

CIRCOLAZIONE E SOSTA DELLE AUTOCARAVAN

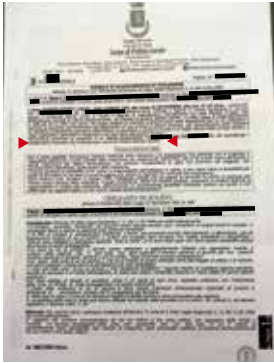
in CAMPER



40 ANNI DI AZIONI IN DIFESA DEI DIRITTI DIMOSTRANO CHE I NOSTRI RICORSI ALL'APPARATO DELLA GIUSTIZIA SONO L'ESTREMO RIMEDIO

raccolta degli articoli estratti dalle riviste dal n.167/2015 al n.170/2016

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 sostato



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 Ciolli



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 risorse. Completeremo questo documento arrivando fino al 1985 quando insieme iniziammo l'impresa.



Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

055 2469343 – 328 8169174 dal lunedì al venerdì in orari 9-12 e 15-17

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

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



Clicca sul numero di pagina per l'argomento desiderato.
Clicca sul numero in basso per tornare al sommario.

in questo numero

6 CHI SIAMO

- | | | |
|----|--|------------------------|
| 8 | <i>inCAMPER 167</i> | settembre-ottobre 2015 |
| 9 | PIÙ SIAMO PIÙ DIVIETI RIMUOVIAMO | |
| 11 | CASO CONCRETO: IL DIVIETO ANTICAMPER A MONTALCINO | |
| 21 | CASTIGLIONE DELLA PESCAIA, MA LA NOTTE NO | |
| 27 | VIA LE SBARRE ANTICAMPER | |

- | | | |
|----|---|------------------------|
| 28 | <i>inCAMPER 168</i> | novembre-dicembre 2015 |
| 29 | REAGIRE AGLI ABUSI | |
| 33 | SINDACI ANTICAMPER IN ALTO ADIGE | |
| 35 | ITALIA IN FRANTUMI | |
| 46 | ROCELLA JONICA | |
| 48 | COMUNE DI PORTO CESAREO | |
| 50 | IL TEMPO È GALANTUOMO, SEMPRE | |

- | | | |
|----|----------------------------|-----------------------|
| 56 | <i>inCAMPER 169</i> | gennaio-febbraio 2016 |
| 57 | GPL E AUTOCARAVAN | |
| 59 | LIVORNO ANTICAMPER | |

- | | | |
|----|-------------------------------|-------------------|
| 63 | <i>inCAMPER 170</i> | marzo-aprile 2016 |
| 64 | NOI PER TE, TU PER NOI | |



Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

LA FORZA DELL'ESSERE INSIEME

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

Nel 1991 l'obiettivo fu raggiunto con l'emanazione della Legge 336 ma, poi, dovemmo intervenire di nuovo per farla includere, nel 1992, nel Nuovo Codice della Strada.

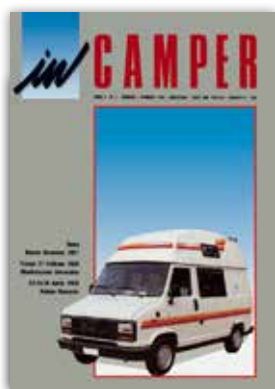
Anche questo traguardo fu conseguito, dimostrando il valore civico e rappresentativo dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.

Purtroppo, la nostra battaglia prosegue ancora oggi poiché moltissimi sindaci, violando la normativa, non rispettavano e non rispettano i diritti sanciti dalle leggi sulla circolazione e sosta delle autocaravan. Grazie ai soci e agli attivisti che, anno dopo anno, hanno fornito le risorse necessarie con la loro adesione, siamo riusciti a portare in giudizio i sindaci vincendo numerose battaglie. Abbiamo chiesto ai vari governi di emanare leggi che sanzionassero immediatamente e in modo punitivo chi persiste nel violare le norme: **NESSUN RISCONTRO**.

Pertanto, ancora oggi, il ricorso alla Giustizia resta un atto d'obbligo ogni qualvolta gli enti proprietari delle strade non revochino in autotutela gli atti illegittimi.

Per evidenziare le azioni messe in campo da 40 anni, prima per dar forma alla legge per la circolazione e sosta della autocaravan e poi per farla rispettare dai sindaci dei 7.896 Comuni italiani, abbiamo iniziato a raccogliere i nostri articoli, ripercorrendo a ritroso i numeri della rivista **inCAMPER**.

Quindi, aprendo www.coordinamentocamperisti.it potrai scaricare le **RACCOLTE** e apprezzare l'impegno di tempo e denaro che, grazie ai soci, ai volontari e ai professionisti, abbiamo messo e mettiamo in campo, giorno dopo giorno.



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 (*sommata 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, stocarli 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 apporto 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.

incAMPER

dal 1988 la rivista dei camperisti.



167 | settembre-ottobre 2015
Esemplare gratuito fuori commercio

PIÙ SIAMO PIÙ DIVIETI RIMUOVIAMO ANCHE SE NON TI È ANCORA CAPITATO, POTREBBE SUCCEDERE PURE A TE D'INCAPPARE NELLA GOGNA DEI NUMEROSI DIVIETI CHE ANCORA CI PERSEGUITANO



Cogliamo l'occasione per chiederti di far presente a tutti i camperisti che i 35 euro l'anno versati per associarsi (circa 0,10 euro al giorno), se inviati solo da pochi equipaggi, non basterebbero nemmeno per acquisire, analizzare e intervenire per far revocare un provvedimento *anticamper*. Una piccola dimostrazione sono gli ESEMPI che abbiamo inserito e che dimostrano come sia difficile. Occorrono risorse, tempestività, costanza nel tempo e una grande professionalità per contrastare chi non rispetta la legge ed emana provvedimenti *anticamper*, trovando a volte anche dalla loro parte giudici e funzionari delle Prefetture che ci costringono a ulteriori onerosi ricorsi. Circa 0,10 euro al giorno che, se versati da pochi equipaggi, non basterebbero nemmeno per analizzare e attivare azioni in grado di prevenire e/o ostacolare una sola situazione come è quella inerente i furti e incendi nei rimessaggi oppure per studiare, proporre e far approvare un contratto certificato a loro tutela. L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti dal 1985 a oggi

è in azione ma le risorse e le capacità professionali non piovono dal cielo ma arrivano grazie al tempo dedicato dai volontari e dalle quote sociali inviate anno dopo anno da quel 7% di camperisti che crede nell'impegno e nell'organizzarsi. Per quanto sopra, non solo è indispensabile il rinnovo per il 2016 del camperista oggi socio, ma saremmo ancor più efficaci anche se solo ogni nostro associato riuscisse a far associare un camperista appartenente a quel 93% che ancora non ha scoperto il valore dell'organizzarsi per contrastare efficacemente e continuamente le quotidiane vessazioni affrontando in modo sistematico tutti i problemi che un camperista incontra, analizzandoli e risolvendoli come ha fatto e fa l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti dal 1985. Per quanto detto, se i camperisti vogliono che esista un simile tipo di attività a loro favore anche nel 2016, già oggi è il momento di associarsi e chi sia associato, fruirà degli sconti a noi riservati anche in questi rimanenti mesi del 2015 e per tutto il 2016.

I 35 euro si possono versare

sul conto corrente postale

numero **25736505**,

intestando a: **Associazione Nazionale**

Coordinamento Camperisti

nella causale inserire: cognome e nome, targa
autocaravan.

oppure

con bonifico bancario

intestando a: **Associazione Nazionale**

Coordinamento Camperisti

indirizzo: **FIRENZE via San Niccolò 21**

codice fiscale: **92097020348**

codice IBAN: **IT08Y052162150100000019144**

codice BIC: **BPCVIT2S**

nella causale inserire: cognome e nome, indirizzo e
targa autocaravan

SIAMO SEMPRE IN AZIONE MA AI CAMPERISTI IL COMPITO DI:

- Segnarci i divieti e/o le sbarre *anticamper* inviando a info@incamper.org le foto scattate anche con il cellulare e nel testo del messaggio scrivere l'esatta ubicazione.
 - Informare gli altri camperisti in merito alle nostre quotidiane azioni per la loro libertà di circolazione e sosta, raccogliendo e trasmettendoci i loro dati (*indirizzo completo, targa autocaravan, email*). In tal modo potremo inviargli in omaggio un numero della rivista.
 - Ricordare ai camperisti che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre in azione per far rispettare la legge; infatti, siamo gli unici a combattere investendo notevoli risorse, affrontando, oltre ai sindaci *anticamper*, anche alcuni funzionari delle Prefetture e Giudici di Pace che, pur pagati dai cittadini, sono incapaci di fare il loro dovere e/o, peggio, che subiscono un condizionamento ambientale nel territorio dove vivono.
 - Rammentare proprio ai camperisti che il problema, dal 1985 a oggi, non sono solo i sindaci *anticamper* ma anche gli stessi camperisti perché solo il 7% si associa mentre il 93% non capisce che occorre associarsi per evitare che siano varati provvedimenti *anticamper*. Camperisti che ci lasciano soli a combattere, a sostenere economicamente le molteplici attività tecnico-giuridiche necessarie a ottenere la rimozione dei divieti e sbarre *anticamper*, convinti che mai e poi mai loro incontreranno divieti e/o contravvenzioni. Camperisti però rapidi a trovarci e scriverci appena ci sbattono contro.
- Far presente a tutti i camperisti che i 35 euro l'anno versati per associarsi (circa 0,10 euro al giorno), se inviati da pochi equipaggi, non basterebbero nemmeno per acquisire, analizzare e intervenire per far revocare anche una sola ordinanza *anticamper*. Quindi, non solo la loro partecipazione è importante, ma saremmo ancor più efficaci anche se solo ogni nostro associato riuscisse a far associare un camperista appartenente a quel 93%.
 - Accennare a tutti i camperisti che la quota associativa i 35 euro (1/3 di un solo rifornimento di carburante) è oltretutto recuperabile grazie agli sconti e promozioni riservati agli associati.
 - Sollecitare governo e parlamentari a varare una legge che preveda l'immediato sanzionamento del sindaco e/o dipendente pubblico che adotti un provvedimento illegittimo. Vista la crisi economica e la necessità d'investire le risorse nello sviluppo, l'Italia ha urgente bisogno di una legge che consenta di agire direttamente nei confronti della persona fisica che abbia consapevolmente adottato un provvedimento illegittimo. Tali pubblici amministratori devono essere personalmente sanzionati al pari del cittadino che viola la legge.
- Ci segnalano continuamente stalli di sosta disegnati "corti", quindi, se ci parcheggi un'autocaravan violi l'articolo 157 del Codice della Strada. Pur essendo una situazione ricorrente nella maggior parte dei parcheggi non abbiamo mai letto documenti con i quali ALLESTITORI e/o RIVENDITORI chiedono ai singoli comuni di allestire ove possibile, stalli di sosta più lunghi del minimo previsto nel Codice della Strada.
- Anche per far revocare i divieti alla circolazione e sosta alle autocaravan, solo l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, cioè i clienti che dovrebbero viaggiare e non stare davanti a un computer per garantire il rispetto della legge inerente la libera circolazione e sosta delle autocaravan, intervengono dal 1985 a oggi, dedicando tempo e denaro.
- L'inerzia di Allestitori e rivenditori è una delle cause del mercato del settore crollato del 75 per cento negli ultimi sei anni (le immatricolazioni sono passate nel nostro paese dalle 15.000 del 2007 alle 3.783 del 2013 e ancor meno saranno state nel 2014).
- Gli altri fattori del tracollo delle vendite di autocaravan sono stati: il raddoppio del prezzo all'entrata nell'euro, la riduzione del potere d'acquisto delle famiglie, la sempre maggior difficoltà di accesso al credito al consumo, l'aumento dell'Iva, l'incremento del prezzo del carburante, gli allestimenti da incubo e, in particolare, il non rispettare i clienti come nel caso delle finestre difettose Polyplastic.

CASO CONCRETO: IL DIVIETO ANTICAMPER A MONTALCINO (SI)

ECCO UN CONCRETO ESEMPIO DI COME UN SINDACO PUÒ COSTRINGERE UN CITTADINO A RIMANERE IN GIUDIZIO PER OLTRE 5 ANNI QUANDO LA LEGGE È IN VIGORE DAL 1991

Da quando hanno abolito il CO.RE.CO. non c'è un controllo preventivo sulla legittimità di un provvedimento emesso da un sindaco.

Infatti, occorre ricordare che prima del 1990 c'era un 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 delibere 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.

Esempi concreti li viviamo quotidianamente in tema di circolazione stradale. In particolare, le famiglie in autocaravan li 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.

Potrai leggere in queste pagine come un funzionario della Prefettura di Siena possa disconoscere il Codice della Strada, le direttive del suo stesso Ministero nonché opporsi in giudizio contro il camperista con palesi contraddizioni.

La lettura del documento evidenzia come un Giudice di Pace possa, non solo ignorare le direttive interministeriali e la nota prot. n. 195 del 16 gennaio 2012 dove il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti invita il Comune di Montalcino a modificare l'ordinanza n. 15/2010 e rimuovere la segnaletica apposta, ma giustificare la bontà della scelta del Comune e, dando il rilievo a circostanze non espresse nell'ordinanza n. 15/2010 del Sindaco, respingere il ricorso del camperista gravando così l'apparato della Giustizia di un altro carico di lavoro per l'appello e consentendo al Sindaco di mantenere in essere un provvedimento illegittimo.

TRIBUNALE DI FIRENZE
(R.G. – G.I. Dr. Niccolò Calvani)

COMPARSA CONCLUSIONALE

per il Sig., rappresentato e difeso dall'Avv. Marcello Viganò;

- appellante -

contro

Prefettura – U.T.G. di Siena, rappresentata e difesa *ex lege* dall'Avvocatura dello Stato di Firenze;

- appellata -

per la riforma

della sentenza del Giudice di pace di Siena, Avv. Fabiola Petrella, n. 40/2012, depositata il 16 marzo 2012, non notificata, resa *inter partes* nella causa R.G. di opposizione all'ordinanza-ingiunzione prot. n. emessa dalla Prefettura – U.T.G. di Siena.

FATTO E SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

In data 2 agosto 2010 il Sig. si recava nel Comune di Montalcino per transitare con la propria autocaravan targata nel Comune di Montalcino e intenzionato a visitare il centro storico, lasciava in sosta l'autoveicolo in un'area priva di segnaletica stradale (docc. 3-4 fasc. I grado).

