intanto deve uscire dalla stanza. Al contrario, la funzionaria della Prefettura e la ragazza in piedi rimangono dentro e il Giudice Dr. Silvana Oronzo non interveniva per farle uscire. Mi sono sentito un suddito, offeso dalle dichiarazioni del Giudice Dr. Silvana Oronzo circa il fatto che un ricorso contro un provvedimento illegittimo, se non

supera chissà quale cifra, è un intralcio alla giustizia come se la giustizia possa essere "sommministrata" un tanto al chilo.

In sintesi, secondo il Giudice Dr. Silvana Oronzo, i cittadini non devono opporsi se trovano una limitazione illegittima, anche se questa, come nel caso degli illegittimi divieti di circolazione e sosta alle autocaravan colpisce migliaia di possessori di autocaravan. Siamo a 70 anni dalla proclamazione della Costituzione della Repubblica Italiana che garantisce la tutela giurisdizionale dei diritti, ma purtroppo, ancora una volta, devo rilevare che per alcuni Giudici tutto ciò rimane sulla carta e chi si azzarda a difendere questi diritti deve avere denaro, tem-

po e tanta salute per arrivare a un giudizio finale. Trascorsi 15 minuti l'Avv. Marcello Viganò esce dalla stanza e mi riferisce che ha fatto mettere a verbale le sue eccezioni e che il **Giudice Dr. Silvana Oronzo ha rinviato l'udienza a luglio 2018: quindi, altri oneri per la pubblica amministrazione e per il cittadino, nonostante, come scritto sopra, sia una causa semplice che avrebbe dovuto occupare solo pochi minuti e chiudersi in una mattina.**

L'Avv. Marcello Viganò ha inviato istanza alle SS.LL. per la direzione di udienza e il comportamento del Giudice Dr. Silvana Oronzo.

Restiamo a vedere le azioni che intraprenderanno i destinatari dell'istanza. Al prossimo numero.

AGGIORNAMENTO: L'HA AVUTA VINTA IL GIUDICE

Lo aveva detto e ha trovato il modo di non emettere una sentenza

Imperia, 5 marzo 2018, la notizia è che il Giudice Dr. Silvana Oronzo si astiene. In sintesi, il 31 gennaio 2018 prima ci dichiara di non aspettarci la sentenza del secolo, perché avrebbe scritto 3 righe nell'accogliere il ricorso contro il Comune e la Prefettura di Imperia. Poi, in violazione degli articoli 437 c.p.c. e 420 u.c. c.p.c. rinvia al luglio 2018 l'udienza. A fronte di due istanze inoltrate (la mia e quella dell'Avv. Marcello Viganò) il Giudice Dr. Silvana Oronzo chiede al Presidente del Tribunale di Imperia di astenersi "nell'ottica di non ledere gli interessi delle parti a una celere e serena definizione della controversia" specificando di provvedere con separata relazione ad esporre le proprie considerazioni sull'udienza del 31 gennaio 2018.

La richiesta, evidentemente, è stata presentata sulla base dell'ultimo comma dell'art. 51 del Codice di procedura civile che, dopo aver elencato i casi di obbligo di astensione, prevede che il giudice possa chiedere al capo dell'ufficio l'autorizzazione ad astenersi in ogni altro caso in cui esistano gravi ragioni di convenienza. Il Presidente del Tribunale doveva respingere la richiesta della Dr. Silvana Oronzo stante la semplicità della materia; infatti, si trattava solo di prendere atto che il Comune di Imperia non era il proprietario della strada, quindi non poteva emanare l'ordinanza alla base delle due contravvenzioni elevate. Al contrario, ha autorizzato la Dr. Silvana Oronzo ad astenersi e ha assegnato il procedimento al Dr. Alessandro Cento; il quale, in base al proprio ruolo, provvederà a calendarizzare la causa. In sintesi, la Dr. Silvana Oronzo avrà un lavoro in meno e la soddisfazione di non emettere la sentenza del



secolo. E poi, ancora oggi, qualcuno si domanda come mai gli italiani vogliono ribaltare quelle leggi e quei poteri che dal secolo scorso ci vedono trattati da sudditi e non da cittadini. Restiamo in attesa della fissazione dell'udienza da parte del magistrato nuovo assegnatario, confidando di non ricevere altre amare sorprese. Subiremo dei costi ulteriori e vedremo se ci saranno riconosciuti oppure, come purtroppo spesso avviene, al cittadino si dà ragione ma, compensando le spese tra le parti e/o prevedendo un risarcimento minimo, lo si penalizza e umilia ulteriormente. Visti i tempi biblici dei giudizi, ci aspettiamo che il nuovo Governo provveda a modificare queste norme che ci trasformano da cittadini in sudditi da penalizzare a ogni occasione.

Comune di Badia (BZ)

Revocata l'ordinanza anticamper



di Angelo Siri

Grazie all'intervento dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Comune di Badia (BZ) ha revocato l'ordinanza n. 44/2004 con la quale si vietava la sosta "permanente" alle autocaravan "su tutte le vie e parcheggi pubblici e privati soggetti a pubblico passaggio nel territorio comunale". Il divieto era previsto per garantire alle autovetture maggiori spazi di sosta, per evitare problemi igienico-sanitari e d'inquinamento derivanti dalla sosta "prolungata" delle autocaravan e per agevolare la pulizia delle strade in caso di neve. L'ordinanza si poneva in contrasto con l'articolo 185 del Codice della Strada come chiaramente interpretato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con direttiva prot. 31543/2007. Il Comune accogliendo l'istanza dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha provveduto alla revoca d'ufficio evitando l'ennesimo intervento ministeriale e, quindi, un aggravio per la Pubblica Amministrazione.

Di seguito, il riepilogo delle azioni intraprese dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti per la corretta applicazione e interpretazione delle norme in materia di circolazione delle autocaravan nel Comune di Badia.

14 aprile 2015

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Badia (BZ) l'accesso ai provvedimenti istitutivi del divieto di sosta alle autocaravan in strada Pedraces e in località La Villa.

23 aprile 2015

Il Comune di Badia trasmette l'ordinanza sindacale n. 44/2004 istitutiva del divieto di sosta "permanente" alle autocaravan.

4 maggio 2015

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

chiede al Comune di Badia la revoca dell'ordinanza sindacale n. 44/2004 ravvisandone molteplici profili d'illegittimità.

22 maggio 2015

Con nota del 22 maggio 2015, il Comune di Badia comunica di aver provveduto alla revoca dell'ordinanza n. 44/2004 e di aver disposto la rimozione dei divieti di sosta alle autocaravan.



ORDINANZA ANTICAMPER REVOCATA



**COMUN DE
BADIA
POLIZIA LOCALA**

Provincia Autonoma de Balsan

**COMUNE
DI BADIA
POLIZIA LOCALE**

Provincia Autonoma di Bolzano

**GEMEINDE
ABTEI
ORTSPOLIZEI**

Autonome Provinz Bozen

Polizia locale
circolazione stradale – ordinanze permanenti

Data/Datum/Data 22.05.2015
Prot. Nr.
Osc ref./Ihr. Z./Vs. rif.
Resp./Sachb./Resp.
Tel. Franz Dapoz
 0471-839533
e-mail polizia.locale@comune.badia.bz.it
pec abtei.badia@legalmail.it

Spett.le
Ass.Nazionale
Coordinamento Camperisti
Via San Niccolò 21
50125 FIRENZE (FI)
pcc
ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

OGGETTO: sosta autocaravan (camper)

In risposta alla Vs. del 04.05.2015 riguardante la sosta delle autocaravan, con la presente si comunica quanto segue:

- in data odierna è stata revocata la ordinanza comunale n. 44/2004
- in data odierna si è provveduto a rimuovere la segnaletica di divieto di sosta alle autocaravan

Distinti saluti



IBAN: IT54Z 06045 11619 0000 0000 2000
Str. Pedraces 40
I-39036 Badia/Abtei/Badia

BIC: CRBZIT2B107
Tel. +39 0471 839 533
Fax +39 0471 839 899

Cassa di Risparmio di Bolzano
E-info@gemeinde.abtei.bz.it
Internet: www.comunbadia.it

PEC abtei.badia@legalmail.it
CF/St. Kod. 81006190219
P/Mwst. Nr. 00543510218

Comune di Angiari (VR)

Revocata l'ordinanza anticamper



di Isabella Cocolo

A seguito dell'intervento dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Comune di Angiari (VR) ha revocato l'ordinanza sindacale n. 470/2004 istitutiva del divieto di sosta alle autocaravan in tutto il territorio comunale.

Dal tenore del provvedimento emergeva la necessità per l'amministrazione di evitare fenomeni di campeggio o comunque occupazione del suolo pubblico.

Nel perseguire tali finalità, limitava tuttavia la circolazione stradale delle autocaravan confondendo il concetto di "sosta" con quello di "campeggio".

A tal riguardo, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha ribadito che ai sensi dell'art. 157 Codice della Strada, la sosta è definita come *"sospensione della marcia del veicolo, protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente"*.

La sosta, dunque, ha un significato univoco che non può confondersi con altre situazioni o attività quali il campeggio.

In particolare, per quanto riguarda le autocaravan, vale quanto disposto dall'art. 185 Codice della Strada.

Inoltre, il campeggio può essere realizzato con qualunque tipologia di veicolo e anzi, i comportamenti che integrano il campeggio possono essere compiuti a prescindere dall'utilizzo di un veicolo. Pertanto, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha suggerito al Comune di Angiari la predisposizione di un provvedimento di divieto di bivacco, attendamento e campeggio senza pregiudizio per la circolazione e sosta delle autocaravan e in generale di tutti i veicoli fornendo all'amministrazione un modello di ordinanza condiviso anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



ORDINANZA ANTICAMPER

Unione dei Comuni Destra Adige Prot. n. 1506 del 18-02-2016



COMUNE DI ANGIARI

PROVINCIA DI VERONA

C.F. 8200329 023 4 - P. IVA 0127597 023 2 - TEL. 0442 / 97300 - 97007 - 98144

N. PROT. 4839
N. Reg. Ord. 470
N. R.P. 230

Angiari, 31.08.2004

IL SINDACO

Premesso che:

1. nel territorio del Comune di Angiari non esistono aree pubbliche attrezzate a parcheggio di caravan ed autocaravan;
2. periodicamente sono necessari gli interventi della Forza pubblica (Carabinieri e Polizia Municipale) per lo sgombero di insediamenti abusivi di nuclei che dimorano in veicoli da campeggio, in aree prive di allacciamenti igienico-sanitari;
3. la sosta ed il campeggio in aree non attrezzate ha determinato e determina precarie condizioni igienico-sanitarie, dovute allo scarico dei reflui e rifiuti di ogni genere e più in generale la mancanza delle più elementari norme d'igiene;

Ravvisata l'opportunità di adottare gli idonei provvedimenti per regolare la sosta ed il campeggio per i motivi di cui sopra;

Visti gli art. 5, 6, 7, 42 D.L.vo 30/04/1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada";

Visto l'art. 36 della Legge 8/06/1990 n. 142 e successive modifiche ed integrazioni;

Con i poteri conferitigli dagli art. 5-6-7 e 42 del D.L.vo 30/04/1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada";

ORDINA

In tutto il territorio del Comune di Angiari:

1. è vietata permanentemente la sosta, al fine del campeggio o della dimora momentanea, dalle ore 00:00 alle ore 24:00, con facoltà di rimozione, ai sottoelencati veicoli:
 - caravan;
 - autocaravan;
 - autoveicoli con rimorchio;
 - veicoli comunque denominati "attrezzati e trasformati per uso abitazione";
2. è vietato lo stazionamento di persone che facciano uso di tende, sacchi a pelo o attrezature similari.