Di ritorno dalla visita alla cittadina, l'appellante rinveniva sulla propria autocaravan l'avviso n. 8541 con cui la Polizia Municipale di Montalcino accertava che il giorno 02 agosto 2010 alle ore 12.15 in via Aldo Moro il veicolo targato «era fermo/in sosta (...) in area vietata (...) transito in area vietata» (doc. 2 fasc. I grado). Non avendo percepito alcun divieto, in data 25.08.2010 l'odierno appellante richiedeva l'accesso al provvedimento istitutivo della limitazione alla circolazione. In risposta, il Comune di Montalcino con nota prot. 12348 del 20.09.2010 trasmetteva l'ordinanza n. 15 del 03 marzo 2010 con la quale veniva istituito, tra le altre, il divieto di transito ad autobus turistici, autocaravan e autocarri aventi massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate dall'inizio di via Saloni, viale Strozzi e Porta Burelli «per le caratteristiche e strettezza delle sedi stradali onde evitare il più possibile l'eventualità che si creino disagi nella viabilità ed in relazione alle peculiari caratteristiche architettoniche e ambientali del centro storico di Montalcino» (doc. 5, pag. 1, fasc. I grado). In data 29 ottobre 2010 veniva notificato verbale di accertamento n. 8541/2010/P Pr 2704/2010 (doc. 6 fasc. I grado). Avverso il suddetto verbale, il Sig. proponeva ricorso al Prefetto di Siena (doc. 7 fasc. I grado) che con ordinanza prot. n. respingeva il gravame ingiungendo il pagamento di €247,00 (doc. 1 fasc. I grado). Con ricorso al Giudice di pace di Siena inviato a mezzo posta il 27 luglio 2011, il Sig. proponeva opposizione all'ordinanza-ingiunzione prefettizia ex art. 22 ss. legge n. 689/81. In primo grado l'odierno appellante contestava: a) l'illegittimità dell'ordinanza istitutiva del divieto di transito alle autocaravan n. 15/2010; b) la violazione dell'art. 185 c.d.s. e delle direttive ministeriali in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.

Con decreto depositato il 02 settembre 2011 il Giudice di pace di Siena Avv. Fabiola Petrella fissava la prima udienza per la comparizione delle parti il 05 dicembre 2011 successivamente differita al 17 gennaio 2012.

La Prefettura di Siena si costituiva con comparsa depositata il 05 dicembre 2011. Anche il Comune depositava proprie controdeduzioni in data 4 novembre 2011.

Con sentenza n. 40/2012 depositata il 16 marzo 2012, il Giudice di pace di Siena rigettava il ricorso e compensava le spese di giudizio.

Con atto di citazione in appello notificato il 30 ottobre 2012, il Sig. impugnava la predetta sentenza del Giudice di Pace di Siena. La Prefettura di Siena si costituiva in giudizio con comparsa di risposta depositata il 28.01.2013.

Alla prima udienza del 20.03.2013 la causa veniva rinviata per la precisazione delle conclusioni al 18.03.2015, poi differita d'ufficio al 19.03.2015.

All'udienza del 19.03.2015 le parti precisavano le conclusioni e la difesa della Prefettura appellata eccepeva la tardività dell'appello. La causa veniva trattenuta in decisione con termini di 50 giorni per il deposito di comparse conclusionali e ulteriori 20 giorni per repliche.

DIRITTO

1. Sulla tempestività del gravame

L'eccezione di tardività sollevata dalla difesa erariale è destituita di fondamento e deve essere rigettata. L'appello deve ritenersi tempestivamente proposto. Infatti la sentenza del Giudice di Pace di Siena è stata depositata il 16 marzo 2012 e l'appello è stato notificato in data 30 ottobre 2012 ossia entro il termine di 6 mesi previsto dalla legge.

2. Violazione dell'art. 345 c.p.c.: inammissibilità di nuove eccezioni e nuovi documenti.

La Prefettura di Siena, per la prima volta in sede di appello, sostiene che il divieto per cui è causa sarebbe stato istituito anche con ordinanza n. 27/2007 e produce il relativo documento. Così facendo l'appellata viola il divieto di cui all'art. 345 c.p.c. in quanto solleva una nuova eccezione e produce un nuovo documento.

Sul punto è appena il caso di osservare che il 25.08.2010 lo scrivente procuratore chiedeva l'accesso al provvedimento istitutivo del divieto di transito in via Aldo Moro in base al quale il Sig. era stato sanzionato e in risposta a tale richiesta, con nota prot. 12348 del 20.09.2010, la Polizia Municipale di Montalcino trasmetteva l'ordinanza n. 15/2010 (fatti indicati nel ricorso introduttivo e ribaditi in appello, mai contestati e da ritenersi provati). Ma vi è di più. Già il ricorso al prefetto, così come l'intero giudizio di primo grado erano fondati sulla illegittimità dell'ordinanza n. 15/2010.

Il Comune di Montalcino (che ha emesso l'ordinanza) e perfino la stessa Prefettura appellata, nelle proprie comparse di costituzione e risposta di primo grado, pacificamente fanno riferimento all'ordinanza n. 15/2010 quale provvedimento istitutivo del divieto di transito per cui è causa (docc. 3-4 che riproducono le comparse depositate in primo grado e presenti nel relativo fascicolo d'ufficio). Dunque la Prefettura si contraddice con la sua stessa difesa di primo grado.

In ogni caso, e per mero tuziorismo, si rileva l'infondatezza dell'eccezione. In primo luogo, non può essere condivisa la tesi dell'appellata secondo cui la sanzione (*rectius*, il divieto) troverebbe autonoma giustificazione "anche" l'ordinanza n. 27/2010. È di tutta evidenza che il divieto non può che essere istituito con un solo provvedimento. Evidentemente il Comune di Montalcino ha inteso rivedere la regolamentazione della circolazione. In secondo luogo e nel merito anche l'ordinanza n. 27/2007 è palesemente illegittima. Le motivazioni sono talmente generiche ed evanescenti che il provvedimento sfiora l'arbitrio. In definitiva la "motivazione" è riconducibile al "valutato necessario provvedere alla piena funzionalità del parcheggio anche in considerazione del prevedibile afflusso turistico vietando l'accesso ai mezzi che normalmente non vi possono accedere". Non ci pare che questa costituisca una motivazione logica, congrua e basata su una comprovata istruttoria per giustificare un divieto di sosta ad autobus turistici, autocaravan e caravan.

Irrazionalità tra parte motiva e contenuto ordinatorio, illogicità della motivazione, carenza di istruttoria, genericità (..mezzi che normalmente (?) non vi possono accedere), disparità di trattamento solo per citare alcuni profili di illegittimità dell'ordinanza n. 27/2007 che il Giudice non potrà che disapplicare. Ogni ulteriore commento risulta superfluo. Aggiungiamo che l'ordinanza n. 27/2007 non fa che confermare l'accanimento del Comune di Montalcino nei confronti di questa specifica categoria di veicolo quale è l'autocaravan.

3. Illogicità della motivazione. Violazione dell'art. 54 c.d.s.

Nella sentenza impugnata si legge che «La ragione del divieto consiste nella necessità di limitare il transito di veicoli di grandi dimensioni a causa delle caratteristiche dimensionali e morfologiche delle strade del centro storico. A norma dell'art. 54 CdS le autovetture sono quei veicoli destinati al trasporto di persone mentre gli autocaravan sono idonei al trasporto e all'alloggio dei passeggeri. Ragione per cui è di un'evidenza cristallina che si tratta di due veicoli tra loro diversi e che il camper è un veicolo di grandi dimensioni».

La sentenza è viziata e merita censura.

Il magistrato fa proprie le considerazioni espresse nell'ordinanza del Comune di Montalcino n. 15/2010 non avvedendosi di un macroscopico vizio. Poiché la ragione del divieto consisterebbe nella necessità di limitare il transito di veicoli di grandi dimensioni è assolutamente illogico prevedere un divieto ancorato a un tipo di veicolo (nella specie autocaravan, autobus turistici e autocarri con massa superiore a 3,5 t.) anziché a tutti i veicoli aventi determinate dimensioni.

Correlativamente il giudice di primo grado, basandosi sull'art. 54 c.d.s., deduce che le autocaravan siano veicoli di grandi dimensioni. Sotto tale aspetto si osserva quanto segue.

In primo luogo non si capisce perché il giudice di pace abbia effettuato un parallelo tra le autocaravan e le autovetture che costituiscono, queste ultime, solo uno dei veicoli previsti dagli artt. 47-59 c.d.s.

In secondo luogo la deduzione è illogica, immotivata e basata sull'errata interpretazione dell'art. 54 c.d.s. Infatti, il giudice di pace ritiene che poiché "A norma dell'art. 54 CdS le autovetture sono quei veicoli destinati al trasporto di persone mentre gli autocaravan sono idonei al trasporto e all'alloggio dei passeggeri... è di un'evidenza cristallina... che il camper è un veicolo di grandi dimensioni".

Anzitutto l'art. 54 definisce le autovetture e le autocaravan entrambi come veicoli destinati al trasporto di persone. Non v'è dubbio che si tratti di veicoli diversi in quanto le autocaravan, per definizione, hanno una speciale carrozzeria e consentono anche l'alloggio ma ciò non assume alcuna rilevanza ai fini delle dimensioni (altezza, larghezza, lunghezza). Dispone infatti la lettera m) dell'art. 54 del c.d.s. che le autocaravan sono «*veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo compreso il conducente*». Nulla si dice sulle caratteristiche costruttive e dimensionali.

Il giudice di pace ha quindi errato nell'evincere le grandi dimensioni dell'autocaravan dalla definizione normativa.

Il giudice di primo grado muove dall'errato presupposto che le dimensioni dipendono dalla tipologia di veicolo. Trattasi di una deduzione errata poiché è noto che ogni veicolo può assumere diverse dimensioni, con la conseguenza, ad esempio, che vi possono essere autovetture di lunghezza superiore a quella di un'autocaravan (doc. 2).

La deduzione del giudice è addirittura sconfessata dalle fotografie in atti. Come si può notare, l'autocaravan del Sig. (veicolo nel riquadro giallo) appare delle medesime dimensioni del veicolo rosso in sosta a tre veicoli di distanza (che con ogni probabilità è un'autovettura: veicolo avente nove posti al massimo) (docc. 2-3, fasc. I grado di parte ricorrente).

Ma vi è di più.

A seguire il ragionamento del giudice di pace, ammesso che la definizione normativa possa avere rilevanza per stabilire le dimensioni di un veicolo, si dovrebbe tenere in considerazione anche la circostanza che le autovetture sono veicoli aventi al massimo nove posti mentre le autocaravan sono adibiti al trasporto di sette persone al massimo.

Da quanto sinora esposto emerge l'errata interpretazione dell'art. 54 c.d.s. da parte del giudice di primo grado e l'illogicità della sua deduzione.

Ma a prescindere dal parallelo autovettura /autocaravan il punto è che il transito (e la sosta) è pacificamente consentito a veicoli quali autocarri, furgoni e camion che potenzialmente hanno dimensioni maggiori delle autocaravan.

Infine, il giudice di primo grado dimentica il caso di specie: il veicolo del Sig. era stato collocato in sosta fuori dalle mura, in un'area che, come può apprezzarsi dalla documentazione fotografica in atti, aveva tutte le caratteristiche per la sosta di veicoli delle dimensioni di quello dell'odierno appellante. Tanto più che si trovavano in sosta veicoli di dimensioni addirittura maggiori.

E questo è un evidente indice dell'illegittimità dell'ordinanza che istituisce un divieto di transito a una tipologia, senza considerare le dimensioni di quest'ultima, e in una fattispecie che vede una strada tanto larga da consentire il transito di furgoni e camion (cfr. docc. 2-3, fotografie fasc. I grado parte ricorrente).

Su tale motivo di gravame la Prefettura appellata si limita a sostenere che l'art. 7 consente ai comuni di prevedere una disciplina differenziata per i veicoli. Non v'è dubbio sul potere che conferisce l'art. 7: ciò di cui ci si duole è che il divieto non è logico così come illogico è il ragionamento del giudice che si basa sull'art. 54 c.d.s.

4. Illegittimità dell'ordinanza comunale n. 15 del 03.03.2010. Erronea valutazione delle risultanze istruttorie. Violazione dell'art. 5 co. 3 c.d.s. Violazione dell'art. 5 legge 2248/1865 All. E.

Nel ricorso di primo grado si eccepiva l'illegittimità dell'ordinanza del Comune di Montalcino n. 15/2010 nella parte in cui istituiva il divieto di transito alle autocaravan.

Il Giudice di pace, pur rammentando il potere di disapplicare i provvedimenti amministrativi, trascurava le censure dell'odierno appellante ritenendo che «*la scelta della amministrazione...risulta supportata da ampie e condivisibili ragioni esplicate nella comparsa di risposta. Infatti, la circolazione degli autocaravan è stata limitata a causa della necessità di adeguare il transito e la sosta all'interno delle mura di Montalcino a causa delle caratteristiche dimensionali e morfologiche delle strade del centro storico...*».

Anzitutto nell'ordinanza comunale e nella sentenza di primo grado si precisa che il divieto riguarda il centro storico di Montalcino e in particolare il transito e la sosta «*all'interno delle mura di Montalcino*». A tal fine il divieto risulta posto «*dall'inizio di via Saloni, viale Strozzi e Porta Burelli*».

Come rilevato già nel ricorso al prefetto, il veicolo del Sig. si trovava in sosta fuori dalle mura, in via Aldo Moro in un piazzale a ridosso della campagna.

Nonostante il tentativo della difesa prefettizia di spostare l'attenzione sulla mancata coincidenza tra centro

storico e perimetro delle mura cittadine, il Giudice di pace ha tanto chiaramente quanto erroneamente ritenuto che *«la circolazione degli autocaravan è stata limitata a causa della necessità di adeguare il transito e la sosta all'interno delle mura di Montalcino a causa delle caratteristiche dimensionali e morfologiche delle strade del centro storico...»*. Ma il parcheggio di via Aldo Moro è fuori dalle mura pertanto le considerazioni del giudice di prime cure sono errate.

Il Giudice di pace ha considerato la scelta dell'amministrazione *«supportata da ampie e condivisibili ragioni esplicate nella comparsa di risposta»*.

Sul punto, non si può fare a meno di rilevare che ai sensi dell'art. 5 co. 3 c.d.s. le ragioni di un provvedimento di regolamentazione della circolazione devono essere espresse nell'ordinanza istitutiva del segnale e a nulla valgono le integrazioni di cui alla comparsa di risposta della Prefettura o del Comune. Il giudice di pace, quindi, non ha tenuto conto dell'art. 5 co. 3 c.d.s. Su tale punto la difesa prefettizia nulla dice in comparsa.

Circa le ragioni del divieto, il giudice di prime cure ha ritenuto che *«...la circolazione degli autocaravan è stata limitata a causa della necessità di adeguare il transito e la sosta all'interno delle mura di Montalcino a causa delle caratteristiche dimensionali e morfologiche delle strade del centro storico...»*.

Sul punto, la sentenza è viziata e merita censura: il giudice avrebbe dovuto disapplicare l'ordinanza comunale in quanto illegittima.

L'ordinanza n. 15/2010 vieta il transito ad autobus turistici, autocaravan e autocarri con massa superiore a 3,5 t *«per le caratteristiche e strettezza delle sedi stradali onde evitare il più possibile la eventualità che si creino disagi nella viabilità ed in relazione alle peculiari caratteristiche architettoniche e ambientali del centro storico di Montalcino»*.

In primo luogo, la motivazione dell'ordinanza comunale è generica laddove si riferisce alle *«caratteristiche e strettezza delle sedi stradali»* senza indicare né quali siano queste caratteristiche, né quali siano le strade aventi tali caratteristiche, né infine, quali siano le dimensioni di tali strade.

A ciò si aggiunga il difetto di istruttoria, non essendovi alcun richiamo a documenti, rapporti o analisi tecniche che dimostrino le caratteristiche dimensionali e morfologiche delle strade e la loro conseguente inidoneità a consentire la circolazione a veicoli di una certa tipologia (rectius, dimensione). Viceversa le asserite (e non specificate) caratteristiche e la strettezza delle strade risultano mere enunciazioni prive di riscontri oggettivi. Addirittura, l'ordinanza istituisce il divieto sulla base di mere *«eventualità»* che si creino disagi nella viabilità.

Sul punto, si rileva l'inosservanza della direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n. 0000381 del 28.01.2011 avente ad oggetto proprio la predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione. In particolare, il Ministero ha chiarito che gli enti proprietari delle strade devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze in relazione alle risultanze dell'istruttoria *«mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale ... e il provvedimento in concreto adottato»* (doc. 8, fasc. I grado).

Il Ministero ha altresì precisato che *«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 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»* (doc. 8 pag. 2 fasc. I grado di parte ricorrente).

Non solo.

L'ordinanza comunale e la stessa sentenza di primo grado sono viziate da **illogicità**. Infatti, se la criticità attiene alla **larghezza** (si parla infatti di "strettezza") della strada è viziato il provvedimento che vieta il transito basandosi sulla **categoria** di veicolo anziché, appunto, sulle dimensioni. Pertanto si ritiene viziata l'ordinanza che, basandosi su una caratteristica oggettiva (dimensioni), istituisce un divieto di transito per così dire "soggettivo", cioè rivolto a tre tipologie di veicoli.

A conferma del vizio logico si evidenzia che il provvedimento da un lato si riferisce alla strettezza delle sedi stradali e dall'altro vieta il transito ad autocarri con massa superiore a 3,5 t. confondendo il parametro della massa con quello dimensionale.

L'illogicità della limitazione al transito connessa alla tipologia di veicolo e il difetto di istruttoria del relativo provvedimento sono state evidenziate con nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n. 0050502 del 16.06.2008 (doc. 9, fasc. I grado parte ricorrente).

L'ordinanza comunale n. 15/2010 è altresì **contraddittoria** e crea **irragionevoli disparità di trattamento**.

Il provvedimento vieta il transito ad autobus turistici, autocaravan e autocarri aventi massa superiore alle 3,5 tonnellate mentre lo consente a veicoli che potrebbero avere **dimensioni** uguali o addirittura maggiori quali autoveicoli per trasporto promiscuo (art. 54 co. 1, lett. c) c.d.s.), autocarri anche con massa inferiore a 3,5 tonnellate (art. 54 co. 1, lett. d), autoveicoli per trasporti specifici (art. 54 co. 1, lett. f) autoveicoli per uso speciale (art. 54 co. 1, lett. g), autoveicoli con rimorchi e le stesse autovetture (art. 54 co. 4, lett. a). Sul punto

è emblematica la fotografia del luogo oggetto di accertamento che mostra l'autocaravan bianca nel riquadro (sanzionata), l'autovettura rossa sulla stessa fila (non sanzionata) e l'autocarro in sosta dalla parte opposta (non sanzionato).

Parimenti irragionevole è aver sottoposto al medesimo divieto l'autocarro con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate e l'autocaravan che, in mancanza di specificazione, è veicolo di massa inferiore alle 3,5 tonnellate.

Di tutto ciò il giudice di primo grado non si è avveduto e anche per tale motivo la sentenza impugnata merita riforma.

Addirittura il provvedimento comunale prevede la possibilità di autorizzare il transito a veicoli che trasportano merci con massa fino a 8 tonnellate e se trasportano carburanti fino a 9,5 tonnellate nonché la possibilità di autorizzare il transito di veicoli con massa superiore a 18 tonnellate.

A dimostrazione della contraddittorietà del provvedimento, l'amministrazione dopo aver vietato il transito agli autobus turistici, poche righe dopo autorizza gli stessi veicoli a transitare. Insomma: il transito o è vietato o è consentito.

Il transito alle autocaravan è stato vietato anche «in relazione alle peculiari caratteristiche architettoniche e ambientali».

Sul punto, non solo tali caratteristiche non sono enucleate ma non è spiegato come le stesse siano connesse col transito e la sosta delle autocaravan. Anche in relazione a tale motivo valgono pertanto le considerazioni sopra espresse in punto di difetto di istruttoria e illogicità.

Non solo.

Il Giudice di pace ha dato rilievo a circostanze non espresse nel provvedimento, quasi a giustificare la bontà della scelta del Comune. Nella sentenza impugnata si legge che «Oltretutto, il Comune di Montalcino, proprio all'esterno delle mura, a circa 400 metri dal centro storico, ha istituito un'attrezzata area di sosta per caravan ed autocaravan, per di più a distanza di pochi metri dal parco comunale "Pineta di Osticcio", ciò a conferma del fatto che le scelte della amministrazione risultano dettate da ragioni esclusivamente tecniche e non discriminatorie».

Anche tale capo della sentenza è viziato e merita censura.

In primo luogo trattasi di considerazioni estranee all'ordinanza n. 15/2010 e alle questioni sollevate.

Non si capisce quale sia il nesso di causalità che intercorre tra la presenza di un'area attrezzata di sosta vicino a un parco e la ragione esclusivamente tecnica delle scelte compiute dall'amministrazione. E ancora, non si capisce a quali scelte dell'amministrazione il giudice si riferisca.

A ogni modo, risulta evidente che la presenza di un'area attrezzata per caravan e autocaravan nel territorio comunale non vale a giustificare il divieto di transito alle medesime.

Peraltro l'area attrezzata per caravan e autocaravan ha uno scopo specifico e ben preciso: consentire l'utilizzo di un impianto igienico-sanitario destinato ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan (art. 185, co. 7 c.d.s. e art. 378 reg. es. c.d.s.). Non si comprende dunque come la presenza di tale area – che è correlata a situazioni diverse dalla circolazione – possa essere messa in correlazione con un divieto di transito né si comprende come l'esistenza di una simile area possa confermare la legittimità del divieto di transito alle autocaravan dovuto a caratteristiche morfologiche e dimensionali delle strade. Tali iniziative non hanno niente a che vedere col transito e la sosta dei veicoli quali momenti della circolazione, definiti dal codice della strada. L'autocaravan è un veicolo come tutti gli altri e non necessita di apposite aree per sostare. L'appellata si limita a contestare solo alcuni dei profili sinora rappresentati con argomenti privi di pregio. Il fatto che il Comune di Montalcino rientri nel patrimonio dell'umanità non ha nulla a che vedere con la regolamentazione del transito e sosta delle autocaravan. Le ulteriori considerazioni in punto di opportunità delle scelte dell'amministrazione sono estranee all'ordinanza (le cui motivazioni non possono essere eterointegrate con le considerazioni di cui alla comparsa avversaria) e dovranno rimanere tali in quanto il Giudice dovrà valutare la legittimità dell'ordinanza (e non certo il merito) alla luce di quanto emerge dal testo provvedimento.

Parimenti priva di pregio è il rilievo della difesa prefettizia secondo cui la motivazione dell'ordinanza non risulterebbe necessaria in quanto rientrerebbe tra gli atti generali per cui è escluso l'obbligo di motivazione. Al contrario, un'ordinanza che istituisce un divieto di transito non può certo essere considerata un atto a contenuto generale. Tali sono ad esempio gli atti di pianificazione ma non certo le semplici ordinanze ex art. 5 c.d.s. peraltro emesse dal Comandante della Polizia Municipale e neppure dal Sindaco. Del resto è proprio l'articolo 5 co. 3 del codice della strada, norma speciale, a prevedere espressamente che «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 mediate i prescritti segnali». A sua volta l'art. 6 co. 4 c.d.s. cui rinvia l'art. 7, prevede espressamente i motivi per i quali i provvedimenti di regolamentazione contrassegnati alle varie lettere del comma 4 possono essere adottati.

Proseguendo nella disamina dei vizi della sentenza di primo grado si osserva come il giudice di pace abbia

altresì omesso di valutare, ai fini della disapplicazione dell'ordinanza, il provvedimento che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato nei confronti del Comune di Montalcino, depositato all'udienza del 17 gennaio 2012.

Con nota prot. n. 195 del 16 gennaio 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha invitato il Comune di Montalcino a modificare l'ordinanza n. 15/2010 e rimuovere la segnaletica apposta precisando che «...nel caso in questione non si ravvisa il compimento di un'attività istruttoria o comunque non vi sono indicate le risultanze dell'istruttoria atteso che l'aver menzionato semplicemente "omissis ... alle esigenze legate a nuove condizioni di vita, a nuove esigenze venutesi a creare con l'aumento del numero di automezzi posseduti dalla cittadinanza locale ...omissis" non assolve all'onere di indicazione dei presupposti di fatto e delle ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione previsto dalla legge ma si risolve in un'indicazione tautologica, considerando anche che tale motivazione non richiama alcuna accertata difficoltà oggettiva di circolazione legata a condizioni di peso e/o dimensionali, che possa coinvolgere direttamente i veicoli per cui è stata applicata la limitazione.

Tra l'altro, tale motivazione finalizzata ad istituire un "divieto di transito" ad alcune categorie di veicoli, appare incongrua rispetto all'intenzione di voler riservare "superfici o spazi di sosta per i veicoli privati dei soli residenti della zona a titolo gratuito o oneroso". Pertanto, se vi fosse una reale esigenza di limitare la circolazione per l'aumento degli automezzi posseduti dalla cittadinanza locale delle strade, questa dovrebbe essere applicata a tutti quei veicoli che eventualmente hanno una larghezza o massa tale da creare disagio alla circolazione – e non solamente limitata ad alcune tipologie di veicoli – ed eventualmente, vista la motivazione di cui sopra, anche alle autovetture di proprietà dei non residenti, a seguito, tuttavia, di una preventiva ed approfondita analisi dello stato dei luoghi, nonché dell'istruttoria effettuata sulla reale necessità ed opportunità di emanare tali provvedimenti. Comunque, al fine di applicare tale limitazione, l'ente proprietario della strada od il concessionario è tenuto ad accertare l'esistenza di una situazione di pericolo riconducibile alle carenti caratteristiche strutturali o planoaltimetriche della strada, e che può verificarsi con una certa frequenza, dando così origine ad una situazione di "reale pericolo".

Inoltre, appare evidente come la norma in questione debba essere applicata a tutte le categorie di veicoli che abbiano una determinata larghezza, altezza ovvero massa, e non solamente ad una singola categoria richiamata all'art. 54 del codice della strada, fatte salve le deroghe contemplate agli articoli 6 e 7 del medesimo Codice. In sostanza dall'ordinanza impugnata non emergono quelle esigenze della circolazione e quelle caratteristiche strutturali delle strade necessarie a giustificare il provvedimento stesso. (...)

Inoltre, in via secondaria non si comprende come mai la deroga concessa per il transito degli autobus turistici, per effettuare la discesa e la salita dei passeggeri, non sia stata concessa anche alle autocaravan che, come è noto, ai sensi dell'art. 54, lett. m), del Codice della strada, è un veicolo classificato M1 ed adibito al trasporto fino a sette passeggeri.

A tal riguardo, si invita codesto Comune a provvedere alla modifica dell'Ordinanza richiamata in oggetto ed alla rimozione della segnaletica apposta.

Con l'occasione si ricorda che i provvedimenti emanati concernenti la regolamentazione della circolazione e sosta delle autocaravan devono essere predisposti, pena l'illegittimità dei medesimi, in ottemperanza alle disposizioni contenute nell'art. 185 del Codice della strada, nella direttiva n. 777 del 27 aprile 2006 del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché nella nota prot n. 31543 del 2 aprile 2007» (docc. 23, fasc. I grado).

Contrariamente a quanto assume la difesa dell'appellata il Ministero ha evidenziato numerosi profili di illegittimità dell'ordinanza. Nell'esercizio dei poteri conferiti dagli artt. 5, 35 e 45 del c.d.s. ha impartito le direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica auspicando che il Comune provveda spontaneamente dovendo, in difetto, esercitare il potere di diffida e il potere sostitutivo per la rimozione coatta del segnale.

Alla luce di tutto quanto sinora esposto il giudice di primo grado ha violato l'art. 5 della legge n. 2248/1865 All. E poiché avrebbe dovuto disapplicare l'ordinanza n. 15/2010 e per l'effetto annullare l'ordinanza-ingiunzione prefettizia.

1. Violazione e/o falsa applicazione dell'art. 185 c.d.s. e delle direttive ministeriali in materia di circolazione delle autocaravan.

Nel giudizio di opposizione questa difesa ha sostenuto altresì l'illegittimità dell'accertamento per violazione dell'art. 185 c.d.s.

Sul punto il giudice di primo grado ha erroneamente interpretato il dato normativo.

In particolare, nella sentenza impugnata si legge: «Certo, l'art. 185 del CdS statuisce che gli autocaravan ai fini della circolazione stradale in genere ed agli effetti dei divieti e delle limitazioni previsti negli artt. 6 e 7 sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli, pertanto i camper devono rispettare le norme sulla circolazione stradale come tutti gli altri veicoli, ma ciò non vuol dire che detti veicoli possono circolare e

sostare senza restrizioni (...)). Il Giudice muove da un'erronea interpretazione dell'art. 185 c.d.s. travisandone la ratio. L'intenzione del legislatore non era quella di introdurre un regime di preferenza per le autocaravan ma di prevenire provvedimenti e sanzioni di carattere discriminatorio.

L'art. 185, co. 1 c.d.s. è il frutto di quanto già previsto con legge n. 336/1991 "Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan". Nella formulazione dell'art. 185 c.d.s., così come nel testo della legge 336/91, non a caso il legislatore ha sentito il bisogno di equiparare la disciplina prevista per gli altri veicoli, agli effetti dei divieti e delle limitazioni previsti negli artt. 6 e 7 c.d.s. A fondamento dell'inciso, vi è l'esigenza di evitare irragionevoli discriminazioni per le autocaravan. Infatti, con legge n. 336/91 il legislatore era intervenuto per evitare gli annosi contenziosi tra i proprietari di autocaravan e i pubblici amministratori con una ratio semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni tra le quali la conferma che le autocaravan sono autoveicoli parificati a tutti gli altri. Ciò precisato, non vi è dubbio che le autocaravan debbano rispettare le norme sulla circolazione stradale e che possano essere soggette a limitazioni. Tuttavia, nel caso di specie si discute della mancanza di una congrua e logica motivazione della limitazione a tale categoria di veicolo e, quindi, della deroga alla generale equiparazione tra autoveicoli prevista dall'art. 185 c.d.s.

Nella sentenza di primo grado, il giudice di pace precisa che «Le stesse direttive ministeriali indicate da parte opponente forniscono criteri guida alle amministrazioni ma non consentono sic et simpliciter la circolazione e la sosta degli autocaravan liberamente, ed ogni qualvolta la stessa sia consentita ad altri veicoli».

Il giudice di pace non ha tenuto conto di quanto espresso nella direttiva del Ministero dei Trasporti prot. 31543/2007 recepita e diffusa a tutti gli Uffici Territoriali del Governo (ivi compresa la Prefettura di Siena) da parte del Ministero dell'Interno con circolare n. 277/2008 (doc. 10-11, fasc. I grado). Nella citata direttiva, il Ministero, dopo aver illustrato i vizi più ricorrenti dei provvedimenti che dispongono la collocazione della segnaletica in materia di autocaravan, ha sancito che «Ai sensi dell'articolo 185 del Codice della Strada non si può escludere dalla circolazione la "autocaravan" (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada) da una strada e/o da un parcheggio ed allo stesso tempo consentirlo alle autovetture che sono anch'esse autoveicoli». L'accertamento risultava così illegittimo perché in violazione dell'art. 185 c.d.s.

Di tutto ciò il giudice di primo grado non ha tenuto conto.

2. Violazione e/o falsa applicazione degli artt. 5, 35 e 38 c.d.s.

Il giudice di pace nel valutare i provvedimenti del Ministero ha ommesso di considerare la portata degli art. 5, 35 e 38 c.d.s.