DISPONE

Che i veicoli rimossi per violazione al disposto della precedente Ordinanza, nonché le attrezzature attinenti al campeggio (tende, tavoli, sedie, ecc...), siano restituiti ai legittimi proprietari, previo rimborso delle spese di rimozione e custodia.

Che la presente ordinanza venga trasmessa, per quanto di rispettiva competenza:

- alla Polizia Municipale dell' Unione dei Comuni Destra Adige;
- ai Carabinieri di Legnago
- all' Ufficio Tecnico del Comune di Angiari.

La presente ordinanza è impugnabile con ricorso gerarchico al prefetto di Verona entro 30 (trenta) giorni dalla data di notifica ed altresì, ai sensi della legge 6/12/1971 n. 1034, come modificata dalla Legge 21/07/2000, n. 205, avanti al T.A.R. Veneto entro 60 (sessanta) giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.



Il Sindaco
Bonomo Dott. Vincenzo

ORDINANZA ANTICAMPER REVOCATA

Unione dei Comuni Destra Adige Prot. n. 4028 del 02-05-2016



COMUNE DI ANGIARI

PROVINCIA DI VERONA

C.F. 82003290234 - P.IVA 01275970232

Tel. 0442 97007 Fax 98210

PIAZZA MUNICIPIO, 441 37050 ANGIARI

Angiari, il 13-04-2016

R.O. n. 4
R.P. n. 68

ORDINANZA IL SINDACO

Richiamata la propria ordinanza n. R.O. 470 del 31.08.2004, con la quale si vietava la sosta in tutto il territorio comunale per caravan, autocaravan, autoveicoli con rimorchio, e veicoli comunque denominati "attrezzati e trasformati per uso abitazione".

Vista la richiesta pervenuta in data 24.02.2016 prot. n. 457/ANG. dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, per la revoca della suddetta ordinanza;

Visto il parere favorevole del Comando Polizia Locale Media Pianura Veronese di Bovolone pervenuto in data 16.03.2016 prot. n. 2475;

Constatato che comunque la materia risulta trattata dal vigente Regolamento di Polizia Urbana e Rurale;

Ritenuto pertanto opportuno revocare l'ordinanza n. R.O. 470/2004.

Visto il D. Lgs 30.04.1992 n°285 e successive modifiche, e il relativo Regolamento;

REVOCA

L'ordinanza n. R.O. 470 del 31.08.2004 con la quale si vietava la sosta in tutto il territorio comunale per carvana, autocaravan, autoveicoli con rimorchio, e veicoli comunque denominati "attrezzati e trasformati per uso abitazione".

DISPONE

Che copia della presente ordinanza sia pubblicata all'Albo On-line e trasmessa per quanto di competenza:

- Alla Polizia Locale Media Pianura Veronese di Bovolone (VR);
- Al Comando Carabinieri di Legnago (VR);
- Alla Polizia Stradale di Legnago (VR);
- All'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti di Firenze (FI);

Contro il presente provvedimento può essere proposto ricorso giurisdizionale al T.A.R. del Veneto entro 60 (sessanta) giorni dalla notifica, o in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni.



IL SINDACO
BONOMO Dott. VINCENZO

Di seguito – in sintesi – le azioni messe in campo dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti a favore della corretta applicazione delle norme in materia di circolazione delle autocaravan nel Comune di Angiari (VR).

7 gennaio 2016

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Angiari l'accesso al provvedimento istitutivo del divieto di sosta alle autocaravan in tutto il territorio comunale.

8 febbraio 2016

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti sollecita, tramite intervento legale, la trasmissione del provvedimento istitutivo del divieto di sosta alle autocaravan in tutto il territorio comunale.

18 febbraio 2016

Il Comune di Angiari trasmette l'ordinanza n. 470/2004 con la quale si vieta la sosta finalizzata al campeggio, alle autocaravan in tutto il territorio comunale.

22 febbraio 2016

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Angiari di revocare l'ordinanza n. 470/2004 e suggerisce di prevedere, al più, un divieto di campeggio, bivacco e attendimento senza pregiudizio per la sosta e circolazione delle autocaravan e dei veicoli in generale.

29 marzo 2016

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti sollecita tramite intervento legale la revoca dell'ordinanza n. 470/2004.

13 aprile 2016

Il Comune di Angiari comunica l'avvio del procedimento di revoca dell'ordinanza n. 470/2004.

2 maggio 2016

Con nota prot. 4028 del 2 maggio 2016, il Comune di Angiari comunica l'avvenuta revoca dell'ordinanza n. 470/2004 e la rimozione dei segnali di divieto alle autocaravan per effetto dell'ordinanza n. 4 del 13 aprile 2016.

I NOSTRI CONSULENTI GIURIDICI AL 18 MARZO 2018

Per rispondere a tutti coloro che sono interessati a conoscere i consulenti giuridici che intervengono sull'intero territorio nazionale sui temi rappresentati nel sito Internet www.coordinamentocameristi.it e sulla rivista, pubblicheremo su ogni numero l'elenco aggiornato dei professionisti che hanno operato e operano per l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti.

Avv. Assunta Brunetti, del Foro di Firenze, operativa sull'intero territorio nazionale

contatti 055 2012242 - 333 1061448 - fax 055 2012242 - assuntabrunetti@consulentegiuridico.com
assunta.brunetti@firenze.pecavvocati.it

Svolge attività di assistenza e consulenza legale nell'ambito del diritto civile con particolare riguardo alle seguenti materie: responsabilità contrattuale, responsabilità extracontrattuale, circolazione stradale, diritto delle assicurazioni, sanzioni amministrative, tutela del consumatore e recupero crediti. Lo studio vanta specifiche competenze nel settore della circolazione delle autocaravan e dell'infortunistica stradale. L'attività professionale è svolta sia in ambito stragiudiziale sia giudiziale.

Avv. Marcello Viganò, del Foro di Firenze, operativo sull'intero territorio nazionale

contatti 055 2012242 - 329 3266512 - fax 055 2012242 - marcello.viganò@consulentegiuridico.com
marcello.vigano@firenze.pecavvocati.it

Svolge attività di assistenza e consulenza legale nell'ambito del diritto civile con particolare riguardo alle seguenti materie: responsabilità contrattuale, responsabilità extracontrattuale, circolazione stradale, diritto delle assicurazioni, sanzioni amministrative, tutela del consumatore e recupero crediti. Lo studio vanta specifiche competenze nel settore della circolazione delle autocaravan e dell'infortunistica stradale. L'attività professionale è svolta sia in ambito stragiudiziale sia giudiziale.

Avv. Stefano Renna, del Foro di Milano, operativo sull'intero territorio nazionale

contatti 02 3313815 - fax 02 344484 - stefano1@studiolegaleborri.191.it
stefano.renna@milano.pecavvocati.it

Svolge attività di assistenza e consulenza legale nell'ambito del diritto civile con particolare riguardo alle seguenti materie: condominio, recupero crediti, successioni e diritto di famiglia. L'attività professionale è svolta sia in ambito stragiudiziale sia giudiziale.

Comune di Chialamberto (TO)

Sì camper: il Comune revoca l'ordinanza



di Angelo Siri

A seguito delle azioni intraprese dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Comune di Chialamberto (TO) ha revocato l'ordinanza sindacale n. 11/2000 con la quale si vietava la sosta alle autocaravan in piazza Brigata Alpina Taurinense. La revoca è stata disposta con ordinanza sindacale n. 2 del 9 gennaio 2018 con la quale il Comune ha istituito il divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Tuttavia, tale nuovo divieto è stato riferito alle sole autocaravan.

Pertanto, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti si è vista costretta a richiederne la modifica e il Comune ha emanato l'ordinanza n. 3 del 16 febbraio 2018 con la quale, a rettifica dell'ordinanza n. 2/2018, ha istituito il divieto di campeggio, bivacco, attendamento senza riferimenti alle autocaravan.

La presente relazione è stata inviata ai seguenti

destinatari perché l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre di supporto e mai di contrapposizione agli enti proprietari e/o gestori della strada. Infatti, l'analisi del provvedimento istitutivo di un'illegittima limitazione alla circolazione stradale delle autocaravan, è un ausilio prezioso per l'ente locale che, nella visione di buon governo, deve revocare tempestivamente il provvedimento stesso al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione.

comchialamberto@pec.it

Sindaco: sindaco@comune.chialamberto.to.it

Di seguito, il riepilogo delle azioni intraprese dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti per la corretta applicazione e interpretazione delle norme in materia di circolazione delle autocaravan nel Comune di Chialamberto.



27 giugno 2017

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Chialamberto di trasmettere il provvedimento istitutivo del divieto di sosta alle autocaravan in piazza Brigata Alpina Taurinense.

28 giugno 2017

Il Comune di Chialamberto trasmette l'ordinanza sindacale n. 11/2000 istitutiva del divieto di sosta alle autocaravan in piazza Brigata Alpina Taurinense.

9 dicembre 2017

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Comune di Chialamberto di revocare l'ordinanza n. 11/2000 e di istituire al più il divieto di campeggio senza pregiudizio per la circolazione e sosta delle autocaravan.

11 gennaio 2018

Il Sindaco del Comune di Chialamberto trasmette l'ordinanza sindacale n. 2 del 9 gennaio 2018 con la quale si dispone la revoca dell'ordinanza n. 11/2000 e s'istituisce il divieto di bivacco, attendamento, campeggio per le autocaravan.

12 gennaio 2018

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, tramite l'Avv. Assunta Brunetti, chiede al Comune di Chialamberto di:

- a) istituire il divieto di bivacco, attendamento e campeggio con autonoma ordinanza secondo il modello all'interno della relazione del Dr. Fabio Dimita, direttivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal titolo "*Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici e operativi*" illustrata nel corso della XXXI edizione delle Giornate della Polizia Locale a Riccione;
- b) utilizzare cartelli che prescrivono a lettere il divieto di bivacco, attendamento e campeggio in tutto il territorio comunale senza utilizzo di segnali stradali e senza impiego dei simboli di autocaravan e caravan;
- c) installare il cartello di divieto di bivacco, attendamento e campeggio all'inizio del centro abitato affinché l'utente della strada sappia che il divieto è efficace in tutto il territorio comunale.