Per tuziorismo, si ricorda che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi degli articoli 5, 35 del c.d.s. ha il potere di impartire direttive per l'applicazione delle norme relative alla regolamentazione della circolazione nonché per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica. Ai sensi dell'art. 38 c.d.s. in caso di enti proprietari che facciano uso improprio della segnaletica, il Ministero può ingiungere di adempiere a quanto dovuto e, in caso di inottemperanza, può provvedere direttamente ponendo a carico dell'ente le spese relative. Infine, ai sensi dell'art. 45 c.d.s. il Ministero può intimare di sostituire, integrare, spostare, rimuovere e correggere ogni segnale che ritiene non conforme. La legge, quindi, conferisce al Ministero il potere di prescrivere all'ente proprietario della strada e alla Prefettura la corretta interpretazione delle norme del codice.

Di tutto ciò il giudice di primo grado non ne ha tenuto conto, ignorando addirittura la specifica nota prot. 195/2012 che il Ministero ha inviato al Comune di Montalcino (doc. 23 fasc. I grado).

Tutto ciò premesso e considerato il Sig., come sopra rappresentato e difeso, rassegna le seguenti

CONCLUSIONI

Voglia il Tribunale di Firenze, in riforma della sentenza impugnata:

- annullare l'ordinanza-ingiunzione prot. n. emessa dalla Prefettura di Siena;
 - condannare la Prefettura di Siena a disporre la restituzione in favore del Sig. della somma di €247,00;
- Con condanna della Prefettura di Siena al pagamento del compenso per l'attività giudiziale, alla restituzione del contributo unificato e delle spese di entrambi i gradi di giudizio.

Si producono:

- 3) copia comparsa Comune di Montalcino depositata nel giudizio di primo grado il 4.11.2011
- 4) copia comparsa di risposta Prefettura di Siena depositata nel giudizio di primo grado il 5.12.2011

Con osservanza

Firenze, 08 maggio 2015

Avv. Marcello Viganò

MONTALCINO: IN APPELLO RESPINTO IL NOSTRO RICORSO DAL GIUDICE DR. NICCOLÒ CALVANI CHE IGNORA PERFINO LA TIPOLOGIA DEL VEICOLO SUL QUALE ERA CHIAMATO A PRONUNCIARSI

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI PRESENTERÀ RICORSO ALLA CASSAZIONE PER VEDERE SE IN ITALIA ESISTE ANCORA IL DIRITTO OPPURE SIAMO IN BALIA DI GIUDICI CHE IMPUNEMENTE POSSONO INTERPRETARE LE LEGGI CONTRADDICENDO LA RATIO DEI LEGISLATORI

Il Tribunale di Firenze, in persona del giudice Dott. Niccolò Calvani, con una sentenza abnorme, ha confermato la pronuncia di primo grado del Giudice di Pace di Siena ritenendo legittima l'ordinanza del Comune di Montalcino n. 15/2010 istitutiva del divieto di transito ad autobus turistici, autocaravan e autocarri con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate nonostante i palesi vizi del provvedimento comunale denunciati nei due gradi di giudizio e in particolare:

- l'illogicità della previsione di un divieto basato sulla *tipologia* dei veicoli anziché sulle loro *dimensioni*;
- le genericità della motivazione, essendovi un mero riferimento alle "caratteristiche e strettezza delle sedi stradali";
- il difetto di istruttoria per mancanza di documenti, rapporti o analisi tecniche a dimostrazione delle caratteristiche dimensionali e morfologiche delle strade e della loro conseguente presunta inidoneità a consentire la circolazione delle autocaravan;
- l'inosservanza delle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- la contraddittorietà e la conseguente irragionevole disparità di trattamento laddove il provvedimento consente il transito a veicoli che potrebbero avere dimensioni maggiori di quelli oggetto del divieto;
- l'irragionevole soggezione al medesimo divieto degli autocarri con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate e delle autocaravan la cui massa è, solitamente, inferiore alle 3,5 tonnellate;
- la contraddittorietà del provvedimento laddove l'amministrazione autorizza comunque, in determinate circostanze, il transito degli autobus turistici;
- la violazione dell'art. 185 C.d.S.

Alle suddette censure relative all'ordinanza, si aggiungevano i vizi del percorso argomentativo del giudice di primo grado il quale: *a)* non si avvedeva dei macroscopici vizi dell'ordinanza n. 15/2010 del Comune di Montalcino; *b)* ignorava la disapplicazione del provvedimento amministrativo; *c)* male interpretava l'art. 54 C.d.S.; *d)* ignorava il disposto degli articoli 5, 35 e 38 C.d.S.

Con sentenza n. 2160/2015 depositata il 17.06.2015 il Tribunale ignorava molte delle censure espresse dagli appellanti e rigettava l'appello ritenendo che:

- la possibilità di porre divieti per categorie di utenti o veicoli è prevista dagli articoli 6 e 7 C.d.S.;
- l'ordinanza comunale non è discriminatoria tenuto conto che le "caravan" (il Tribunale ignora perfino la tipologia di veicolo per cui è causa, ossia le autocaravan, che sono autoveicoli di cui all'articolo 54 del Codice della Strada, dalle caravan che sono rimorchi di cui all'articolo 56 del Codice della Strada) si distinguono dalle autovetture non solo per dimensioni ma anche per funzione e utilizzo;
- il fatto che autovetture o altre categorie possano raggiungere dimensioni superiori non cambia la prospettiva perché si tratta di casi limite e perché il trattamento differenziato è giustificato dal fatto che a breve distanza dal centro storico c'è un piazzale riservato ai camper (il Tribunale ignora perfino la tipologia del veicolo; infatti, "camper" nelle leggi non esiste già dal 1991 che con la Legge 336/1991 – detta Legge Fausti – viene definito "autocaravan" e poi non esiste nel Codice della Strada dal 1992 che ha recepito il termine "autocaravan");
- l'amministrazione ha "presumibilmente" tenuto conto non solo delle dimensioni ma anche dell'uso che viene fatto di determinati mezzi (tanto che nell'ordinanza si è prevista la possibilità di ottenere un'autorizzazione all'ingresso del centro storico anche per veicoli di peso superiore alle 3,5 tonnellate per carico/scarico merci e che agli autobus turistici è permessa solo una brevissima sosta per la salita/discesa dei passeggeri);

- l'inclusione dei caravan non può considerarsi illegittima solo per l'esclusione di altri mezzi;
- la direttiva del Ministero n. 195/12 è di data successiva alla violazione oggetto di lite;
- si parla del centro storico di Montalcino, area di assai ridotte dimensioni all'interno di un borgo ad impianto medievale, rispetto al quale la menzione dell'aumento dei flussi turistici e del numero di veicoli, rapportato alle caratteristiche storiche e architettoniche del luogo, costituisce adeguata motivazione anche in assenza di una analisi tecnico-statistica dei flussi di traffico, o della larghezza delle strade, notoriamente ridotta.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, nel tentativo di ristabilire il diritto e la giustizia ricorrerà alla Suprema Corte di Cassazione per ribaltare la distorta logica del Tribunale fiorentino.

Nel ricorso per cassazione saranno evidenziate le violazioni e false applicazioni di legge in cui è incorso il giudice dell'appello e in particolare:

- la violazione e/o falsa applicazione dell'art. 54 C.d.S.;
- la violazione e/o falsa applicazione degli artt. 6 e 7 C.d.S.;
- la violazione e/o falsa applicazione dell'art. 185 C.d.S.;
- la violazione e/o falsa applicazione degli artt. 5 e 35;
- l'omessa pronuncia su alcune delle censure.

La parola ai giudici di legittimità con l'auspicio che la Corte non si serva delle molteplici ghigliottine create dal legislatore per evitare la discussione di un numero esorbitante di ricorsi per cassazione (principio di autosufficienza del ricorso; principio di sinteticità dell'atto di ricorso; impossibilità di censurare l'omesso esame circa un fatto decisivo per il giudizio che è stato oggetto di discussione tra le parti).



CASTIGLIONE DELLA PESCAIA, MA LA NOTTE NO

ECCO UN ESEMPIO CONCRETO DEL PERCHÈ OCCORRA CHE I CAMPERISTI SI ORGANIZZINO ADERENDO ALL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI PERCHÉ UNICA A INTERVENIRE PER FAR REVOCARE LE ORDINANZE ANTICAMPER



Deve essere l'aria che respirano i sindaci a Castiglione della Pescaia perché, invece di incentivare la presenza delle famiglie in autocaravan (segmento importante del Turismo Integrato, riconosciuto anche nella prima relazione sul turismo dell'Unione Europea), anche l'attuale primo cittadino viola la legge emanando ordinanze *anticamper*. Qui sopra la foto esemplificativa. Ancora una volta discriminazione verso il turismo itinerante in autocaravan e indebiti oneri ai cittadini, alla Pubblica Amministrazione e alla gestione della Giustizia.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI Istanza per la rimozione della segnaletica stradale ex art. 35 e 45 D.Lgs. 285/92

per l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti con sede a Firenze in via San Niccolò 21, in persona del Presidente Sig.ra Isabella Cocolo (di seguito A.N.C.C.), rappresentata dall'Avv. Marcello Viganò ed elettivamente domiciliata a Firenze in via San Niccolò 21 (per comunicazioni si indica il n. di telefax 0552346925 e l'indirizzo p.e.c. marcello.vigano@firenze.pecavvocati.it);

PREMESSO

- che già nel 2007 a Castiglione della Pescaia (GR) erano presenti numerosi parcheggi con sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale ovvero riservati alle sole autovetture;
- che con istanza del 27 maggio 2007 l'A.N.C.C. trasmetteva al Comune di Castiglione della Pescaia la direttiva del Ministero dei Trasporti prot. n. 0031543 del 02 aprile 2007 chiedendo la revoca delle ordinanze istitutive delle suddette limitazioni;
- che il Ministero dei Trasporti con nota prot. 0059453 del 20 giugno 2007 invitava il Comune di Castiglione della Pescaia a revocare le ordinanze istitutive delle sbarre e della riserva di sosta alle sole autovetture;
- che con istanza del 23 giugno 2007 l'A.N.C.C. inviava al Sindaco di Castiglione della Pescaia la suddetta nota ministeriale con invito ad ottemperare alle disposizioni ivi contenute.
- che con nota prot. 0104811 del 15 novembre 2007 il Ministero dei Trasporti sollecitava il Comune a rimuovere i limitatori di altezza e la segnaletica illegittima di riserva di sosta alle autovetture;
- che a seguito del comportamento omissivo del Comune, con diffida prot. n. 104020/R.U. del 01 dicembre 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intimava al Comune di Castiglione della Pescaia la rimozione delle sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale;
- che il Comune di Castiglione della Pescaia, che pur ha rimosso le sbarre, nonostante gli inviti ministeriali non rimuoveva i segnali di riserva di parcheggio alle autovetture e anzi installava e potenziava la segnaletica di parcheggio riservato alle autovetture con le ordinanze n. 83/2010, 84/2010 e 96/2010 prive di alcuna motivazione relativa alla riserva (docc. 1-2-3);
- che, di fatto, il Comune ha eluso il disposto della diffida ministeriale in quanto ha mantenuto la limitazione all'accesso delle autocaravan nei parcheggi prima muniti di sbarre all'ingresso;
- che l'aver riservato qualche stallo di sosta alle autocaravan non può certo costituire una motivazione valida per giustificare provvedimenti di riserva di sosta alle sole autovetture;
- che la riserva di sosta ad una specifica categoria di veicoli costituisce un *favor* nei confronti di tale categoria teso ad ampliarne (e non circoscriverne) la possibilità di sosta;
- che a questo ultimo proposito, con nota prot. n. 0065235 del 25 giugno 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito come *«Fermo restando che la sosta è un momento della circolazione stradale, gli enti proprietari della strada devono garantirne la possibilità oggettiva per tutte le tipologie di veicoli, anche in caso di parcheggio a loro riservato.*

L'obbligo deriva dal diritto alla libertà di circolazione, sancito dall'art. 16 della Costituzione, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza; (...).

Pertanto l'ente proprietario della strada non può vietare la sosta o il parcheggio ad una sola tipologia di veicoli su tutto o in larga parte del territorio ancorché riservi un parcheggio a tale categoria»

- che i parcheggi riservati alle autovetture in numerose aree del territorio comunale sono illegittimi per mancanza di motivazione, di attività istruttoria e di criteri tecnici a giustificazione della riserva;
- che la direttiva del Ministro dei Lavori Pubblici n. 6688 del 24.10.2000 sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione, al paragrafo 5 "Impieghi non corretti della segnaletica stradale", punto 5.1. "Casi più ricorrenti di vizi dei provvedimenti" così dispone: "(...) Sono emersi anche casi chiaramente viziati da eccesso di potere, nella figura sintomatica dello sviamento, quando si è inteso perseguire attraverso il provvedimento di regolamentazione del traffico risultati od obiettivi estranei alla circolazione stradale. Tipiche al riguardo sono le ordinanze di divieto, emanate per alcune categorie di veicoli a motore, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, ed invece celano non espressi motivi di interessi locali non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza «sindacale» a norma dell'art. 7. Si citano ad esempio il divieto di circolazione e sosta di autocaravans e caravans (spesso definiti erroneamente campers o roulotte), con motivazioni riconducibili al fatto che vengono scaricati abusivamente i liquami raccolti negli appositi bottini; il divieto di circolazione di motocicli o ciclomotori adducendo a motivo il disturbo della quiete pubblica, come se tutti i veicoli di quella categoria fossero non in regola con i dispositivi previsti dal Codice e pertanto fonte di disturbo acustico; la riserva di spazi per la sosta di categorie di utenti o di veicoli per i quali le norme del Codice non ammettono preferenza o riserva rispetto ad altri; (...). In sintesi i provvedimenti, specie quelli limitativi, dovranno essere sempre motivati da effettive esigenze di circolazione o di sicurezza, comprendendo tra queste anche la disciplina della sosta che deve tenere conto delle condizioni strutturali delle singole strade ed avere specifico riguardo alle peculiari caratteristiche delle varie categorie di utenza interessata a tali provvedimenti. È dimostrato che i provvedimenti, anche se restrittivi, vengono generalmente accettati e rispettati dagli utenti della strada se improntati a criteri ispirati alla logica ed alla razionalità delle soluzioni.

- *Occorre quindi che vi sia la necessaria correlazione tra l'interesse pubblico che si vuole perseguire con l'ordinanza e la obiettiva situazione di traffico che si va a modificare, integrare o innovare*";
- che con nota prot. n. 31543 del 2.04.2007 il Ministero dei Trasporti ha fornito le direttive sulla corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del codice della strada in materia di circolazione delle autocaravan. In particolare, nell'enucleare i casi più ricorrenti, il Ministero censurava i provvedimenti di regolamentazione della circolazione che hanno l'effetto di limitare la circolazione e sosta delle autocaravan evidenziando *"la violazione del criterio di imparzialità e la disparità di trattamento"* nonché *"una non congrua valutazione della situazione per carenza di attività istruttoria, non effettuata o sommaria e non esauriente, ovvero effettuata in base a situazioni che prescindono dall'interesse di garantire la sicurezza della circolazione stradale. In tal caso il provvedimento, risultando contraddittorio ed inadeguato a realizzare le dichiarate finalità, risulterebbe illegittimo"*, direttiva recepita dal Ministero dell'Interno con circolare prot. 277 del 15.01.2008, dall'A.N.C.I, dall'U.P.I. e dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali con nota prot. 1721 del 7.05.2008; che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 381 del 28.01.2011 forniva le direttive sulla predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione, evidenziando in cosa debba consistere la motivazione e l'istruttoria nonché specificando i casi più ricorrenti dei vizi relativi all'indicazione dei presupposti di fatto e delle risultanze dell'istruttoria;

CONSIDERATO

- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha più volte invitato il Comune di Castiglione della Pescaia a rimuovere i segnali di riserva di parcheggio alle autovetture;
- che ai sensi dell'art. 35 co. 1 del codice della strada, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è competente ad impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale;
- che ai sensi dell'art. 35 co. 3 del codice della strada, le attribuzioni di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 35 nonché le altre attribuzioni di competenza del Ministero dei lavori pubblici di cui al codice della strada sono demandate all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, le cui competenze sono state trasferite alla Direzione Generale della Sicurezza Stradale;
- che l'art. 45 del codice della strada prevede che il Ministero dei lavori pubblici (oggi Direzione Generale per la Sicurezza Stradale) può intimare agli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, ai comuni e alle province, alle imprese o persone autorizzate o incaricate della collocazione della segnaletica, di sostituire, integrare, spostare, rimuovere o correggere, entro un termine massimo di quindici giorni, ogni segnale non conforme, per caratteristiche, modalità di scelta del simbolo, di impiego, di collocazione, alle disposizioni del codice della strada, del regolamento, dei decreti e direttive ministeriali, ovvero quelli che possono ingenerare confusione con altra segnaletica, nonché a provvedere alla collocazione della segnaletica mancante;

Tutto quanto sopra premesso e considerato l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, come sopra rappresentata e difesa,

FA ISTANZA

affinché codesto Ministero – previo accertamento dell'inosservanza delle disposizioni del codice della strada, del relativo regolamento e delle direttive ministeriali – intimi al Comune di Castiglione della Pescaia (GR) di provvedere entro 15 giorni alla rimozione della segnaletica di riserva di parcheggio alle sole autovetture sull'intero territorio comunale e in particolare sulle strade di cui alle ordinanze n. 83/2010, 84/2010 e 96/2010.

In via istruttoria si producono in copia:

- 1) ordinanza del Comune di Castiglione della Pescaia, n. 83/2010;
- 2) ordinanza del Comune di Castiglione della Pescaia, n. 84/2010;
- 3) ordinanza del Comune di Castiglione della Pescaia, n. 96/2010;

Firenze, 19 giugno 2015

Avv. Marcello Viganò

ANCC RIBADISCE L'ACCUSA IN GIUDIZIO PER REATI A CARICO DI MONICA FAENZI EX SINDACO DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA (GR)

E QUESTO È IL CONCRETO ESEMPIO DI COME L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI NON MOLLA MAI NEI CONFRONTI DI UN SINDACO CHE VIOLA LA LEGGE

Sette anni per annullare l'azione di Monica Faenzi (sindaco di Castiglione della Pescaia dal 2001 al 2011) contro Pier Luigi Ciolli che in nome dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti interveniva continuamente per far revocare le ordinanze *anticamper*. Una piccola parte le abbiamo raccontate su questa rivista nei numeri:

51/1996 da pagina 5 alla 8 http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=51&startPage=7

83 /2002 da pagina 58 alla 64 http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=83&startPage=60n

88 /2003 da pagina 68 alla 81 http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=88&startPage=70

135 / 2010 da pagina 128 alla 139 http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=135&startPage=130

Tutto è in mano al Pubblico Ministero che sicuramente prenderà in considerazione questo documento anche se Monica Faenzi è una parlamentare.

TRIBUNALE DI GROSSETO UFFICIO DEL GIUDICE PER LE INDAGINI PRELIMINARI

Opposizione alla richiesta di archiviazione

la sig.ra Cocolo Isabella nata a quale Presidente dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti con sede a Firenze in via San Niccolò 21 e nella loro qualità di persone offese nel procedimento n. R.G.N.R. a carico di, rappresentate e difese dall'Avv. Assunta Brunetti ed elettivamente domiciliate presso lo studio del difensore a Firenze in via San Niccolò 21;

PREMESSO

- che il 9.04.2010 le persone offese, congiuntamente al sig., presentavano denuncia-querela in relazione alle illegittime limitazioni al transito e alla sosta delle autocaravan quali l'apposizione di sbarre ad altezza ridotta dal suolo e segnali di parcheggio riservato alle autovetture nonché in relazione all'omessa ottemperanza alle direttive e alla diffida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in violazione degli artt. 5, 35 e 45 c.d.s. nonché, infine, alla successiva elusione del disposto ministeriale con l'apposizione di segnali di parcheggio riservato alle autovetture;
- che il 6.05.2010 veniva iscritta la notizia di reato, inizialmente rubricata al n. R.G.N.R. a carico di ignoti, con procedimento assegnato al P.M. Dr. Ferraro Salvatore;
- che il 14.06.2010 il P.M. delegava la Polizia Giudiziaria ad acquisire la documentazione rilevante ed esperire gli opportuni accertamenti in merito ai fatti indicati nell'esposto;
- che il 26.10.2010 l'allora procuratore delle persone offese depositava copia della raccomandata a.r. del 29.07.2010 a firma del Dr. Marcello Viganò avente per oggetto le ordinanze istitutive della riserva di sosta alle sole autovetture nel Comune di Castiglione della Pescaia nonché copia del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica promosso dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti contro il Comune di Castiglione della Pescaia avverso le ordinanze n. 84/2010 e 96/2010;
- che il 13.12.2010 l'allora procuratore delle persone offese depositava, quale ulteriore documentazione integrativa, un cd video contenente le riprese della regolamentazione della circolazione stradale nel territorio del Comune di Castiglione della Pescaia alla data del 11.09.2010 e fotogrammi estrapolati dal predetto cd video messi a confronto con fotografie relative alla regolamentazione della circolazione stradale prima dell'anno 2010;
- che il 17.12.2010 la Polizia Giudiziaria depositava relazione sull'esito delle indagini;
- che il 7.01.2014 il P.M. ordinava l'iscrizione nel registro noti al n. 14/330 R.G.N.R. nei confronti di in relazione ai seguenti reati: artt. 81, co. 2 e 328 c.p. commesso in Castiglione della Pescaia (GR) fino

al 05.02.2010 nonché artt. 81, co. 2 e 323 c.p. commesso in Castiglione della Pescaia (GR) il 18.03.2010 e il 29.03.2010;

- che con atto notificato il 26.05.2015 il P.M. avvisava la sig.ra di aver formulato richiesta di archiviazione (doc. 1) sostenendo la mancanza dell'elemento oggettivo e soggettivo dei delitti ipotizzati nei confronti dell'indagata per sostenere l'accusa in giudizio;

Ciò premesso, la richiesta di archiviazione appare erronea e censurabile per i seguenti

MOTIVI

- il P.M. ha ritenuto non sussistente il reato di cui all'art. 328 c.p. in quanto, all'epoca dei fatti Sindaco pro tempore di Castiglione della Pescaia, sarebbe intervenuta con tempestività nell'adozione del provvedimento di rimozione delle sbarre ad altezza ridotta dal suolo. In particolare, a seguito della diffida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1.12.2009, la firmava l'ordinanza di rimozione delle sbarre n. 26 del 05.02.2010. In relazione a tali circostanze si evidenzia che già con nota prot. 59453 del 20.06.2007 il Ministero dei Trasporti aveva comunicato al Comune di Castiglione della Pescaia di revocare le ordinanze istitutive delle sbarre limitatrici evidenziando che eventuali responsabilità civili e penali derivanti da un'attività omissiva sarebbero ricadute sul Comune inadempiente che ne avrebbe potuto rispondere dinanzi all'autorità giudiziaria e alla Corte dei Conti in caso di danno erariale (doc. 2). Tale direttiva veniva altresì trasmessa alla Prefettura per utilizzarla come strumento istruttorio o giudicante in caso di presentazione di ricorsi ex art. 203 c.d.s. in materia di circolazione e sosta delle autocaravan. Il Ministero dei Trasporti trasmetteva ulteriore nota prot. 104811 del 15.11.2007 con cui sollecitava la rimozione dei limitatori di altezza e della segnaletica illegittima ricordando che l'apposizione delle sbarre compromette la sicurezza stradale (doc. 3). Il provvedimento di rimozione delle sbarre a firma dell'allora Sindaco è intervenuto, in realtà, a oltre 2 anni dalle direttive Ministeriali! Vero è che nel dicembre 2010 è intervenuta diffida del Ministero, ma tale provvedimento non ha maggiore efficacia delle direttive che lo stesso Ministero stesso ha fornito nel 2007. O meglio, ha un'efficacia diversa: la diffida preannuncia l'esercizio del potere sostitutivo cioè della materiale rimozione a opera di incaricati del Ministero. Le due note prot. n. 59453 del 20.06.2007 e prot. n. 104811 del 15.11.2007 sono espressione del potere conferito dal Ministero dall'art. 35 co. 1 del codice della strada ossia quello di "impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale". Tale potere, esercitato dal Ministero nel 2007 con le note sopra citate, è stato completamente ignorato dall'allora Sindaco di Castiglione della Pescaia

- il P.M. non ha ritenuto sussistenti neanche gli elementi oggettivi e soggettivi del reato di cui all'art. 323 c.p. posto che, in sostanza, ha ritenuto conformi al codice della strada le ordinanze n. 26 del 5.02.2010, n. 84 del 18.03.2010 e n. 96 del 29.03.2010 istitutive di una serie di parcheggi riservati alle sole autovetture (nelle aree ove prima erano presenti le sbarre) anche in considerazione della contemporanea riserva di stalli alle sole autocaravan (operando una sorta di compensazione).

Sul punto si osserva anzitutto che le ordinanze che prevedono la riserva di soste alle sole autovetture devono essere motivate secondo quanto previsto dall'art. 5 co. 3 del codice della strada ossia si devono evincere ragioni congrue e logiche che hanno condotto l'ente proprietario della strada a prevedere la riserva. Premessa la mancanza grafica di motivazioni relative alla riserva di sosta alle autovetture si evidenzia che ai sensi del combinato disposto dell'art. 7 comma I, lett. a) e dell'art. 6 comma IV, lett. b) c.d.s., nei centri abitati i comuni possono con ordinanza del Sindaco stabilire obblighi, divieti e limitazioni per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, non per qualsivoglia ragione ma solamente «in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade». E tuttavia dal testo delle ordinanze n. 84/2010 e 96/2010 non emergono quelle esigenze della circolazione e quelle caratteristiche strutturali delle strade necessarie a giustificare la riserva di sosta alle sole autovetture. Invero per poter ritenere giustificati, ove giustificabili siffatti provvedimenti, il comune di Castiglione della Pescaia avrebbe dovuto dimostrare di avere eseguito un'attività istruttoria finalizzata a comprovare la sussistenza delle esigenze della circolazione o delle caratteristiche strutturali della strada tali da rendere necessaria la riserva di sosta ad una particolare categoria di autoveicoli, quali le autovetture. In mancanza di tutto ciò tali delibere assumono, anche sotto tale profilo, l'aspetto di atti illegittimi. Come sancito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 0000381 del 28.01.2011 "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. [...] l'art. 5 comma 3, c.d.s. attraverso l'espressione «ordinanze motivate» richiede che l'ente proprietario compri

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" (doc. 4). Si aggiunga altresì che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con direttiva 16 giugno 2008 prot. n. 0050502 avente ad oggetto la corretta applicazione delle disposizioni del codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti locali ha chiarito che "qualora nelle ordinanze di cui all'articolo 5, comma 3, del Codice della Strada, siano stabiliti obblighi, divieti o limitazioni in relazione a esigenze della circolazione o a caratteristiche strutturali delle strade (articolo 6, comma 4, lett. b)), oppure sia disposta la sospensione della circolazione per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico (articolo 6, comma 4, lett. a)), da tali ordinanze si dovrà evincere come l'ente proprietario della strada abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'articolo 6, comma 4, lettere a) e b) del Codice della Strada. In mancanza di tale attività istruttoria l'ordinanza dovrebbe ritenersi illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione o di istruttoria" (doc. 5).

Analoghe considerazioni valgono, ovviamente, anche per la riserva di alcuni stalli alle autocaravan. Si osserva inoltre come il provvedimento di riserva di stalli a una specifica tipologia di veicolo dovrebbe costituire un *favor* verso tale categoria e non dovrebbe invece implicare l'automatica esclusione dalla sosta nelle restanti aree. Proprio nei confronti delle ordinanze istitutive dei parcheggi riservati alle autovetture – che di fatto aggiravano quanto prescritto dal Ministero – l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, per il tramite del Dr. Marcello Viganò, con nota del 12.04.2010 aveva proposto istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della quale non è ancora noto l'esito (doc. 6).

- l'adeguata considerazione degli elementi sopra descritti e l'esame dei documenti che si producono potrebbe portare a sostenere l'accusa in giudizio per i reati di cui agli artt. 323 e 328 c.p. a carico dell'indagata;

Per quanto sopra esposto

CHIEDE

che il Giudice per le indagini preliminari, ai sensi dell'art. 410 c.p.p., voglia fissare udienza di comparizione delle parti in camera di consiglio e ordinare la prosecuzione delle indagini preliminari.

Firenze, 05 giugno 2015
Avv. Assunta Brunetti

Si producono i seguenti documenti in copia:

1. Avviso della richiesta di archiviazione.
2. Ministero dei Trasporti nota prot. 59453 del 20.06.2007.
3. Ministero dei Trasporti nota prot. 104811 del 15.11.2007.
4. Ministero dei Trasporti nota prot. 0000381 del 28.01.2011.
5. Ministero dei Trasporti nota prot. 0050502 del 16.06.2008.
6. Istanza Dr. Marcello Viganò del 12.04.2010 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

VIA LE SBARRE ANTICAMPER NON TI FAR ROVINARE LA VACANZA, INTERVIENI PRIMA. PIÙ SIAMO, PIÙ DIVIETI RIMUOVIAMO

È sbagliato pensare: a me non è mai capitato, perché purtroppo ci sono ancora, e ti potrebbero coinvolgere. Gli interventi dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti sono continui. Per essere aggiornato apri: http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/ancora_divieti/index_contrastare.html



SINISCOLA, SARDEGNA, LOCALITÀ LA CALETTA

In violazione di legge hanno installato una trave in legno anticamper. Visto che siamo nel Far West, Arturo Camperista ha deciso di portarsi dietro una motosega per far rispettare la legge.



INCAMPER

dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti



168 | novembre-dicembre 2015
Esemplare gratuito fuori commercio

REAGIRE AGLI ABUSI

L'ESPOSTO-QUERELA DELL'ANCC CONTRO L'ORDINANZA DEL COMUNE DI VIESTE

di Angelo Siri

NOI PER TE

Contro l'ordinanza del Comune di Vieste n. 46 del 30 giugno 2015 contenente gravi affermazioni nei confronti di chi viaggia in autocaravan, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, a tutela di tutte le famiglie in autocaravan, ha presentato questo esposto-querela alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Foggia.

Alla Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Foggia

* * *

Esposto – Querela

* * *

La sottoscritta Isabella Cocolo nata a Firenze il 12.12.1958 e residente a 1, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti con sede a Firenze in via San Niccolò 21,

ESPONE

alla S.V. Ill.ma quanto segue.