20 febbraio 2018

Il Comune di Chialamberto trasmette l'ordinanza n. 3/2018 con la quale rettifica la precedente n. 2/2018 istituendo il divieto di bivacco, campeggio e attendamento senza riferimento alle autocaravan. L'amministrazione precisa che il divieto vale unicamente per piazza Brigata Alpina Taurinense e che sarà reso pubblico con idonea segnaletica.



ORDINANZA ANTICAMPER

N° 135
7-7-2000
scad.
11/8/2000



COMUNE DI CHIALAMBERTO

PROVINCIA DI TORINO

ORDINANZA

N. Reg. Ordin. 11/2000

IL SINDACO



Viste le esigenze di viabilità della strada comunale di accesso alla piazza del Mercato e della piazza stessa;

Vista la particolare ubicazione centrale della zona suddetta e la conseguente necessità di regolamentarne la destinazione;

Ritenuto di adottare formale provvedimento cautelare a tutela della pubblica incolumità degli utenti del parco giochi ed area verde ubicati su detta piazza;

Avvertita la necessità di promuovere una più corretta razionalizzazione del traffico e dei parcheggi, nonché tutelare la sicurezza del transito nel tratto di strada comunale di accesso alla piazza del Mercato;

Visti al riguardo gli artt. 6 e 42 del D.L. 30 aprile 1982 n. 285 e art. 80 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e s.m.i., relativo alle norme sulla disciplina che regola la circolazione stradale;

Visto l'art. 38 della Legge 142/1990;

DECRETA

Per le considerazioni svolte in premessa e formanti parte integrale della presente: **IL DIVIETO ASSOLUTO:**

- DI PRATICARE PIC-NIC
- DI ACCENDERE FUOCHE
- DI SOSTA PER CAMPER E/O ROULOTTES

Per gli utenti interessati si segnala l'esistenza di aree all'uopo attrezzate in frazione Cossiglia ed in frazione Valnera

Resta a carico di questa Amministrazione la posa e conservazione in perfetta efficienza della prescritta segnaletica stradale.

I trasgressori verranno puniti con le modalità previste dalla normativa vigente in materia.

Copia della presente viene trasmessa al Comando Carabinieri di Cantoira.

Chialamberto li 13/07/2000



IL SINDACO
(MARTINI Cav. Luigi)

ORDINANZA ANTICAMPER



COMUNE DI CHIALAMBERTO

CITTA' METROPOLITANA DI TORINO
Via Roma 2 – 10070 CHIALAMBERTO (TO)
Tel. 0123-506701 – Fax 0123-506369
E-mail chialamberto@reteunitaria.piemonte.it

ORDINANZA N. 2/2018 DEL 09/01/2018 DI RETTIFICA DELLA PRECEDENTE ORDINANZA N. 11/2000 DEL 13/07/2000

IL SINDACO

RICHIAMATA la propria precedente ordinanza n. 11/2000 del 13/07/2000, con la quale si ordinava, il divieto assoluto di praticare pic-nic, di accendere fuochi e di sosta per camper e/o roulotte sulla piazza del Mercato, ora denominata Piazza Brigata Alpina Taurinense;

RICHIAMATO l'art. 185 del Codice della Strada che regola la circolazione e sosta delle autocaravan;

VISTO il D.L. 30/04/1992 n. 285 e s.m.i.;

VISTO il D. Lgs. n. 267/2000;

VISTO l'art. 11 dello Statuto Comunale;

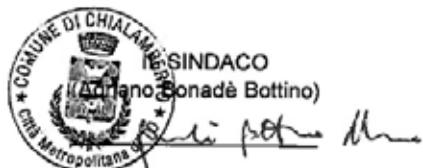
ORDINA

Relativamente alla propria precedente Ordinanza n. 11/2000 del 13/07/2000 la revoca immediata della parte in cui vieta la SOSTA per camper e/o roulotte, nonché la simultanea istituzione del DIVIETO DI BIVACCO, ATTENDAMENTO E CAMPEGGIO per le autocaravan;

DISPONE

Che la presente ordinanza venga pubblicata all'Albo Pretorio Comunale per 15 giorni e venga inviata in copia, per quanto di competenza, al Comando Carabinieri di Chialamberto ed al Servizio Polizia Municipale.

Chialamberto li 9/1/2018





COMUNE DI CHIALAMBERTO

CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO
Via Roma 2 – 10070 CHIALAMBERTO (TO)
Tel. 0123-506701 – Fax 0123-506369
E-mail chialamberto@reteunitaria.piemonte.it

ORDINANZA N. 3/2018 DEL 16/02/2018 DI RETTIFICA DELLA PRECEDENTE ORDINANZA N. 2/2018 DEL 09/01/2018

IL SINDACO

RICHIAMATA la propria precedente ordinanza n. 2/2018 del 09/01/2018 con la quale si ordinava, relativamente alla propria precedente Ordinanza n. 11/2000 del 13/07/2000, la revoca immediata della parte in cui vieta la SOSTA per camper e/o roulotte, con la simultanea istituzione del DIVIETO DI BIVACCO, ATTENDAMENTO E CAMPEGGIO per le autocaravan;

CONSIDERATO che i fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento sulla Piazza Brigata Alpina Taurinense ostacolerebbero la pubblica circolazione con conseguenti problematiche anche relativamente all'ordine pubblico ed alla sicurezza urbana;

VISTO il D.L. 30/04/1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i.;

VISTO il T.U.L.P.S. R.D. 773/1931;

VISTO il D. Lgs. n. 267/2000;

VISTO l'art. 11 dello Statuto Comunale;

DIS PONE

Relativamente alla propria precedente Ordinanza n. 2/2018 del 09/01/2018 la revoca immediata della parte in cui istituisce il DIVIETO DI BIVACCO, ATTENDAMENTO E CAMPEGGIO per le autocaravan;

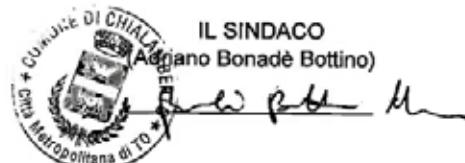
ORDINA

L'ISTITUZIONE DEL DIVIETO DI CAMPEGGIO, BIVACCO ED ACCAMPAMENTO MEDIANTE UTILIZZO DI TENDE, COPERTURE E COSTRUZIONI VARIE, SACCHI A PELO, COPERTE E SIMILI SU TUTTA LA PIAZZA DENOMINATA PIAZZA BRIGATA ALPINA TAURINENSE;

DIS PONE

Che la presente ordinanza venga pubblicata all'Albo Pretorio Comunale per 15 giorni e venga inviata in copia, per quanto di competenza, al Comando Carabinieri di Chialamberto ed al Servizio Polizia Municipale.

Chialamberto li 16/02/2018



COME INTERROMPERE ED EVITARE IL BIVACCO

FAC-SIMILE DI PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE

Provvedimento dirigenziale n. /

OGGETTO: Divieto di campeggio, bivacco e accampamento (indicare i luoghi).

IL DIRIGENTE

CONSTATATO che (indicare i luoghi) sono utilizzate come campeggio, bivacco e accampamento, tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma;

PRESO ATTO della relazione tecnica del Comando di Polizia prot. n. del con il quale sono state accertate le suddette situazioni di campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che il Comune di non dispone, nell'ambito del proprio territorio, di apposite aree e strutture igienico-sanitarie da destinare a campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che l'utilizzo delle aree (indicare i luoghi) come campeggio, bivacco, accampamento e simili, al di fuori di aree e strutture appositamente preposte, costituisce un pericolo per la salute e per l'igiene pubblica e degli stessi occupanti l'area;

CONSIDERATO che i fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento nelle aree (indicare i luoghi) ostacolano la pubblica circolazione con conseguenti tensioni sociali che possono costituire problematiche anche relativamente all'ordine pubblico e alla sicurezza urbana;

RITENUTO pertanto, per motivi di salvaguardia della sanità e dell'igiene pubblica, di prevenzione dell'ordine e della sicurezza pubblica nonché di tutela della circolazione, di vietare il campeggio il bivacco e l'attendamento su (indicare i luoghi);

VISTO il T.U. delle leggi sanitarie, R.D. 1265/1934;

VISTO il T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 773/1931;

VISTO il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 267/2000, articoli 7, 7-bis e 107;

VISTO il Regolamento di Polizia Urbana;

VISTA la legge 689/1981;

ORDINA

su (indicare i luoghi), il divieto di campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma. Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.

Il mancato rispetto della presente ordinanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da € 25,00 a € 500,00 oltre alla confisca delle predette attrezzature e installazioni ai sensi dell'art. 20 della legge n. 689/81, nonché il ripristino dello stato dei luoghi.

DEMANDA

all'Ufficio Tecnico Comunale la collocazione di idonea segnaletica riportante i limiti e i divieti imposti dal presente provvedimento, sulle vie d'ingresso a perimetro di tutto il territorio comunale. Le forze di polizia sono incaricate dell'esecuzione del presente provvedimento.

AVVERTE

avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione entro 60 giorni, ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034. È altresì ammesso ricorso gerarchico al Sindaco entro 30 giorni, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dalla residenza municipale, li

IL DIRIGENTE

COME INTERROMPERE ED EVITARE IL BIVACCO

FAC-SIMILE DI ORDINANZA CONTINGIBILE E URGENTE

Ordinanza contingibile e urgente n° /

OGGETTO:

Divieto di campeggio, bivacco e accampamento in

IL SINDACO

CONSTATATO l'indebita e improvvisa occupazione delle aree (indicare le aree) utilizzate come campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma;

PRESO ATTO degli accertamenti compiuti dal Comando di Polizia e della relazione prot. n. del

CONSIDERATO che il Comune di non dispone, nell'ambito del proprio territorio, di apposite aree e strutture igienico-sanitarie da destinare a campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che sussiste un'emergenza sanitaria e igienica derivante dall'incontrollato deposito di rifiuti sul territorio e dall'assenza di allacciamenti all'acquedotto e alla fognatura;

CONSIDERATO che l'occupazione dell'area con fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento ha provocato problemi di ordine pubblico e alla sicurezza urbana

.....
.....
(indicare l'episodio);

CONSIDERATO che il proliferare del fenomeno è tale da comportare lo scadimento delle qualità urbane del patrimonio pubblico, oggetto di degrado anche per la propensione di alcuni soggetti a utilizzare il medesimo senza il rispetto del pregio e della natura collettiva dei beni, rendendo necessario l'intervento della forza di polizia;

CONSIDERATO che non è possibile dilazionare un intervento e che si rende indispensabile attivare i dovuti provvedimenti con urgenza;

RITENUTO pertanto, per motivi di salvaguardia della sanità e dell'igiene pubblica nonché di ordine pubblico, incolumità e sicurezza pubblica, di vietare il campeggio, il bivacco e l'attendimento in (indicare i luoghi);

VISTO il T.U. delle leggi sanitarie, R.D. 1265/1934;

VISTO il T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 773/1931;

VISTO il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 267/2000, articoli 50 e 54 (richiamare l'uno, l'altro o entrambe secondo la fattispecie da tutelare);

VISTO il D.M. del Ministero dell'Interno del 05.08.2008 (da richiamare unicamente in caso di ordinanza emessa per i motivi di cui all'art. 54 D.Lgs. 267/00);

VISTO il Regolamento di Polizia Urbana (se esistente);

VISTA la legge 689/1981;

ORDINA

in (indicare i luoghi), il divieto di campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma.

Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.

Il mancato rispetto della presente ordinanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da € 25,00 a € 500,00 oltre alla confisca delle predette attrezzature e installazioni ai sensi dell'art. 20 della legge n. 689/81 nonché il ripristino dello stato dei luoghi.

DEMANDA

all'Ufficio Tecnico Comunale la collocazione di idonea segnaletica riportante i limiti e i divieti imposti dal presente provvedimento.

Le forze di polizia sono incaricate dell'esecuzione del presente provvedimento.

DISPONE

la comunicazione della presente Ordinanza alla Prefettura di, alla Questura di, al Comando/Stazione dei Carabinieri di

AVVERTE

avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione entro 60 giorni, ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034. È altresì ammesso ricorso gerarchico al Prefetto entro 30 giorni, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dalla residenza municipale, li

IL SINDACO

Moniga del Garda (BS)

Esempio positivo di un ente che modifica un'ordinanza in autotutela



di Anisa Myrto

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre di supporto e mai di contrapposizione agli enti proprietari e/o gestori della strada. Infatti, appena ricevuto da alcuni associati la copia di un articolo di giornale inerente a un'ordinanza *anticamper* emanata dall'amministrazione comunale di Moniga del Garda, ne ha acquisito il testo e attivato gli opportuni contatti telefonici. Rapidamente è stata inviata all'amministrazione comunale di Moniga del Garda l'analisi dell'ordinanza n. 3, evidenziando che il provvedimento era istitutivo di un'illegittima limitazione alla circolazione stradale delle autocaravan, chiedendo di revocarla, emanando una nuova ordinanza che non comprendesse il termine autocaravan nonché i termini CAM-

PER e ROULOTTE che non trovano riscontro nel Codice della Strada. L'analisi dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre un ausilio prezioso per l'ente locale che, nella visione di buon governo, revoca tempestivamente il provvedimento *anticamper* al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione. Anche in questo caso, le nostre analisi e richieste sono state subito recepite dall'amministrazione del comune di Moniga che ha revocato l'ordinanza n. 3 e varato l'ordinanza n. 6, chiudendo le corrispondenze con questa frase: "Le trasmetto in allegato la copia della nuova ordinanza pubblicata in data odierna adeguata alle rettifiche suggerite.

Cordialmente. COMUNE DI MONIGA DEL GARDA".



Dal Comune di Moniga è arrivata l'ordinanza per ragioni di igiene e pubblica sicurezza: al bando il campeggio libero. Nel documento sottoscritto dal sindaco Lorella Lavo è specificato: «La sosta con caravan, roulottes, camper e affini sul territorio comunale e in particolare nelle zone del Plis non attrezzate, costituisce pregiudizio al permanere delle condizioni igienico-sanitarie di legge, in particolare per l'impossibilità di disporre di servizi essenziali quali l'acqua, di conferire i rifiuti al servizio pubblico e, ancora, di allontanare i reflui fognari».

ORDINANZA ANTICAMPER



Provincia di Brescia

ORDINANZA N. 3 del 1 febbraio 2018

AREA SERVIZI AMMINISTRATIVI
Affari Generali - Segreteria - Protocollo - Notifiche -
CED informatica - Contratti

www.comune.monigadelgarda.bs.it

DIVIETO DI CAMPEGGIO LIBERO SUL TERRITORIO COMUNALE AL DI FUORI DELLE AREE ATTREZZATE, SENZA LA PREVENTIVA AUTORIZZAZIONE

IL SINDACO

Considerato che:

- nel comune di Moniga del Garda si verifica con frequenza il fenomeno del campeggio libero;
- che la sosta con caravan, roulotte, camper, autocaravan e similari per finalità di pernottamento, campeggio e soggiorno all'interno del territorio comunale in particolare in zone rientranti nel PLIS, pertanto non attrezzate, o anche quando ciò avvenga su aree private che, per la loro conformazione e caratteristiche, costituisce pregiudizio al permanere delle condizioni igienico-sanitarie di legge, ed in particolare, per l'impossibilità di disporre di servizi essenziali quali l'acqua, per l'impossibilità di conferire i rifiuti urbani al servizio pubblico, per l'impossibilità ancora di smaltire i residui delle evacuazioni fisiologiche, per l'impossibilità di allontanare i reflui fognari, per la presenza di animali o insetti portatori di malattie, etc...con conseguenze e pericoli igienico sanitari non solo per chi sosta impropriamente, ma anche per i cittadini che risiedono o transitano nelle vicinanze;
- che la predetta circostanza può essere di pregiudizio alla sicurezza pubblica per motivi di igiene, di incendi e di deturpamento del territorio per l'abbandono incontrollato delle immondizie;
- che nel territorio Comunale esistono n.9 campeggi regolarmente autorizzati;

Richiamate le competenze degli Enti locali stabilite dal D.Lgs.112/98;

ORDINA

1. in tutto il territorio comunale, compresa la sede stradale, le piazze, i parcheggi ed altre aree ad uso pubblico, o aree private non attrezzate, è vietata l'effettuazione di qualsiasi specie di campeggio e/o l'impianto di tenda, fuori dalle aree appositamente attrezzate; fermo quanto disposto dalla normativa vigente, è inoltre vietato ai possessori di veicoli attrezzati con serbatoi di recupero delle acque chiare e luride, in transito o durante la sosta nel territorio del Comune, di effettuare lo scarico di dette acque fuori dalle aree appositamente attrezzate;
2. in tutte le zone che presentano le caratteristiche di cui sopra, è vietata permanentemente dalle ore 0,00 alle ore 24,00 di ogni giorno, nelle more del perdurare di tale situazione di fatto, la sosta di qualsiasi forma anche temporanea, finalizzata al campeggio o al pernottamento ed effettuata con caravan autocaravan camper roulotte, veicoli comunque denominati, attrezzati e/o trasformati per il campeggio o il pernottamento e/o a scopi abitativi, tende e simili.

Il divieto di cui sopra non si applica a tutti quei mezzi agricoli che hanno come unico scopo la coltivazione del terreno.

Gli operatori di Polizia Municipale sono tenuti a dare immediata esecuzione alla presente disposizione con le modalità più opportune, compresa la rimozione dei veicoli, in modo da assicurare l'allontanamento delle persone e dei veicoli con la massima efficacia e rapidità, richiedendo, se del caso, la collaborazione delle altre Forze di Polizia.

All'ufficio Tecnico e a chiunque legalmente richiesto o tenuto per legge è fatto obbligo di collaborare con la stessa Polizia Locale per l'attuazione di quanto sopra disposto.

La violazione di cui al presente articolo comporta l'allontanamento immediato dal territorio comunale delle persone e dei veicoli comunque trasportati ed utilizzati ad abitazione ed ogni altro mezzo in loro possesso e/o la rimozione dei veicoli secondo le modalità dell'art.159 del Codice della Strada avvalendosi dei concessionari del servizio i quali provvederanno a tenere il veicolo in custodia. Le spese di intervento, di rimozione e custodia sono a carico dell'avente diritto.



Piazza San Martino, 1
25080 MONIGA DEL GARDÀ (BS)
TEL 0365/500804 FAX 0365/500817
e-mail segreteria@comune.monigadelgarda.bs.it
PEC protocollo@pec.comune.monigadelgarda.bs.it
P.IVA 00581430980 - C.F. 00842990178

ORDINANZA CORRETTA



Provincia di Brescia

ORDINANZA N. 6 del 5 febbraio 2018

AREA SERVIZI AMMINISTRATIVI
Affari Generali - Segreteria - Protocollo - Notifiche -
CED Informatica - Contratti

www.comune.monigadelgarda.bs.it

Divieto di campeggio libero sul territorio comunale al di fuori delle aree attrezzate, senza la preventiva autorizzazione

IL SINDACO

Considerato che:

- nel comune di Moniga del Garda si verifica con frequenza il fenomeno del campeggio libero;
- che tale forma di campeggio è soggiorno all'interno del territorio comunale in particolare in zone rientranti nel PLIS, pertanto non attrezzate, o anche quando ciò avvenga su aree private che, per la loro conformazione e caratteristiche, costituisce pregiudizio al permanere delle condizioni igienico-sanitarie di legge, ed in particolare, per l'impossibilità di disporre di servizi essenziali quali l'acqua, per l'impossibilità di conferire i rifiuti urbani al servizio pubblico, per l'impossibilità ancora di smaltire i residui delle evacuazioni fisiologiche, per l'impossibilità di allontanare i reflui fognari, per la presenza di animali o insetti portatori di malattie, etc..con conseguenze e pericoli igienico sanitari non solo per chi sosta impropriamente, ma anche per i cittadini che risiedono o transitano nelle vicinanze;
- che la predetta circostanza può essere di pregiudizio alla sicurezza pubblica per motivi di igiene, di incendi e di deturpamento del territorio per l'abbandono incontrollato delle immondizie;
- che nel territorio Comunale esistono n.9 campeggi regolarmente autorizzati;

Richiamate le competenze degli Enti locali stabiliti dal D.Lgs.112/98;

ORDINA

1. in tutto il territorio comunale, compresa la sede stradale, le piazze, i parcheggi ed altre aree ad uso pubblico, o aree private non attrezzate, è vietata l'effettuazione di qualsiasi specie di campeggio e/o l'impianto di tenda, fuori dalle aree appositamente attrezzate; fermo quanto disposto dalla normativa vigente, è inoltre vietato ai possessori di veicoli attrezzati con serbatoi di recupero delle acque chiare e luride, in transito o durante la sosta nel territorio del Comune, di effettuare lo scarico di dette acque fuori dalle aree appositamente attrezzate;
2. In tutte le zone che presentano le caratteristiche di cui sopra, è vietata permanentemente dalle ore 0,00 alle ore 24,00 di ogni giorno, nelle more del perdurare di tale situazione di fatto, l'effettuazione di ogni tipologia di campeggio o pernottamento, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzi e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma. Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.
3. Il presente provvedimento sostituisce e revoca la propria precedente ordinanza n.3 del 01/02/2018;

Il divieto di cui sopra non si applica a tutti quei mezzi agricoli che hanno come unico scopo la coltivazione del terreno.