* * *

In via preliminare, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti (di seguito A.N.C.C.) è portatrice di un interesse collettivo come riconosciuto anche dal TAR Toscana con recente sentenza n. 576/2015 con la quale è stato accolto il ricorso dell'A.N.C.C. avverso un'ordinanza del Comune di San Vincenzo (LI) istitutiva di illegittime limitazioni alla circolazione delle autocaravan.

L'A.N.C.C. è la maggiore associazione a livello nazionale che rappresenta gli utenti in autocaravan, infatti, svolge la propria attività dal 1985 e attualmente annovera circa 18.000 equipaggi associati.

L'A.N.C.C. informa tutti i circa 214.000 proprietari di autocaravan con:

- l'aggiornamento continuo con il sito internet www.coordinamentocamperisti.it;
- la pubblicazione della rivista INCAMPER spedita in cartaceo con oltre 200.000 copie l'anno;
- l'inserimento in libera lettura sul sito www.incamper.org della rivista INCAMPER;
- l'invio per posta di oltre 150.000 buste l'anno;
- la trasmissione di oltre 800.000 mail l'anno.

Tra gli scopi dell'A.N.C.C. indicati nello statuto (doc. 1) vi sono il conseguimento della libera circolazione e sosta delle autocaravan, la tutela dei diritti di coloro che circolano in autocaravan nonché l'esercizio e la promozione delle iniziative volte all'applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.

L'A.N.C.C. intrattiene dal 1985 a oggi costanti rapporti con enti locali e organi dello Stato al fine di tutelare i diritti degli utenti della strada in autocaravan tanto da essere riconosciuta e menzionata in circolari e direttive ministeriali emanate in materia.

L'A.N.C.C. ha perfino partecipato alla formazione della legge 14.10.1991, n. 336 "Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan" e al recepimento dei suoi contenuti nel nuovo codice della strada.

Tutti i profili di rappresentatività dell'A.N.C.C. sono consultabili sulla pubblicazione editoriale e sui citati siti internet.

L'A.N.C.C. è portatrice di un interesse collettivo, sussistendo la sua rappresentatività rispetto al bene giuridico che si ritiene leso dai fatti qui di seguito esposti.

Il Sindaco del Comune di Vieste (FG) ha emanato l'ordinanza reg. ord. 46 del 30.06.2015 con la quale ha vietato il transito e la sosta alle autocaravan. In particolare, nell'ordinanza sindacale di Vieste si legge: "[...] *Preso atto del continuo ed incessante aumento del numero dei caravans, autocaravans, roulotte, autovetture camperizzate e autobus turistici, lasciati negli stalli di sosta nelle vie cittadine, creando problemi di viabilità, ed in alcuni casi limitando la visibilità agli altri utenti della strada; Accertato che il parcheggio dei suddetti veicoli si protrae anche per lunghi periodi di tempo, fino ad assumere il carattere di una vera e propria occupazione di suolo pubblico, distogliendo di fatto parcheggi a disposizione per la sosta temporanea di veicoli in genere e che tale comportamento oltre a deturpare l'ambiente e il decoro urbano può rappresentare problemi alla sicurezza pubblica in quanto nascondono gli accessi alle abitazioni rischiando di favorire l'occasione di atti criminosi nelle proprietà; e che altresì la sosta prolungata nel tempo dei suddetti veicoli rende impraticabile la pulizia del suolo, causando in tal modo l'accumulo di rifiuti nella parte sottostante i veicoli: si istituisce il divieto di sosta permanente nelle aree adibite a parcheggio nel centro abitato a caravan, autocaravan, roulotte, autovetture camperizzate e autobus turistici [...]*" (doc. 2).

LE AUTOCARAVAN NON RAPPRESENTANO UN PERICOLO PER L'IGIENE E LA SICUREZZA PUBBLICA. Tale verità è stata affermata anche dal legislatore e ribadita con direttive ministeriali. In particolare, già con legge n. 336 del 1991 (detta Legge Fausti) il legislatore interveniva per evitare gli annosi contenziosi tra proprietari di autocaravan e pubblici

amministratori, con una *ratio* semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni identificabili, almeno, nei seguenti punti fondamentali:

- a) la conferma che le autocaravan sono autoveicoli e sono parificati a tutti gli altri autoveicoli;
- b) la netta distinzione tra “sostare” e “campeggiare”;
- c) l’obbligo di allestire, a tutela dell’igiene pubblica, impianti igienico-sanitari su strade, autostrade e campeggi per lo scarico delle acque reflue raccolte negli impianti delle autocaravan;
- d) la possibilità per l’ente proprietario della strada di allestire aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan per sviluppare il turismo itinerante.

Successivamente, il legislatore ha recepito *in toto* i principi della Legge Fausti nel nuovo codice della strada condividendo la finalità di promuovere e non impedire la circolazione delle autocaravan.

Agli interventi legislativi hanno fatto seguito quelli chiarificatori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell’Interno.

A titolo meramente esemplificativo si richiama la direttiva del Ministero dei Trasporti prot. n. 31543 del 02 aprile 2007 con la quale è stata fornita la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del codice della strada in materia di circolazione e sosta delle autocaravan (doc. 3). La direttiva, recepita dall’A.N.C.I. (Associazione Nazionale Comuni Italiani), dall’U.P.I. (Unione delle Province d’Italia) e dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali è stata da ultimo oggetto dell’intervento del Ministero dell’Interno con circolare prot. n. 277 datata 14 gennaio 2008 (doc. 4).

Dunque, dopo 24 anni (dalla legge Fausti a oggi) durante i quali si sono susseguiti interventi legislativi, pronunce giurisprudenziali, chiarimenti ministeriali a sancire che le autocaravan non rappresentano un pericolo igienico-sanitario né per la sicurezza pubblica, l’ordinanza sindacale del Sindaco di Vieste non può considerarsi un errore e/o una interpretazione ma una chiara volontà di offendere.

L’A.N.C.C. È GRAVEMENTE OFFESA DALLE ESPRESSIONI UTILIZZATE DAL SINDACO DI VIESTE NELL’ORDINANZA N. 46/2015 SOPRATTUTTO PERCHÉ:

- **viaggiare in autocaravan è turismo ecologico.** L’autocaravan, con i serbatoi di raccolta delle acque reflue, è autonoma e nessun pericolo di igiene pubblica può essere ricondotto alla famiglia che la utilizza anche al di fuori di un campeggio. È ovvio che, come in tutti i settori del turismo, possono esserci comportamenti in violazione di legge da attribuire al singolo e non alla categoria in generale. La famiglia in autocaravan fruisce di un territorio e riparte lasciando il territorio come lo ha trovato anche grazie agli allestimenti del proprio autoveicolo.
- **viaggiare in autocaravan è vacanza sociale.** Su ogni autocaravan viaggiano mediamente tre persone e in molti casi ci sono minori. Ciò consolida il rapporto all’interno della famiglia. Il 9% dei camperisti sono pensionati.
- **viaggiare in autocaravan consente di superare gli ostacoli di una disabilità.** Il 7% dei proprietari di autocaravan la utilizza quale ausilio protesico avendo a bordo un cittadino portatore di una disabilità il quale può, così, fruire il territorio a pari dignità e con le stesse opportunità.
- **viaggiare in autocaravan contribuisce a creare sicurezza.** La famiglia, il proprietario di una autocaravan, viaggia con un veicolo facilmente identificabile e riconoscibile, contribuendo anche al controllo del territorio perché in grado di rilevare e segnalare tempestivamente alle Forze dell’Ordine eventuali azioni criminose in atto nei luoghi in cui sostano.

L’A.N.C.C. HA PROPOSTO RICORSO AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER L’ANNULLAMENTO DELL’ORDINANZA SINDACALE DI VIESTE (doc. 5) MA CIÒ NON ELIMINA LA PUBBLICA OFFESA PERALTRO FONTE DI ODII E DI FALSITÀ.

L’affermazione per cui la sosta delle autocaravan *deturperebbe “l’ambiente e il decoro urbano”* **offende i diritti dei proprietari di autocaravan la cui immagine viene denigrata dal Comune di Vieste.** Analogamente l’affermazione per cui il parcheggio delle autocaravan *“può rappresentare problemi alla sicurezza pubblica in quanto nascondono gli accessi alle abitazioni rischiando di favorire l’occasione di atti criminali nelle proprietà”*.

Peraltro, tale scenario è abnorme: è inverosimile che l’autocaravan rappresenti un pericolo igienico-sanitario e che la sua sosta costituisca turbativa alla sicurezza pubblica ossia all’incolumità e all’integrità fisica, morale e patrimoniale dei cittadini. Il motivo della sicurezza pubblica, inoltre, è di per sé illogico poiché se da un lato implica il richiamo alle dimensioni non si capisce perché il divieto sia fondato sulla tipologia anziché, appunto, sulle dimensioni del veicolo.

Con tali insinuazioni, il Sindaco di Vieste delinea la figura del proprietario di autocaravan come di un soggetto che potenzialmente favorisce il compimento di un reato. Affermazioni offensive della reputazione dei proprietari di autocaravan che, peraltro, nella maggior parte dei casi rappresentano famiglie con minori nonché gravi e pericolose visto che, essendo contenute in un provvedimento amministrativo, rischiano di stimolare quei cittadini offesi dal reato ad agire in sede giudiziaria contro i proprietari di autocaravan.

Quanto sopra trova conferma anche nelle direttive ministeriali. In particolare, come ampiamente precisato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con direttiva prot. n. 31543/2007: *“Quando si parla di Ordine Pubblico si fa riferimento a quell’insieme di principi, propri del nostro ordinamento giuridico, la cui tutela è necessaria per l’ordinato svolgimento della vita sociale. In proposito la Corte Costituzionale con sentenza n. 9 del 19 giugno 1956, ha dato di questo concetto giuridico la seguente nozione: “Ordine Pubblico è la situazione in cui sia assicurato a tutti il pacifico esercizio dei diritti di libertà e in cui il singolo possa svolgere la propria lecita attività senza essere minacciato da offese alla propria personalità fisica e morale: è l’ordinato vivere civile che è indubbiamente meta di uno stato libero e democratico”*. Quando si parla di **sicurezza pubblica**, invece, si fa riferimento a un concetto più ristretto perché tale sicurezza è assicurata quando risultano salvaguardate la incolumità e la integrità fisica, morale e patrimoniale dei cittadini. **Pare dunque alquanto inverosimile che il solo veicolo “autocaravan” possa rappresentare con la sua circolazione sul territorio una turbativa all’ordine e alla sicurezza pubblica. Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l’ordinanza che interdice la circolazione o l’accesso alle autocaravan per asserite esigenze di “tutela dell’ordine, della sicurezza e della quiete pubblica”** (cfr. doc. 3).

Sul pericolo igienico-sanitario, il Ministero precisa che: *“...le autocaravan, per il loro allestimento, che comprende serbatoi di raccolta delle acque inerenti cucina e bagno, sempre che siano debitamente ed idoneamente utilizzate, sono veicoli che non possono mettere in pericolo l’igiene pubblica. Inoltre, da un punto di vista logico-giuridico la motivazione adottata circa “lo scarico di residui organici e acque chiare e luride”, non appare sufficiente a giustificare il provvedimento, in quanto l’eventuale violazione alle norme di tutela del manufatto stradale di cui all’art. 15, comma 1, lett. f) e g) del Codice della strada, deve*

essere sanzionata ai sensi del medesimo articolo, commi 2, 3 e 4. Anche il comma 6 dell'articolo 185 prevede la sanzione per la violazione prevista al comma 4 del medesimo articolo: "è vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitari". Da quanto sopra si evince che i comuni sono in possesso degli strumenti sanzionatori per garantire il rispetto dell'igiene pubblica, e quindi è ingiustificabile un provvedimento di limitazione in tale senso alle autocaravan" (cfr. doc. 3).

Per completezza, si ricorda che ai sensi dell'art. 5 c.d.s. il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può impartire le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade. E l'art. 35 del medesimo codice ribadisce la competenza del Ministero ad impartire direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale.

Infine ai sensi dell'art. 11 co. 3, codice della strada, al Ministero dell'Interno compete il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati.

Dunque, il quadro giuridico entro il quale il Sindaco di Vieste doveva esercitare il potere di regolamentazione della circolazione delle autocaravan non legittima affatto l'ordinanza n. 46/2015, anzi, ne manifesta chiaramente i vizi.

* * *

Tanto premesso la sottoscritta Isabella Cocolo in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, propone formale DENUNCIA-QUERELA per tutti quei fatti, come sopra esposti, ai quali la S.V. Ill.ma ritenga di attribuire rilevanza penale e per cui la querela sia condizione di procedibilità.

La sottoscritta dichiara di voler essere informata ai sensi dell'art. 406, co. 2, c.p.p., nonché di eventuali richieste di archiviazione.

Dichiara altresì di opporsi alla definizione del presente procedimento con decreto penale di condanna.

Si producono in allegato i seguenti documenti:

1. statuto A.N.C.C.;
2. ordinanza sindacale del Comune di Vieste n. 46/2015.
3. direttiva Ministero dei Trasporti prot. n. 31543/2007;
4. circolare Ministero dell'Interno prot. n. 277/2008.
5. ricorso dell'A.N.C.C. avverso l'ordinanza del Comune di Vieste n. 46/2015;

Firenze, 28 luglio 2015

firmato Isabella Cocolo



TU PER LA TUA FAMIGLIA

Affinché le offese alla dignità, all'onore e all'immagine tua e della tua famiglia non siano ritenute normali o ignorate, puoi intervenire in prima persona a sostegno dell'esposto-querela presentato dall'Associazione nei confronti dei responsabili, compilando e inviando alla Procura della Repubblica, il fac-simile che segue. Utilissimo, nel caso di trasmissione via email e/o PEC, mettere in indirizzo anche info@coordinamentocamperisti.it.

Scegli uno dei seguenti sistemi per inoltrare l'istanza:
per posta: viale I Maggio 71100 Foggia
per email: procura.foggia@giustizia.it
per p.e.c.: prot.procura.foggia@giustiziacerit.it
per fax: 0881661262

Luogo e data

Alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Foggia

Oggetto: Esposto-querela dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti in relazione all'ordinanza del Comune di Vieste n. 46 del 30 giugno 2015

Con riferimento all'esposto-querela presentato dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Foggia concernente l'ordinanza del Comune di Vieste n. 46 del 30 giugno 2015

il sottoscritto.....

Codice fiscalenato a.....

ilresidente a.....

in

(copia documento d'identità in allegato)

in qualità di proprietario dell'autocaravan targata

(copia carta di circolazione in allegato)

si ritiene gravemente offeso dal contenuto nell'ordinanza del Comune di Vieste che va a ledere la dignità e l'onore dello scrivente oltre a denigrarne l'immagine.

Il sottoscritto, ritenendosi persona offesa, **esorta la Procura della Repubblica a intervenire** nei confronti dei responsabili per tutti quei fatti ai quali il P.M. ritenga di attribuire rilevanza penale.

Distinti saluti.

.....
(firma leggibile)

- 1) copia documento d'identità
- 2) copia carta di circolazione autocaravan



SINDACI ANTICAMPER IN ALTO ADIGE



di Angelo Siri

Tutto è partito da una email inviataci da una famiglia in autocaravan che voleva trascorrere in pace le proprie vacanze in Alto Adige e che si è trasformata in un lungo e interessante documento che ci ha portato a scoprire perché alcuni sindaci, in violazione di legge, emanano provvedimenti per impedire la circolazione e la sosta alle famiglie che viaggiano in autocaravan. Buona lettura.

IL MESSAGGIO RICEVUTO

14 agosto 2015

Da: ... *omissis per la privacy* ...@libero.it

A: pierluigioli@coordinamentocamperisti.it

Oggetto: lettera di un camperista

Gent.mo Sig. Sindaco del Comune di San Candido

Gent.mo Sig. Sindaco del Comune di Dobbiaco

Il sottoscritto Prof. ... *omissis per la privacy* ..., camperista, ha deciso agli inizi del mese di agosto di trascorrere, con la propria famiglia, un periodo di ferie nei Comuni di San Candido e Dobbiaco, per visitare anche il Lago di Braies e il ritiro dell'Inter a Brunico. Pertanto, partendo da ... *omissis per la privacy* ... (prov. di Brindisi, a soli 1.140 km!) siamo arrivati nel Comune di San Candido.

Dalle mappe, cartine e guide del posto, avevamo già notato che c'è solo un'area di sosta attrezzata, pertanto, ci siamo recati, ma i titolari ci hanno riferito che non era possibile sostare in quanto "tutto esaurito".

Consapevoli e coscienti di tale rischio, non ci siamo persi d'animo, e abbiamo cercato un punto, un parcheggio dove poter trascorrere la notte.

Abbiamo trovato un vigile urbano che tra lo "scocciato e un minimo tentativo di risolverci il problema", ci ha detto che potevamo parcheggiare di fronte all'impianto della piscina, ma non dovevamo millimetricamente fuoriuscire con l'autocaravan dalle strisce blu, e campeggiare in maniera assoluta.

Ho risposto che non avremmo assolutamente campeggiato (visto che era sera, oltretutto, e il tempo minacciava pioggia) e che saremmo stati solo per una sera. Come tutti i camperisti, abbiamo parcheggiato e siamo usciti a piedi per il centro, per acquistare prodotti locali (vorrei ricordarle che i camperisti fanno spesso così: parcheggiano, passeggiano per le città e acquistano, incrementando e sostenendo l'economia del posto; forse lo dimenticate!).

Rientrati in autocaravan, abbiamo mangiato formaggi, salse e insaccati che avevamo acquistato sul posto, dopo di che siamo andati a dormire. Il mattino

seguinte, è iniziata l'odissea! Primo problema, quello dello scarico delle acque nere e grigie e carico dell'acqua nei serbatoi: abbiamo chiesto in giro e ci hanno detto che a San Candido questo servizio NON ESISTE!

Ci hanno invitato ad andare a Dobbiaco; spostamento a Dobbiaco, sosta presso il punto informazione e... risposta identica! A Dobbiaco non ci sono aree per carico e scarico di acque; bisogna raggiungere Brunico (a 31 km da San Candido!!!), e inoltre ci hanno INTIMATO DI SPOSTARE IMMEDIATAMENTE L'AUTOCARAVAN dal parcheggio riservato ai "bus"; ho chiesto dove poter parcheggiare e mi hanno risposto che a loro non interessava dove, l'importante era spostarlo dalla zona bus! (per memoria e per chi non lo sapesse, l'autocaravan non può parcheggiare nelle aree riservate alle auto perché più lungo!). Rimettiamo in moto l'autocaravan ci facciamo i chilometri restanti per raggiungere Brunico; proviamo dapprima in un camping segnalato. Parcheggiamo e chiediamo al titolare se fosse stato possibile l'operazione di carico e scarico; lo stesso abbastanza "scocciato" ci dice di NO. Tale operazione è consentita SOLO a chi sosta, e comunque era PIENO.

Rimetto in moto e lo stesso titolare mi dice di andare alla stazione di servizio AGIP (intanto si sono fatte le 12.40). Dopo un girovagare di circa 10 minuti si arriva alla famigerata stazione AGIP, la quale espone il seguente cartello (scritto a penna su foglio volante): "Per operazioni di carico e scarico euro 8,00" (!!!) e inoltre, "Non è consentita l'operazione di carico e scarico durante la pausa pranzo".

Ci rivolgiamo al bar accanto e ci viene risposto che fino alle ore 14,30 il gestore non torna e pertanto non si può effettuare l'operazione di carico e scarico.

IMBUFALITO (!), lascio alla cassa euro 8,00 e dico alla signora del bar: "Se vuole darle al gestore quando torna, le dia, io ora qui non attendo un'ora e mezza, vado a fare le operazioni di carico e scarico!"

Fatta questa operazione (opera titanica da San Candido, passando per Dobbiaco), si pone l'altro problema, ossia quello dei rifiuti! Premesso che provengo da una Città (... *omissis per la privacy* ... provincia di Brindisi) in cui la percentuale di differenziata è al 68% circa e questo fa intendere la "cultura del rispetto dell'ambiente" di tutti noi, mia moglie e i miei figli mi fanno presente che sia a San Candido che a Dobbiaco non ci sono cassonetti per differenziata e comunque gli unici contenitori per la spazzatura sono chiusi con il lucchetto (pare

che si paghi a peso??? Ma forse anche noi camperisti possiamo pagare a peso per il rilascio dei rifiuti? Oppure no??? Dico di aspettare, tenere le buste in autocaravan che prima o poi, a Riscione, o a Brunico, o ancora al Lago di Braies, avremmo trovato la soluzione. Troppo bello a dirsi!!!! Abbiamo girato per TRE giorni con la spazzatura nel camper! Tutti i cassonetti chiusi con il lucchetto! Abbiamo pensato di mangiarci anche la spazzatura prodotta, ma ... non era il caso.

Dopo questi famigerati TRE giorni in giro per le vostre città per cercare di effettuare operazioni di carico e scarico praticamente impossibili, quindi con la spazzatura in autocaravan (!) abbiamo deciso di lasciare una terra INOSPITALE per i camperisti, evitando di spendere anche un euro per i vostri esercizi commerciali (a danno di tutta la vostra economia).

Sono certo e sicuro che come tutti i "politici e sindaci" del nostro tempo, anche lei dirà che ha ragione lei e che le politiche attuate nelle vostre città sono corrette e ineccepibili; sta di fatto che noi NON torneremo MAI più nella vostra terra e faremo in modo di far conoscere a tutti i camperisti la vostra "ineccepibile" inospitalità; mi usi solo una cortesia: provvedete all'acquisto di due cartelli stradali da apporre all'ingresso delle vs città, riportante la scritta: "le autocaravan non sono gradite". Con orgoglio, dal SUD ospitale, distinti saluti.

Prof. ... *omissis per la privacy* ...

LA RISPOSTA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

15 AGOSTO 2015

Da: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
PEC [mailto:ancc@pec.coordinamentocamperisti.it]

A: ... *omissis per la privacy* ...@libero.it
rb@sancandido.eu; sw@sancandido.eu
cm@sancandido.eu; hs@sancandido.eu
rw@sancandido.eu; aw@sancandido.eu
innichen.sancandido@legalmail.it;
toblach.dobbiaco@legalmail.it
Presidente del Consiglio Renzi Matteo:
matteo@governo.it

Cc: taschler@toblach.eu
christian.furtschegger@gmail.com
apartments@serani.info

Oggetto: La Provincia di Bolzano deve passare da 116 a 16 comuni

Carissimo Professore abbiamo ricevuto la tua lettera e abbiamo aperto <http://www.comune.sancandido.bz.it/it/politica/giunta-comunale.asp#sanc5285> dove abbiamo visto una giunta quasi tutta al femminile e con laureati con foto veramente simpatiche, ma purtroppo lei è incappato nello storico male italico dove 8.090 sindaci sono dei RE che possono emanare atti senza un preventivo controllo di legittimità rispetto alle leggi nazionali.

Infatti, San Candido la sindaca eletta con 963 voti può liberamente gestire 80 chilometri quadrati di territorio e "far pagar dazio" a chi li attraversa.

Simile situazione nel Comune di Dobbiaco che ha un sindaco, eletto con circa 1.000 voti, che può gestire

ben 125 chilometri quadrati.

Tutte e due hanno emanato provvedimenti illegittimi **anticamper** e questo a conferma di come le famiglie che viaggiano in autocaravan sono degli ottimi sensori riguardo alle malgestioni del territorio.

Noi non accettiamo di rinunciare a vivere e visitare simili territori perché sono un patrimonio comune di tutti i cittadini italiani e dell'Unione Europea, quindi, essendo situazioni inaccettabili negli anni 2000, da tanti anni chiediamo ai parlamentari di accorpate tutti i Comuni sotto i 35.000 abitanti (*mantenendo gli uffici per i servizi ai cittadini*) sia per risparmiare miliardi di euro nonché garantendo così gli interessi di tutti e non di una piccolissima parte.

In questo caso occorre ricordare che la provincia di Bolzano annovera solo **518.791 abitanti su una superficie di quasi 7.400 km quadrati** ma questo bene pubblico è amministrato da un esercito di ben 116 Sindaci.

Vale ricordare che il comune di PONTE GARDENA annovera meno di 200 abitanti. Per quanto detto, raggruppando anche i soli comuni della provincia di Bolzano in aree con il minimo di 35.000 abitanti, da 116 sindaci, avremo solo 16 comuni e tanti milioni di euro da destinare ai cittadini.

Venendo ai cassonetti chiusi con i lucchetti, come ha ben evidenziato, ci riporta al Medioevo, quando il signorotto di turno vedeva solo il suo interesse e non quello globale. Infatti, basta immaginarsi lo scenario che ci sarebbe se tale iniziativa fosse adottata dagli 8.090 comuni italiani: quanti turisti in meno, nazionali ed esteri, verrebbero in Italia?

Una catastrofe perché il turismo è l'unica risorsa italiana non delocalizzabile. Senza contare che qualcuno, scocciato da una simile accoglienza e difficoltà oggettiva, possa lasciare furtivamente i sacchetti davanti al municipio e/o al portone di casa dei sindaci. Oltre ad accorpate i comuni sotto i 35.000 abitanti, è l'ora di far abolire le province e regioni autonome sia per risparmiare miliardi di euro sia perché siamo nell'Unione Europea e non ha più alcun senso la loro esistenza come non hanno più senso privilegi legislativi e finanziamenti transnazionali e questo vale dalla Sicilia, alla Valle d'Aosta, al Trentino-Alto Adige.

Compito di tutti è ricordarlo e sollecitare i deputati nazionali e gli europarlamentari a porre fine a tali situazioni dove pochi possono imporre ai molti, non le leggi nazionali ma il loro piccolo interesse, in particolare quando prende forza da provvedimenti illegittimi ai quali in pochi possono opporsi per gli oneri che comportano.

A tutti il diritto/dovere di rilanciare in Internet la richiesta di accorpamento dei comuni sotto i 35.000 abitanti e l'abolizione di province e regioni autonome.

A leggervi.

Cordiali saluti da Pier Luigi Ciolli,

Coordinatore editoriale rivista INCAMPER



ITALIA IN FRANTUMI

Ecco visivamente come è ridotta l'Italia: un vetro spezzato in mille pezzi pronti a cadere a terra. I piccoli pezzi sono ognuno degli oltre 8.000 Comuni, dove a comandare ci sono un sindaco, assessori, consiglieri comunali, presidenti e consigli di amministrazione di società partecipate, eccetera.

Un costo continuo di miliardi insostenibili per un Paese in profonda crisi economica, con più di 3 milioni di disoccupati e oltre 4 milioni in condizioni di povertà assoluta.

Per uscire dalla crisi economica sostenere e diffondere le seguenti richieste a Governo e parlamentari:

- i comuni devono applicare la legge italiana – Codice della Strada – continuamente violata riguardo alla circolazione e sosta delle autocaravan;
- i comuni devono far trovare cassonetti aperti affinché tutti, cittadini e turisti, possano depositare agevolmente i rifiuti che rimangono dopo gli acquisti;
- le province e regioni autonome (fintanto ci saranno) devono ricevere indietro dallo Stato le stesse tasse in percentuale come le ricevono le altre regioni (vedi Lombardia, Toscana eccetera). L'autonomia di un comune è giusto ci sia; infatti, esiste in Italia, potendo un sindaco gestire il proprio territorio come crede sia opportuno, ma cosa diversa e da eliminare è l'autonomia grazie alla quale un comune e/o una provincia e/o una regione – ovunque siano nell'Unione Europea – che comporti una diversa tassazione e/o ritorno di tassazione, perché è una disuguaglianza e falsa le regole del mercato;
- i comuni sotto i 35.000 abitanti devono essere utilmente accorpati, lasciando gli uffici per i cittadini e lasciando la loro eredità come storia, perché sono un costo insostenibile per l'Italia e perché la tecnologia consente di amministrare facilmente territori immensamente più grandi che nel passato con costi irrisori;
- le province e le regioni, giustamente previsti nel passato, oggi non servono perché l'Italia è “una regione” nell'Unione Europea, quindi devono essere abolite perché il loro costo inibisce lo sviluppo economico del paese che annovera oltre 4 milioni di cittadini in povertà assoluta e oltre 3 milioni di disoccupati (dati ISTAT 2014).





ACCORPA I COMUNI

**PER SAPERE DI PIÙ SUL CONTENZIOSO
CON IL SINDACO DI DOBBIACO APRIRE:**

http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/ancora_divieti/index_contrastare.php
e su **INCAMPER:**

n. 150 pagine 41 / 44

http://www.incamper.org/sfogliatura_numero.asp?id=150&n=43&pages=40

n. 149 pagine 82 / 83

http://www.incamper.org/sfogliatura_numero.asp?id=149&n=84&pages=80

n. 148 pagine 93 / 95

http://www.incamper.org/sfogliatura_numero.asp?id=148&n=95&pages=90

**PER IL CONTENZIOSO
CON IL SINDACO DI SAN CANDIDO APRIRE:**

http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/ancora_divieti/index_contrastare.php



Sbarre a Pinzolo

PROMEMORIA PER IL VIAGGIATORE

Prima di partire per un viaggio ricordarsi di leggere attentamente quanto abbiamo pubblicato, in particolare aprendo:

http://www.incamper.org/dett_numero_2.asp?id=208
il MANUALE DI VIAGGIO pubblicato su INCAMPER 165 e aprendo:

http://www.nuovedirezioni.it/dett_numero_2.asp?id=29 le norme di circolazione per VIAGGIARE IN EUROPA con inserito come comportarsi quando un campeggio e/o area attrezzata e/o un distributore di carburanti di una certa dimensione rifiuta il carico/scarico.



Ancora sbarre a Pinzolo

**RICORDARE AI SINDACI E ASSESSORI CHE
L'AUTOCARAVAN, QUANDO ARRIVA IN
UN TERRITORIO, ATTIVA DUE SITUAZIONI,
ASSOLUTAMENTE DA NON CONFONDERE
TRA LORO**

LA PRIMA SITUAZIONE è disciplinata da una legge dello STATO e riguarda la circolazione stradale (movimento e sosta) dell'autocaravan che, essendo regolamentata dal Codice della Strada, è un diritto oggettivo e soggettivo irrinunciabile.

Dal 1991, in Italia, l'AUTOCARAVAN (erroneamente definita CAMPER) è disciplinata per la circolazione stradale come un autoveicolo (prima la Legge 336/91 e poi Codice della Strada, articolo 54).

Al contrario, la CARAVAN (erroneamente definita ROULOTTE) è disciplinata per la circolazione stradale come un rimorchio (Codice della Strada, articolo 56).