Gli operatori di Polizia Municipale sono tenuti a dare immediata esecuzione alla presente disposizione con le modalità più opportune, compresa la rimozione dei veicoli, in modo da assicurare l'allontanamento delle persone e dei veicoli con la massima efficacia e rapidità, richiedendo, se del caso, la collaborazione delle altre Forze di Polizia.

All'ufficio Tecnico e a chiunque legalmente richiesto o tenuto per legge è fatto obbligo di collaborare con la stessa Polizia Locale per l'attuazione di quanto sopra disposto.

La violazione di cui al presente articolo comporta l'allontanamento immediato dal territorio comunale delle persone e dei veicoli comunque trasportati ed utilizzati ad abitazione ed ogni altro mezzo in loro possesso e/o la rimozione dei veicoli secondo le modalità dell'art.159 del Codice della Strada avvalendosi dei concessionari del servizio i quali provvederanno a tenere il veicolo in custodia. Le spese di intervento, di rimozione e custodia sono a carico dell'avente diritto.



Piazza San Martino, 1
25080 MONIGA DEL GARDA (BS)
TEL 0365/500804 FAX 0365/500817
e-mail segreteria@comune.monigadelgarda.bs.it
PEC protocollo@pec.comune.monigadelgarda.bs.it
P.IVA 00581430980 - C.F. 00842990178

www.incamper.org

inCAMPER

www.coordinamentocameristi.it



Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti



n. 182

gennaio - febbraio 2018



ESEN 2018-182
Esemplare gratuito
fuori commercio
privo di pubblicità
a pagamento

In questo numero

- 4 La Dash Cam evita le controversie
- 24 Irlanda on the road
- 36 In viaggio nei Balcani tra popoli e culture

La Dash Cam evita le controversie

Una vera prevenzione per una vera sicurezza stradale

di Cinzia Ciolfi

Una vera prevenzione per una vera sicurezza stradale, per ridurre il lavoro ai Giudici, evitando altresì anni di sofferenze e spese. Abbiamo letto l'articolo datato 23 ottobre 2017: "Morì in uno scontro moto-camper, la superperizia scagiona l'imputato". Per il tecnico nominato dal giudice il centauro stava correndo troppo e superando la colonna di auto sulla destra. Testo estratto da <http://www.estense.com/?p=648228>. In sintesi. In data 16 luglio 2014, sulla Romea ci fu un

incidente tra un'autocaravan e una moto Yamaha R1 1000. Nel tragico impatto il motociclista perdeva la vita, mentre il figlio dell'autista dell'autocaravan riportava gravi ferite. Come sempre capita in questi casi, le indagini seguono il loro corso, sovente lungo e controverso. Ci sono voluti oltre tre anni di sofferenze e spese prima di arrivare alla superperizia ordinata dal giudice che sembra fare chiarezza sulla dinamica del sinistro e sulle responsabilità del motociclista.

L'autista dell'autocaravan, finito a processo per omicidio colposo, pare ne possa uscire scagionato. A oggi, infatti, le cause determinanti dello scontro sono da attribuire all'eccessiva velocità della moto e soprattutto al fatto che stesse superando la colonna di veicoli sulla destra, impedendo di essere percepito nel punto di una intersezione stradale. Il 24 novembre 2017 il perito verrà ascoltato in udienza e, poiché l'iter della giustizia prevede tre gradi di giudizio, è reale il rischio dei ricorsi e che la sentenza definitiva arrivi dopo altrettanti anni, comportando ancora spese e sofferenze per chi guidava l'autocaravan. In questo caso è protagonista l'autista dell'autocaravan ma in altri casi è il camionista, l'automobilista, il motociclista, il ciclista, il pedone perché, sebbene a volte siano apparentemente chiare le dinamiche degli incidenti, in assenza di prove oggettive sulle dinamiche, tutti chiedono di essere risarciti e attivano le vie legali, aumentando il tempo dei processi. Oggi





la tecnologia ci consente di limitare i dubbi, quindi, per evitare ogni distorsione della realtà è assolutamente consigliato installare e tenere sempre accesa su ogni veicolo, moto, velocipedi, una *dash cam*. Si tratta di una piccola telecamera che registra ciò che accade davanti, nella direzione in cui il dispositivo è rivolto, e i filmati e le singole immagini sono scaricabili su un computer.

Proprio per evitare contenziosi e condanne, potrebbe rivelarsi decisivo proprio l'utilizzo della *dash cam* quale elemento istruttorio per confermare e/o modificare quanto rilevato dagli organi accertatori, acquisibile anche in sede amministrativa ai sensi dell'articolo 13 della Legge 689/1981. Infatti, le risultanze della *dash cam* assumono valore di prova legale (o privilegiata), derogando dunque anch'esse al principio di libero convincimento del giudice, salvo, ovviamente, che la parte contro cui sono state prodotte fornisca la prova di un manchevole funzionamento e/o della manomissione del dispositivo. Consigliamo pertanto di acquistare una *dash cam* e di accenderla sempre prima di allacciare le cinture di sicurezza, perché la Legge n. 41 del 23 marzo 2016 ha introdotto i reati di omicidio stradale e lesione stradale di cui rispondono anche coloro che cagionano la morte o lesione grave o gravissima con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. Aprendo www.nuovedirezioni.it e scaricando gratuitamente il numero 40, dalla pagina 30 alla pagina 70 ci sono tabelle che confrontano le diverse caratteristiche dei modelli in commercio, consentendo una scelta oculata. Si tratta di un apparecchio indispensabile perché, grazie al supporto del filmato che contiene le dinamiche e immagini reali, sarà pressoché totale la ricostruzione dei fatti, tante volte annebbiata da false testimonianze, trucchi legali o luoghi comuni. Difficile altrimenti dimostrare certe distrazioni di pedoni che attraversano la strada all'improvviso o ciclisti che si spostano all'improvviso, la cosiddetta "utenza debole", ma non per questo esente da responsabilità anche importanti nel verificarsi d'incidenti. La piccola telecamera è un occhio vigile, onesto e imparziale,

ECCO COME LA DASH CAM SI È RIVELATA UNA PROVA OGGETTIVA

Estratto da <http://www.ilsitodifirenze.it> Il sito di FIRENZE - 25/10/2017

Un pedone investito da uno scooter: interviene la Polizia Municipale per i rilievi e la dinamica è stata ricostruita grazie alla camera car di un taxi che viaggiava dietro il motociclo.

L'episodio è avvenuto ieri a Firenze in Lungarno Vespucci. Il pedone, un fiorentino di 59 anni residente nella zona, stava attraversando all'altezza di piazzale Vittorio Veneto quando è stato investito da uno scooterista. Il pedone è stato portato in ospedale (dove è stato ricoverato in prognosi riservata) come pure il conducente del motociclo, un sessantenne di San Casciano, rimasto lievemente ferito e risultato negativo alla prova dell'etilometro. Durante i rilievi la Polizia Municipale ha potuto visionare un video dell'incidente registrato dalla camera car di un taxi che viaggiava dietro lo scooter. Sono molti i conducenti delle auto bianche che si sono dotati di questi dispositivi in grado di riprendere quanto avviene sia sulla strada sia all'interno dell'abitacolo. Si tratta di strumenti fondamentali per innalzare i livelli di sicurezza per i tassisti e al tempo stesso sono in grado di fornire una prova importante per la ricostruzione degli incidenti. È stato proprio il tassista che ha fatto visionare la videoregistrazione agli agenti; e le immagini, che forniscono una prova fondamentale per accettare le responsabilità del sinistro, verranno indicate agli atti.

La redazione



utile in casi come questi, così come garanzia di responsabilità di altri utenti della strada, dal pedone al camionista che, se dotati anch'essi della medesima telecamera, potranno sostenere con equa garanzia le loro eventuali ragioni.

Occorre ricordare, infatti, che non esiste una categoria responsabile d'incidenti e un'altra no. Il responsabile è quasi sempre un essere umano che ha commesso una negligenza o un errore, durante la circolazione stradale. È vero altresì che difficilmente si trova qualcuno disposto ad ammettere il proprio torto, anzi, sovente ci si scontra con persone che cercano la ragione pur sapendo di non averla. Infatti, ogni giorno ci sono dei pedoni distratti che attraversano all'improvviso la strada senza guardare, dei ciclisti e dei motociclisti che fanno lo slalom tra i veicoli: comportamenti scorretti che provocano gravi incidenti e trascinano in giudizio per anni chi li ha investiti. Questione di soldi e non di coscienza; quindi, ognuno di noi deve promuovere l'uso della *dash cam* e le compagnie assicuratrici devono prevedere uno sconto per i clienti che l'acquistano e la tengono accesa, affinché un incidente non debba più trasformarsi in dannoso carico di lavoro per la macchina della Giustizia, perché a subirne poi i danni per le cause che durano tempi biblici sono tutti i cittadini. Un incidente stradale non dev'essere più un affare economico, ancor di più di fronte a danni fisici e vite stroncate. Mai come in certi casi la verità è importante.

La telecamera di bordo renderà certamente tutti gli utenti della strada più onesti, più attenti e soprattutto, più garantiti.

Vale ricordare che la responsabilità di un omicidio stradale è addossabile a chiunque; quindi, per primo al guidatore che circola violando quanto previsto nella carta di circolazione (esempio: sovrappeso, revisio-

ne non effettuata, pneumatici consumati o quant'altro previsto dal Codice della Strada). Per secondo il proprietario del veicolo che consegna alla guida di altri il proprio veicolo senza aver fatto eseguire la revisione, la prevista manutenzione, con gli pneumatici consumati o quant'altro. Ecco perché per lui è essenziale ben archiviare tutti i documenti inerenti agli interventi di revisione e manutenzione del veicolo. Procedura indispensabile per i proprietari degli autoveicoli elencati nell'articolo 54 del Codice della Strada, in particolare quelli per il trasporto merci e autobus. Infatti, quando un ferito supera la prognosi di ricovero ospedaliero e/o domiciliare di 40 giorni scatta in automatico il reato di lesioni gravi e in caso di morte quello di omicidio stradale, anche a carico del titolare di autoveicoli per il trasporto merci e autobus; pertanto, appare evidente come sia necessaria la sua vigilanza continua sia dello stato dei veicoli sia del comportamento tenuto durante la guida da parte degli autisti. Al fine di poter dimostrare una efficiente organizzazione del lavoro nella propria azienda nonché per evitare di essere coinvolto in omicidio stradale, il titolare d'impresa di trasporto deve far partecipare i propri dipendenti ai corsi di formazione nonché inviare ciclicamente un ordine di servizio nel quale elenca le sanzioni che l'azienda prenderà nei confronti dell'autista che:

eluda di segnalare tempestivamente e per scritto eventuali criticità riscontrate nell'autoveicolo a lui consegnato; beva alcolici prima di mettersi alla guida; assuma droghe; assuma farmaci che possono alterare la capacità di guida; alteri e/o modifichi il cronotachigrafo; parli al cellulare durante la guida; non rispetti i tempi di riposo previsti; viaggi con patente scaduta. Terzo possibile imputato per omicidio stradale è il gestore della strada qualora risulti che una mancata manutenzione e/o errata progettazione abbia determinato l'incidente e/o abbia aumentato i danni alle persone coinvolte.



www.incamper.org

www.coordinamentocamperisti.it

Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti



inCAMPER



n. 181

novembre-dicembre 2017



Esemplare gratuito
fuori commercio
privo di pubblicità
a pagamento

In questo numero

- 16 La lunga strada per il Samistan
- 54 Revocate ordinanze anticamper
- 71 Pneumatici difformi

Il potere dell'autotutela

Brevi cenni su alcuni aspetti dell'autotutela avverso il verbale di violazione del Codice della Strada

di Anisa Myrto

Molte sanzioni per violazioni al Codice della Strada sono spesso basate su provvedimenti illegittimi o frutto di un'errata interpretazione dell'organo accertatore.

In tali casi il sanzionato può chiedere all'organo che ha emesso il verbale o all'organo superiore l'archiviazione in autotutela, al fine di evitare oneri sia per il cittadino sia per la Pubblica Amministrazione.

Purtroppo, nella nostra esperienza vediamo alcuni Comandi di Polizia Municipale e/o Sindaci che si rifiutano di esercitare l'autotutela nei confronti dei verbali di accertamento sostenendo la necessità di richiedere l'archiviazione al Prefetto.

A sostegno invocano una serie di argomenti tra i quali: la circolare del Ministero dell'Interno 17 luglio 1995, n. 66; la previsione, da parte del Codice della Strada, di specifici ricorsi; la previsione di cui all'art. 386 regolamento di esecuzione del Codice della Strada. Gli argomenti non sono condivisibili.

La questione necessiterebbe una trattazione più approfondita e tuttavia riteniamo utile rappresentare alcuni aspetti osservando sinteticamente quanto segue. La posizione di chi rifiuta l'autotutela del verbale sembra non tener conto dell'evoluzione normativa, delle circolari e direttive che si sono susseguite e di una certa prassi in materia.

La legge n. 15/2005, nel novellare la legge n. 241/1990, ha introdotto la disciplina della revoca del provvedimento e dell'annullamento d'ufficio con l'inserimento, rispettivamente, degli articoli 21-quinquies e 21-novies. Con tali previsioni il legislatore ha codificato il potere di autotutela come principio generale dell'attività amministrativa ispirato ai criteri di economicità, efficacia, pubblicità, trasparenza e di proporzionalità dell'azione amministrativa. L'esercizio dell'autotutela, quindi, prescinde dalla circostanza che il Codice della Strada preveda specifiche modalità di ricorso avverso il verbale trattandosi, peraltro, di un potere previsto

da una fonte normativa distinta, che si esplica in un ambito diverso e con presupposti differenti. La previsione dell'articolo 386, comma 3, regolamento di esecuzione del Codice della Strada, dunque, non è dirimente e anzi, prevedendo che l'ufficio trasmetta gli atti al Prefetto per l'archiviazione è un esempio di difetto di coordinamento in quanto non tiene conto che nel 2003 è stato introdotto il ricorso diretto al Giudice di Pace previsto dall'art. 204-bis del Codice della Strada, in alternativa al ricorso prefettizio.

Venendo alle circolari e, in particolare, alla circolare del Ministero dell'Interno, va anzitutto sollevato il dubbio che l'articolo 13 Codice della Strada, nell'attribuire al Ministero il coordinamento dei servizi di polizia, estenda la possibilità di intervento ministeriale in materia di esercizio dell'autotutela. In ogni caso la circolare n. 66 del 1996 del Ministero non si concilia con le previsioni di cui alla legge n. 241/90 e, trattandosi di atto risalente a oltre 20 anni, risulta superata sia dalla legge n. 15/2005 sia, più un generale, dal mutato panorama normativo di riferimento.

A questo proposito va citata la direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri prot. n. 2147/05-7.1197 del 17 ottobre 2005 in materia di annullamento d'ufficio, riportate nelle pagine seguenti.

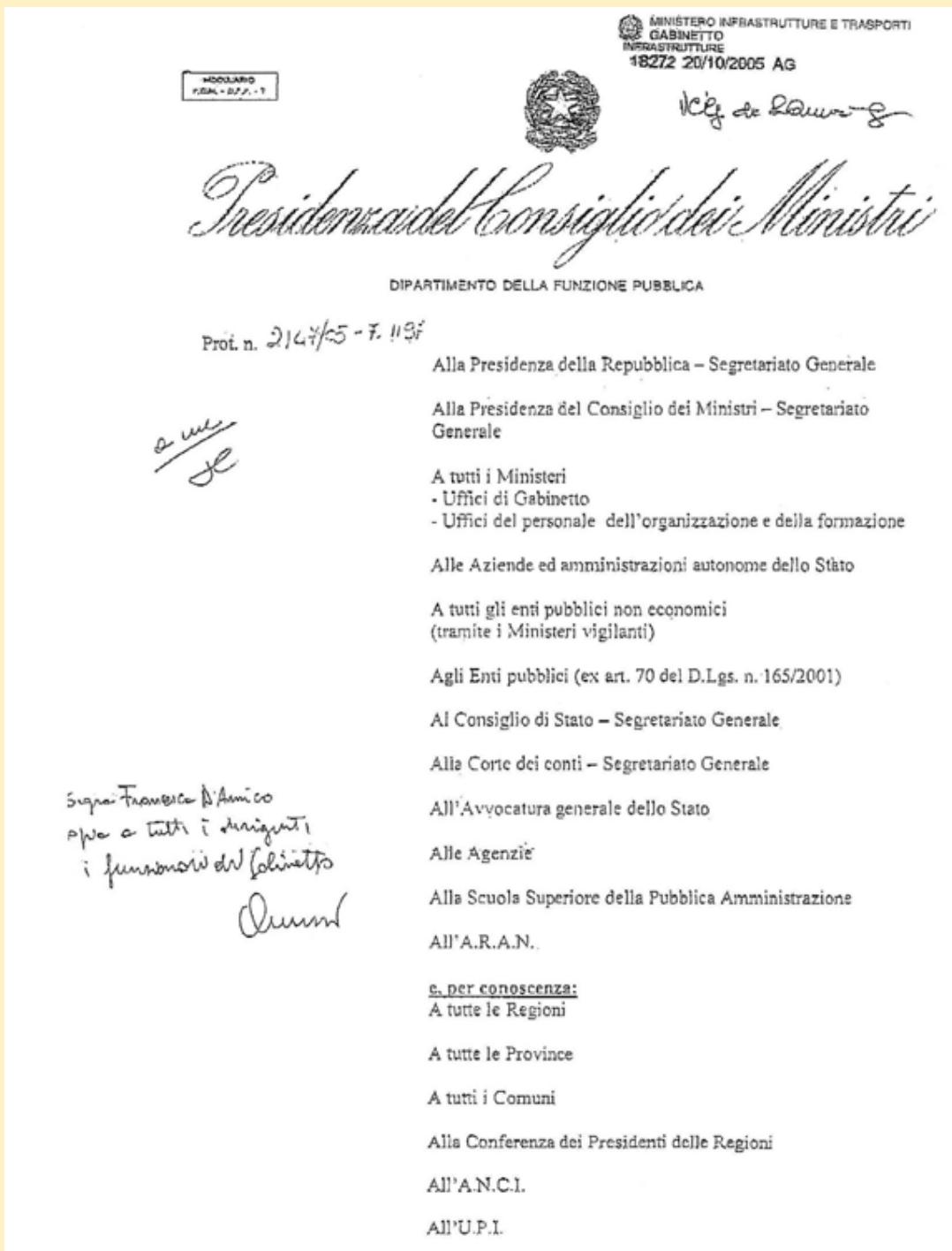
Quanto all'argomento per cui l'autotutela sarebbe inapplicabile perché il verbale sarebbe sopposto al vaglio di un'autorità terza, la tesi non trova sostegno normativo e si scontra con principi logico-giuridici. Anzitutto non vi è alcuna norma che preveda tale limite di applicabilità. In secondo luogo va precisato in pendenza dei termini per impugnare, il verbale non è nella disponibilità di un'autorità terza per il semplice fatto che non è stata ancora adita.

In terzo luogo, perfino a gravame in corso e fino alla pronuncia sull'opposizione l'organo competente può esercitare l'autotutela determinando la cessata materia del contendere.

Va, infine, dato conto di una certa prassi in materia. A tal proposito rimandiamo ai provvedimenti di alcuni enti locali che, proficuamente, esercitano l'autotutela con riferimento a verbali di accertamento e danno indicazioni sui loro siti (si veda http://www.comune.maglianosalina.ri.it/comune/comune_action.

php?ACTION=servizi&cod_servizio=292&cod_dipartimento=103&cod_ufficio=161.

Per quanto sopra, riteniamo che il potere di autotutela sia esercitabile dall'organo che ha emanato l'atto ovvero dall'organo superiore fino a quando non intervenga una pronuncia di archiviazione o di annullamento.



MODULARIO
PFM - D.P. 20



MOD. 20

Presidente del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO DELLA FUNZIONE PUBBLICA

Direttiva in materia di annullamento d'ufficio di provvedimenti illegittimi, ai sensi dell'articolo 1, comma 136, della legge 30.12.2004, n. 311 e dell'articolo 21-novies della legge 7.8.1990, n. 241, come introdotto dalla legge 11.2.2005, n. 15.

1. Premessa

La disciplina legislativa dell'istituto dell'annullamento d'ufficio è stata recentemente introdotta nel nostro ordinamento dall'art. 1, comma 136, della Legge Finanziaria per il 2005 (legge 30.12.2004, n. 311) e dalla legge 11.2.2005 n. 15 (recante modifiche e integrazioni alla legge 7 agosto 1990, n. 241).

Nel corso del 2005 la materia del procedimento amministrativo è stata oggetto di significativi interventi legislativi volti a modificare il rapporto Stato-cittadini, collocando questi ultimi al centro dell'attività di una Pubblica Amministrazione la cui potestà risulta sempre più finalizzata alla soddisfazione dei bisogni individuali su larga scala.

Le recenti disposizioni legislative relative all'annullamento d'ufficio vanno pertanto inquadrare nel percorso di progressivo avvicinamento dell'amministrazione pubblica ai cittadini e, in particolare, devono essere lette congiuntamente alle due importanti innovazioni normative relative alla generalizzazione degli istituti della dichiarazione di inizio attività (DIA) e del silenzio-assenso, introdotte come novella degli articoli 19 e 20 della legge n. 241/1990 dall'art. 3 del decreto legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito dalla legge 14 maggio 2005, n. 80.

Con la nuova disciplina della DIA e la generalizzazione del principio del silenzio-assenso la tutela degli interessi dei cittadini è stata collocata tra le priorità

alle quali va improntata l'attività amministrativa, essendo compito della pubblica amministrazione migliorare la qualità della vita dei cittadini.

La logica di fondo comune a tutti i recenti interventi è quella di considerare il cittadino centripeto rispetto all'agire della Pubblica Amministrazione.

In quest'ottica, l'estensione del principio del silenzio-assenso rende effettivo il dovere della Pubblica Amministrazione di fornire sempre e comunque una risposta alle istanze del cittadino.

Il silenzio dell'amministrazione, quindi, da apodittica interdizione dei diritti del cittadino, è stato "trasformato" in uno strumento sollecitatorio dei doveri della pubblica amministrazione, che può sempre negare al cittadino quanto da lui richiesto, purchè motivi adeguatamente le ragioni del diniego.

In questo nuovo quadro lo *ius poenitendi*, il potere di autotutela della pubblica amministrazione, va interpretato come "potestà", un potere-dovere al quale è chiamata l'amministrazione quando una corretta valutazione dell'interesse pubblico lo richieda.

2. L'annullamento d'ufficio nella legge 11.2.2005, n. 15 (articolo 21-nonis della legge 7.8.1990, n. 241).

La presente circolare intende fornire alle pubbliche amministrazioni prime indicazioni interpretative delle nuove norme in materia di annullamento d'ufficio, individuando modalità e criteri di riferimento che evitino incertezze sul piano applicativo, allo scopo di pervenire ad un indirizzo amministrativo univoco.

Pur essendo temporalmente successiva all'intervento normativo operato dall'articolo 1, comma 136, della legge n. 311/2004, si ritiene opportuno chiarire preliminarmente i profili applicativi della norma prevista dalla legge n. 15/2005, che ha introdotto nel nostro ordinamento la disciplina "generale" dell'annullamento d'ufficio dei provvedimenti illegittimi (articolo 21-nonis legge n. 241/1990).

Nel contesto normativo delineato in premessa, la nuova normativa generale sull'annullamento d'ufficio, già soltanto per il fatto di rappresentare la legificazione di principi ricostruiti in passato soltanto in via dottrinaria e giurisprudenziale, fornisce un quadro compiuto in ordine alla materia dell'annullamento d'ufficio del provvedimento illegittimo assicurando maggiore stabilità ad un istituto di particolare rilevanza per la cura degli interessi dei cittadini.

L'annullamento d'ufficio è un provvedimento amministrativo di secondo grado la cui emanazione comporta la perdita di efficacia, con effetto retroattivo, di un provvedimento inficiato dalla presenza "originaria" di uno o più vizi di legittimità.

Oggetto dell'annullamento d'ufficio è dunque un provvedimento che, pur constando di tutti gli elementi essenziali per la sua giuridica esistenza, presenta uno dei tradizionali vizi di legittimità delineati dall'articolo 26 del Testo Unico 26.6.1924, n. 1054 sul Consiglio di Stato.

La legge n. 15 del 2005, conformemente al predetto articolo 26 e all'unanime dottrina e giurisprudenza, ha quindi specificato, introducendo l'articolo 21-*octies* nel corpo della legge n. 241/1990, che è annullabile il provvedimento amministrativo adottato in violazione di legge o viziato da eccesso di potere o da incompetenza.

Il legislatore ha già da tempo previsto che la presenza di uno di tali vizi può condurre di per sé all'annullamento dell'atto da parte dell'autorità giudiziaria e da parte della stessa Pubblica amministrazione, anche se limitatamente ai casi in cui è chiamata a conoscere in sede giustiziale dei ricorsi amministrativi.

Con l'articolo 21-*nonies* della legge n. 241/1990 trova, invece, compiuta disciplina legislativa la potestà dell'autorità amministrativa di provvedere *di propria iniziativa*, nel perseguimento dell'interesse pubblico, all'annullamento di atti che risultino inficiati da uno dei vizi di legittimità ricordati.

In particolare, l'articolo 21-*nonies* dispone che il provvedimento illegittimo possa essere annullato d'ufficio dallo stesso organo che lo ha emanato, o da altro

organo previsto dalla legge, sussistendo le ragioni di interesse pubblico, entro un termine ragionevole e tenendo conto degli interessi dei destinatari e dei controinteressati.

Per procedere, quindi, l'amministrazione competente all'annullamento d'ufficio ha l'obbligo di verificare:

- la giuridica esistenza di un provvedimento amministrativo;
- la ricchezza di uno o più vizi di legittimità del provvedimento (violazione di legge, eccesso di potere, incompetenza);
- la sussistenza di ragioni di interesse pubblico per l'annullamento d'ufficio

Nella valutazione della ricchezza di ragioni di interesse pubblico all'annullamento dovrà tenersi conto degli interessi dei destinatari e dei controinteressati.

Infine, ricorrendo tutte le altre condizioni previste dall'articolo 21-*nonies*, la pubblica amministrazione competente potrà procedere all'annullamento d'ufficio entro un termine ragionevole.

Il disposto dell'articolo 21-*nonies*, pur consolidando normativamente principi giurisprudenziali non controversi, deve essere in ogni caso interpretato anche in coerenza con i principi generali dell'azione amministrativa.

Elemento necessario per poter procedere all'annullamento dell'atto illegittimo è, in primo luogo, l'interesse pubblico.

L'interesse pubblico alla base del provvedimento di autotutela, come costantemente precisato dalla giurisprudenza del Consiglio di Stato, non può esaurirsi nel mero interesse al ripristino della legalità violata.

Ai fini di una corretta valutazione dell'esistenza, nel caso concreto, dell'interesse pubblico all'annullamento dell'atto, le Pubbliche Amministrazioni dovranno tener conto anche della circostanza che la propria attività è costituzionalmente orientata secondo i canoni dell'imparzialità e del buon andamento

(articolo 97 Cost.), ed è retta dai principi generali dell'azione amministrativa sanciti dall'art. 1, comma 1, della legge n. 241/1990, così come modificato dall'art. 1 della legge 11.2.2005, n. 15.

Risponde all'interesse pubblico l'annullamento d'ufficio improntato a criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza, nonché di "proporzionalità" dell'azione amministrativa.

Tale ultimo criterio, pur non essendo esplicitamente previsto dall'articolo 1 della legge n. 241/1990 tra i principi generali dell'attività amministrativa, rientra nei "principi del diritto comunitario", assolutamente consolidati anche nella giurisprudenza italiana, di cui al medesimo articolo 1 della legge n. 241/1990, come modificato dalla legge n. 15/2005.

Il principio di proporzionalità va inteso come dovere in capo alla Pubblica Amministrazione di non comprimere le situazioni giuridiche soggettive dei privati, se non nei casi di stretta necessità ovvero di indispensabilità.

In ossequio al principio di proporzionalità, che obbliga ad assicurare il minor danno possibile agli interessi privati coinvolti e solo se strettamente necessario, l'amministrazione competente dovrà valutare sia la sussistenza di effetti giuridici ampliativi che il provvedimento ha eventualmente prodotto nella sfera giuridica dei privati (nei quali potrebbe essersi ingenerato un ragionevole affidamento in ordine alla definitività dell'assetto delle posizioni di interesse o di diritto composte con il provvedimento), sia gli eventuali effetti ampliativi conseguenti dall'annullamento d'ufficio dell'atto.

Sempre nell'ottica della proporzionalità, inoltre, dovranno essere valutati i pregiudizi a carico dei privati derivanti dall'atto illegittimo.

L'amministrazione, pertanto, procederà al ritiro d'ufficio dell'atto illegittimo una volta riscontrato che l'interesse pubblico all'annullamento è prevalente rispetto a quello alla conservazione dell'atto, alla luce degli interessi

privati coinvolti, avendo riguardo, in particolare, al principio dell'ordinamento comunitario della "proporzionalità".

In altri termini, in considerazione del principio di proporzionalità, l'amministrazione procederà all'annullamento d'ufficio quando ciò sia necessario al fine di evitare un danno non proporzionato agli interessi dei privati coinvolti nel procedimento.

Nella motivazione del provvedimento sarà poi necessario esplicitare l'apprezzamento – anche sul piano comparativo – in merito al sacrificio imposto al privato, ovvero circa la possibilità di ovviare all'errore commesso con appositi strumenti giuridici (in questo senso, Consiglio di Stato, Sez. V, sentenza 12 ottobre 2004, n. 6554).

Peraltro, se il vizio che inficia il provvedimento può essere rimosso senza addivenire all'annullamento dell'atto, l'amministrazione dovrà procedere in tal senso.

Nel caso di atti endoprocedimentali illegittimi, ivi compresi gli atti che rappresentano il momento conclusivo di subprocedimenti che afferiscono a procedimenti complessi, la *potestas* di adottare l'atto di ritiro è in primo luogo in capo all'amministrazione che ha emesso l'atto endoprocedimentale.

In particolare, in fase endoprocedimentale, l'amministrazione competente valuterà la ricorrenza dell'interesse pubblico all'annullamento d'ufficio dell'atto avendo riguardo al rispetto del principio di proporzionalità, come sopra illustrato, nonché all'interesse ad evitare, in ossequio al principio di economicità dell'azione amministrativa, che l'atto endoprocedimentale illegittimo provochi l'illegittimità derivata del provvedimento conclusivo del procedimento principale, con le prevedibili ricadute in termini di ampliamento del contenzioso.

Altro elemento che l'amministrazione dovrà valutare è il trascorrere del tempo, sia perché esso tende ad attenuare progressivamente l'interesse pubblico ad annullare, riducendone l'attualità e la concretezza, sia perché favorisce il consolidamento dell'assetto degli interessi privati creato dall'atto annullabile.

La scelta operata in via generale dall'articolo 21-*nonies* è quella che consente alle pubbliche amministrazioni di procedere all'annullamento d'ufficio "entro un termine ragionevole".

Pertanto, più tempo sarà trascorso dall'emanazione dell'atto illegittimo, più dovrà essere approfondita la valutazione dell'amministrazione ed intenso lo sforzo di motivazione circa l'esistenza dell'interesse pubblico all'annullamento dell'atto.

Inoltre, la "ragionevolezza" del termine dovrà essere valutata di volta in volta, oltre che in relazione al tempo, anche in considerazione del grado di illegittimità del provvedimento, della graduazione degli interessi pubblici e privati in gioco, ecc.

3. L'annullamento ex art. 1, comma 136, della legge n. 311 del 30/12/2004.

La portata delle disposizioni contenute dal comma 136 dell'articolo 1 della legge n. 311/2004 può essere chiarita alla luce delle disposizioni della legge. 15/2005che hanno disciplinato in via generale il silenzio d'ufficio.

Il comma 136 citato stabilisce che, "*al fine di conseguire risparmi o minori oneri finanziari per le amministrazioni pubbliche, può sempre essere disposto l'annullamento di ufficio di provvedimenti amministrativi illegittimi, anche se l'esecuzione degli stessi sia ancora in corso. L'annullamento di cui al primo periodo di provvedimenti incidenti su rapporti contrattuali o convenzionali con privati deve tenere indenni i privati stessi dall'eventuale pregiudizio patrimoniale derivante, e comunque non può essere adottato oltre tre anni dall'acquisizione dell'efficacia del provvedimento, anche se la relativa esecuzione sia perdurante*".

Tali disposizioni si applicano esclusivamente ai casi in cui l'atto di annullamento rinvenga il suo fondamento nella finalità *ex lege* di interesse pubblico di conseguire risparmi o minori oneri finanziari per le amministrazioni pubbliche.

Pertanto, l'amministrazione che intenda procedere ai sensi del comma 136 occorre che motivi adeguatamente, anche attraverso l'allegazione di un eventuale

prospetto illustrativo, in ordine ai risparmi che si intendono acquisire con l'annullamento dell'atto.

Inoltre, alla luce di quanto oggi disposto in via generale dal sopravvenuto art. 21-*nonies* sulla necessità di un "termine ragionevole" per l'annullamento, anche l'inciso "*può sempre essere disposto*" usato dal comma 136 non dovrà essere interpretato disgiuntamente dal principio di ragionevolezza, destinato ex lege a segnare il limite temporale massimo all'annullamento d'ufficio dell'atto. D'altro canto, poiché lo stesso comma 136, nel secondo periodo, stabilisce *ipso iure* la durata massima del termine ragionevole, "*non oltre tre anni*" dall'acquisizione di efficacia del provvedimento, qualora questo incida su rapporti contrattuali o convenzionali, può ricavarsi che, limitatamente alle altre ipotesi di possibile risparmio previste dal primo periodo, il termine conforme al principio di ragionevolezza possa in taluni casi anche superare, sia pure con la necessaria adeguata motivazione, i tre anni dall'acquisizione di efficacia del provvedimento.

In altre parole, le pubbliche amministrazioni devono considerare il termine triennale quale termine ragionevole massimo ex lege, nello specifico caso di annullamento d'ufficio di provvedimenti incidenti su rapporti contrattuali o convenzionali con privati, nel presupposto che in simili ipotesi il decorso di un lasso di tempo maggiore finirebbe per fondare legittimi affidamenti nelle parti private.

In tal senso, l'art. 1, comma 136, della legge n. 311/2004 opera, limitatamente alle particolari fattispecie previste dal medesimo comma 136, ed esclusivamente per le ipotesi di cui al secondo periodo, una forfezizzazione prudenziale rispetto alla misura di un termine "ragionevole", da ritenere possibile esclusivamente per le fattispecie di cui al primo periodo.

Nell'ipotesi di cui al primo periodo, infatti, si può ritenere sussistente la ragionevolezza del termine fino a che, *perdurando l'esecuzione del provvedimento illegittimo*, l'annullamento di quest'ultimo comporti un sicuro risparmio per la pubblica amministrazione.

Diversa è invece da ritenersi l'ipotesi del provvedimento illegittimo la cui esecuzione sia già terminata. In questo caso, l'Amministrazione potrà procedere all'annullamento secondo i criteri generali validi per tutte le altre ipotesi previste al di fuori del comma 136, quindi previamente valutando, caso per caso, gli assetti privati consolidati, la ragionevolezza del tempo trascorso, nonché l'effettivo interesse pubblico, attuale e concreto, all'annullamento (anche in relazione alla quantificazione dell'effettivo possibile risparmio ed all'entità del sacrificio eventualmente richiesto ai privati).

Nell'inciso *"può sempre essere disposto l'annullamento..."* non è peraltro individuabile neppure un fattore che osti alla possibilità di procedere alla sanatoria nei casi previsti dall'art. 21-*nonies* della legge n. 241/90.

Per quanto riguarda gli interessi dei destinatari degli atti da annullare, il comma 136 prevede che l'Amministrazione debba *"tenere indenni i privati stessi dall'eventuale pregiudizio patrimoniale derivante"*.

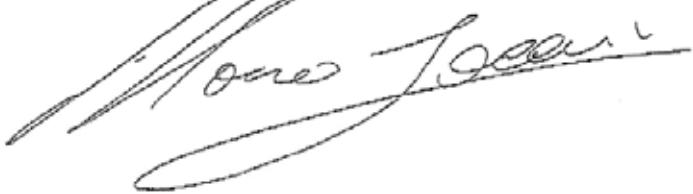
Tale disposizione si applica, peraltro, solo alle fattispecie di cui al secondo periodo del comma in esame, in quanto per tutte le altre fattispecie il legislatore si limita a richiedere che l'amministrazione, nel valutare se procedere o meno all'annullamento dell'atto ritenuto illegittimo, operi *"tenendo conto degli interessi dei destinatari e dei controinteressati"*, senza prevedere l'obbligo di corrispondere somme a titolo di ristoro dei pregiudizi eventualmente arrecati.

Inoltre, la formula generica *"tenere indenni"* utilizzata dal legislatore fa ritenere che un eventuale indennizzo dei pregiudizi subiti non sia l'unica strada percorribile. Altri strumenti quindi potrebbero essere utilizzati a tal fine, quali, ad esempio: la previsione di una decorrenza non retroattiva del provvedimento, la sostituzione del provvedimento annullato con altro che, avendo come destinatari gli stessi interessati, riduca loro l'eventuale danno patrimoniale.

Il ristoro economico dei danni subiti dovrà essere considerato quindi uno strumento residuale, relativo a pregiudizi non riparabili altrimenti, atteso il fine, imposto dal comma 136, di conseguire risparmi per l'Amministrazione.

Roma, 17/11/2008

Il Ministro della Funzione pubblica



Ufficio
U

10

Comune di Grado (GO)

Azioni intraprese fino alla revoca dell'ordinanza anticamper

di Pier Luigi Ciolfi



Su segnalazione di più associati, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti aveva appreso che nel Comune di Grado (GO) risultavano installati vari segnali di divieto di sosta 0-24 per autocaravan nelle strade di accesso al territorio comunale.

Già con ordinanza n. 26/64-06 del 21 aprile 2006 il Comune di Grado aveva istituito, nel periodo compreso tra il 1° aprile e il 31 ottobre di ogni anno, il divieto di sosta permanente per autocaravan nell'ambito del centro cittadino compreso entro il perimetro formato da via Galilei, riva Ugo Foscolo, viale Argine dei Moreri e in riva Grandi Navigatori, in località Le Cove, nelle aree verdi a lato della SP 19 da via Sabisino all'intersezione con viale Cavarera.

Con altra ordinanza n. 26/184-06 del 16 ottobre 2006

il Comune di Grado ampliava il periodo di divieto previsto nella precedente ordinanza portandolo dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno.

Nel 2009 l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti intervenne chiedendo l'annullamento in autotutela delle ordinanze ma i segnali risultano ancora installati.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, quindi è nuovamente intervenuta invitando il Comune di Grado, nell'esercizio del potere di autotutela, a rimuovere i divieti, ripristinando la possibilità di sosta per le autocaravan. A sostegno

dell'istanza furono richiamate oltre alle norme del Codice della Strada e del relativo regolamento che si assumono violate, anche le numerose direttive ministeriali in materia, ordinanze di archiviazione della Prefettura e una sentenza del Giudice di Pace di Monfalcone. Contestualmente l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti formulava istranza di accesso chiedendo i provvedimenti istitutivi dei divieti di sosta 0-24 in questione; gli atti dell'istruttoria e i documenti comprovanti la data di installazione dei divieti di sosta.

Il Comune di Grado non forniva riscontro né all'istranza di accesso né all'istranza con la quale si invitava la rimozione dei segnali in autotutela.

In considerazione del comportamento omissivo

del Comune di Grado e visti i precedenti interventi dell'associazione, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, per il tramite del proprio legale, ha presentato istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiedendo la rimozione della segnaletica di divieto di sosta 0-24 per autocaravan su tutto il territorio comunale.

A seguito dell'intervento dell'Avv. Marcello Viganò, legale dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Comune di Grado emetteva l'ordinanza n. 95 del 3 luglio 2017 con la quale revocava la precedente ordinanza n. 26/167-14 del 30 dicembre 2014, che estendeva il divieto di sosta per autocaravan in tutta l'Isola, in quanto non più rispondente al pubblico interesse.

La relazione sugli interventi apprestati era stata inviata ai seguenti destinatari perché l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre di supporto e mai di contrapposizione agli enti proprietari e/o gestori della strada. Infatti, l'analisi del provvedimento istitutivo di una illegittima limitazione alla circolazione stradale delle autocaravan è un ausilio prezioso per l'ente locale che, nella visione di buon governo, deve revocare tempestivamente il provvedimento stesso al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione.

comune.grado@certgov.fvg.it

sindaco@comunegrado.it - Sindaco

laura.giuliani@comunegrado.it - Polizia Municipale

protocollo@comunegrado.it - Ufficio Protocollo

Di seguito il riepilogo delle azioni intraprese dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti per la corretta applicazione e interpretazione delle norme in materia di circolazione delle autocaravan sull'isola di Grado (GO).

18 aprile 2017

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti invita il Comune di Grado a rimuovere, in autotutela, il divieto di sosta 0-24 per autocaravan installati in varie strade del territorio comunale.

18 aprile 2017

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha chiesto al Comune di Grado l'accesso ai provvedimenti istitutivi dei divieti di sosta oltre agli atti



della relativa istruttoria e ai documenti attestanti la data di installazione della segnaletica.

26 giugno 2017

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, a mezzo dell'Avv. Marcello Viganò, propone istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con richiesta di rimozione della segnaletica di divieto di sosta 0-24 per autocaravan su tutto il territorio comunale.

3 luglio 2017

Il Comune di Grado revoca la precedente ordinanza n. 26/167-14 del 30 dicembre 2014 che estendeva il divieto di sosta per autocaravan su tutta l'Isola.

15 luglio 2017

Un nostro associato ci conferma che i segnali di divieto di sosta alle autocaravan sono stati rimossi.