Ai sensi della legge, delle direttive interministeriali e dei reiterati interventi a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non si può escludere dalla circolazione le "autocaravan" (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada), da una strada e/o parcheggio, e allo stesso tempo consentirlo ad altre categorie di autoveicoli.

LA SECONDA SITUAZIONE è disciplinata da norme locali e riguarda l'allestimento da parte del comune e/o di privati di aree di sosta attrezzate per far fruire il territorio per più giorni alle famiglie in autocaravan, favorendo così il WELCOME o l'INCOMING.

Per il comune è un'opportunità che non influisce sulla circolazione e sosta delle autocaravan. Il Codice della Strada NON consente che, una volta allestite tali aree, il sindaco possa vietare alle autocaravan la sosta al di fuori di esse. Così come la non esistenza delle stesse, sia preso a pretesto per vietare la sosta sul territorio comunale.

Per maggiori informazioni, consultare INCAMPER n. 127 pagine 124 / 133, aprendo:

http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=127&startPage=126



OBIETTIVO 2016

NOI PER TE, TU PER NOI

Se la campagna tesseramento 2016, già in atto, fornirà le risorse, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti solleciterà nella loro lingua tutti gli europarlamentari allo scopo di far approvare una Direttiva UE affinché l'utilizzo interno dell'autocaravan (senza occupazione di spazio esterno al veicolo come previsto nell'articolo 185 del nostro Codice della Strada) non sia sanzionabile né discriminato.

POCHE DELLE TANTE SEGNALAZIONI MA CHE RIASSUMONO LE TANTISSIME ALTRE

15 agosto 2015

Da: omissis per la privacy

Buongiorno, colgo l'occasione nell'informarvi, visto che sono di Trento, che da domenica scorsa in tutta la Val di Fassa è stato istituito divieto di camper su tutti i comuni. Anche noi ci siamo trovati in difficoltà, in quanto non si poteva parcheggiare nemmeno per fare la spesa. Questa miope riluttanza nei confronti dei camperisti da parte di questi comuni, mette in difficoltà una forma di turismo non ancora accolta a pieno. Inoltre tali divieti risultano una arrogazione del diritto di questi comuni. Buona giornata.

16 agosto 2015

Per suffragare quanto riportato dal Professore della Provincia di Brindisi, segnalo che scendendo dal passo del Rombo nelle vicinanze di San Leonardo in Passiria c'era una villetta in fregio alla Statale che esponeva un grande cartello con scritto: **ich bin Tirol ich nein italienisch**. Quando lo vidi decisi a Merano di recarmi dai Carabinieri, per chiedere ragione di come si potesse tollerare un tale messaggio in territorio Italiano. La risposta fu... se ne sta occupando da anni la Magistratura. Scrissi lettere al Prefetto di Bolzano, al Ministero di Grazia e Giustizia e al Ministro dell'Interno, nessuno – ripeto – nessuno si è degnato di rispondermi.

LA MIA RISPOSTA

Grazie per il messaggio ma mi meraviglio solo che nessuno abbia trovato il tempo per completare detto cartello scrivendo sotto: **svegliatevi ora siamo/siete in EUROPA!**

Felice domenica, Pier Luigi Ciolli

16 agosto 2015

Da: omissis per la privacy

Lo stesso trattamento l'ho ricevuto pure io arrivando da Lienz con atti di diffida di parcheggiare a Dobbiaco proprio questa settimana. Me ne sono ritornato a casa due giorni prima. Un'ospitalità eccezionale da segnalare l'ho ricevuta da un albergatore presso Malga Ciapela,

il quale, tra l'altro, esponeva all'ingresso una targa **Ospitalità Italiana**. Questo albergatore ha permesso a tre autocaravan di sostare sul suo parcheggio senza chiedere nulla, e dandoci la possibilità di porre i nostri rifiuti nei suoi cassonetti.

16 agosto 2015

Da: omissis per la privacy

Gentilissimi, tra le tante "cattive notizie" ogni tanto se ne trova una buona ..<http://turismo.comune.cittadella.pd.it/it/area-di-sosta-camper/>

Vi segnalo la disponibilità del Comune di Cittadella (PD) nei confronti dei camperisti. Abito a 15 km e ritengo veritiero quanto affermato. Cordiali saluti.

16 agosto 2015

Da: omissis per la privacy

Ho letto poco fa le due segnalazioni, quella del Professore che è stato a San Candido e luoghi limitrofi e l'altra del signore di Trento, che non mi hanno fatto rimpiangere le ferie non fatte di quest'anno, visto che dovevamo andare proprio da quelle parti.

Voglio invece segnalare che due anni fa ci siamo recati nella provincia di Cuneo, dove forse le località sono meno conosciute e frequentate, ma dove le autocaravan sono accolte non bene ma benissimo: le aree di sosta sono in qualche caso semplici, ma tutte con carico e scarico gratuito.

Addirittura, a Vinadio, una signora non ci ha detto "Siete turisti?" (avevamo chiesto dove fosse il panificio) ma "Siete camperisti?" e alla nostra risposta affermativa ci ha chiesto se ci fossimo sistemati bene.

Mi piace fare questa segnalazione perché è giusto premiare quelle amministrazioni che danno la possibilità a noi camperisti di godere delle bellezze del paesaggio e di avere serene vacanze. Distinti saluti.

16 agosto 2015

Da: omissis per la privacy

L'Italia è bellissima tutta e meritevole di essere vista e assaporata fino in fondo. D'altronde se ci limitiamo a voltare la marcia e non girare più, che fine farà il turismo itinerante? Io me la prendo con i fabbricanti di camper. Sono loro, in primis, a dover battere i pugni



Sbarre anticamper a Rovereto

affinché la possibilità di libera circolazione e sosta veda un'accoglienza totale. Sarebbero loro i primi a fruirne potendo certamente contare su una maggiore vendita di mezzi. Io oggi sconsiglio a tutti i miei amici di acquistare un camper se non sono coscienti del fatto che non è come si crede. Sono appena tornato da un viaggio in Francia.

Ho vissuto innumerevoli sensazioni e fotografato strutture di accoglienza per camper (Campeggi a 18 euro a giorno per quattro persone, aree di sosta camper gratuite con carico e scarico di acqua, quelle a pagamento pagate appena 7 euro al giorno eccetera, tutte accoglienti, curate, carine, ombreggiate, fresche). Ho maledetto l'Italia e i suoi amministratori per tutto il tempo, perché mi sentivo un italiano ridicolo e patetico nell'immaginare un turista straniero che viaggia in Italia. Nel constatare quanto stupido, economico e semplicissimo sia fare un piccolo punto di scarico per le acque reflue per i camper.

Ne ho visti alcuni in pieno centro del paese, angoli di parcheggi, una griglia a terra, una colonnina per l'acqua. Ma non voglio neanche per un minuto pensare che un pugliese non vada più in Alto Adige perché al Nord non sono accoglienti. L'Italia è anche sua. Un abbraccio.

24 agosto 2015

Da: omissis per la privacy@gmail.com

A: ANCC info@coordinamentocamperisti.it

Mi vorrei collegare al commento del prof, in quanto sono appena tornato anch'io da una vacanza in alta val Pusteria. Premetto che conosco benissimo questo territorio in quanto ho avuto la fortuna di frequentarlo negli anni passati non da camperista.

Purtroppo anch'io ho incontrato le difficoltà del prof... A San Candido ho passato una notte presso il parcheggio a pagamento vicino agli impianti di risalita "baranci", dove un cartello indica chiaramente la possibilità di poter posteggiare il camper al prezzo di 1 €/ora, per 24 ore! Peccato che le linee blu che delimitano lo spazio a terra sono state segnate per le autovetture, da cui il mio camper (roller team da 660cm) usciva di un buon mezzo metro; risultato: multa per essere fuori le strisce, 28,70 €!

Sono andato al comune a pagare e non mi sono risparmiato i commenti: ma come? tu permetti ai camper di parcheggiare, con tariffa 24ore (regolarmente pagata!), però non prevedi degli spazi a terra adeguati? È ancora peggio che dire che è vietato perché, prima ti becchi i soldi del parcheggio, poi mi dai la multa perché sono fuori dalle strisce di mezzo metro?

Inoltre a due passi, c'è un parcheggio gratis per le autovetture, enorme, dedicato agli impianti di risalita, dove non si darebbe fastidio a nessuno e mettono la sbarra a 2,2 m! I campeggi della zona (carissimi) erano tutti e tre pieni e l'area sosta che c'è vicino al confine con l'Austria pure...

Da segnalare l'area sosta camper presso il Caravanpark di Sesto, che per 32 € compreso equipaggio, ti permette

di stare in un comodo parcheggio chiuso, con corrente, e usufruire dei servizi (bellissimi) del camping... da qui è comodo partire per escursioni a piedi e in bici (sosta max 48 ore). Poi un giorno vado a Braies, dove ci sono tre parcheggi, di cui uno chiaramente indicato per i camper; peccato che lo avevano riempito sole autovetture, perché ovviamente fai più soldi con le auto... e, quindi, me ne sono andato!

A Misurina (ricordo che siamo in Veneto!) c'è un'area di sosta abbastanza grande dove puoi fare acqua e scaricare tutto (gratis); se ti fermi costa 18 €/giorno e a fianco alla colonnina per il pagamento c'è pure un comodo cambia monete! Qui ho sempre trovato posto; basta non arrivare troppo tardi il pomeriggio, e se non c'è posto, puoi stare nel parcheggio a fianco, dedicato alle auto, a patto che il mattino ti sposti (ma poi al mattino si libera sempre qualcosa dell'area sosta).

Sapete che ho fatto i giorni successivi?

Quando avevo bisogno di acqua/scarico/ecc. andavo in Austria! a Sillian (7km dal confine), c'è un carinissimo e spartano camping; 27 €/giorno con corrente, carico/scarico, bagni puliti e wifi gratuito; facevo la spesa del cibo in Austria, facevo gasolio in Austria (1,11 €/lt!) e di giorno tornavo verso l'Italia, anzi Alto Adige, parcheggiavo presso la stazione dei treni di Dobbiaco dove era permesso gratis dalle 8 alle 20 e da lì partivo in bici o a piedi...

Un saluto.



Parcheggio antistante gli impianti di risalita di Sesto in Pusteria dove campeggia una sbarra e un divieto

LA RIFLESSIONE

I SINDACI DI DOBBIACO E SAN CANDIDO HANNO INVENTATO E MESSO IN CAMPO CASSONETTI-CASSAFORTE, CHIUSI CON UN LUCCHETTO COME I VECCHI FORZIERI.

A questo punto domandiamoci se prima di partire per le vacanze dobbiamo chiedere al nostro sindaco di inviare una parte della tassa che paghiamo per smaltire la spazzatura (che ovviamente in quel periodo di assenza non usufruiamo) ai sindaci dei territori che visiteremo in modo da fargli aprire detti forzieri e poter depositare civilmente la spazzatura che produrremo acquistando prodotti proprio in detti territori.

Siamo davanti a una vecchia monocultura del turismo: quello alberghiero. Pertanto, quando questo verrà meno, già sta cambiando anno dopo anno, questi sindaci saranno i primi a chiedere aiuti allo Stato, cioè a noi, a quelli che non utilizzano i loro alberghi.

Quindi, il problema non è culturale ma economico; infatti, devono essere abolite province e regioni a statuto speciale perché gli permettiamo di vivere molto bene senza scontrarsi con il libero mercato come fanno tutti gli altri.

Difatti, nel caso del Trentino, delle tasse che versano allo Stato Italiano, gli ritorna ben il 90% (vedi www.autonomia.provincia.tn.it/competenze_provincia/) e "Con queste risorse il Trentino gestisce tutte le sue competenze, cioè praticamente tutto ciò che altrove viene gestito dallo Stato italiano. Le ultime competenze, derivanti dall'Accordo di Milano, riguardano l'Università e gli ammortizzatori sociali; ma esse si aggiungono a una lista già molto lunga che riguarda sanità e istruzione, industria e agricoltura, cultura, trasporti e altro ancora". (copiato da www.autonomia.provincia.tn.it/presentazione_home/pagina12.html).

Non solo, ma poi dobbiamo vedere che questi soggetti stanno uccidendo il nostro paese, giorno dopo giorno,



Lago di Braies

portando avanti i loro interessi locali quando poi sono pronti a chiedere aiuto al paese in caso di tempeste, frane, incendi o terremoti: cioè a prendere i soldi anche a coloro che hanno ostacolato e/o impedito di fruire del territorio da loro amministrato.

Se non aggiorniamo il sistema amministrativo del paese, abolendo regioni, province e riducendo i comuni a 1.500 (*mantenendo gli sportelli per i cittadini*) per attivare un risparmio di miliardi di euro, gli attuali **4 milioni 102 mila persone** (dati dell'Istituto Nazionale di Statistica inerenti il 2014) che sono in condizione di povertà assoluta, aumenteranno a dismisura.

Non solo, ma il paese, prima di dichiarare bancarotta, una sera vedrà, a reti unificate, il Presidente del Consiglio di turno che, rattristato ma con autorevolezza, spiegherà che dovremo partecipare a salvare lo Stato e, non potendolo chiedere ai ricchi che sono pochi, l'onore di detto salvataggio sarà dei milioni di pensionati ai quali però verrà garantito il pagamento del 50% della loro pensione.

Contestualmente annuncerà un grande programma di aiuti sociali, attivando un numero telefonico attraverso il quale il cittadino destinerà 5 euro per creare mense per i poveri che saranno gestite da cooperative e associazioni.

IL FEDERALISMO DA SOGNO IN UN PAESE IN PROFONDA CRISI ECONOMICA CON PIÙ DI 3 MILIONI DI DISOCCUPATI E OLTRE 4 MILIONI IN CONDIZIONE DI POVERTÀ ASSOLUTA

Grazie a Internet (http://www.repubblica.it/cronaca/2011/02/11/news/alto_adige_federalismo_oro-12322324/) abbiamo ritrovato un articolo, seppur datato, che ci spiega perché da decenni, in violazione di legge, alcuni sindaci impediscono la sosta alle famiglie che arrivano in autocaravan.

Ora abbiamo capito: le famiglie che arrivano in autocaravan fruendo del territorio, lasciando il loro contributo economico e culturale, lasciandolo intatto, sono da allontanare e/o ostacolare perché non hanno bisogno degli alberghi e/o delle case.

Non vogliamo sapere se quanto illustrato nell'articolo è ancora in atto, più semplicemente vogliamo per il bene del paese l'abolizione delle province e regioni autonome nonché l'accorpamento dei comuni sotto i 35.000 abitanti.

Per la storia, come camperisti scoprimmo nel luglio del 1995 le aberrazioni che portano le autonomie. Infatti, in Sardegna l'autonomia consentiva di mantenere in servizio i Barracelli che, invece di contrastare i sequestri, svegliavano di notte le famiglie in autocaravan per farle allontanare dai parcheggi (articoli aprendo http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=48&startPage=10 e http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=45&startPage=3) facendoci domandare se la Sardegna era in Italia o meno.

Erano gli anni nei quali si condannavano sui giornali le ronde padane e in Sardegna si autorizzavano gli interventi dei Barracelli che intervenivano armati di fucili.

L'ARTICOLO IN ESTRATTO

Il tesoretto annuo della Provincia di Bolzano è pari a 5,2 miliardi, di cui 3,5 miliardi derivanti da entrate tributarie. Da dove arriva questa montagna d'oro? Dalla devolution fiscale che oggi lascia sul territorio il 90% delle tasse raccolte a livello locale oltre a una quota di trasferimenti pubblici. Le entrate tributarie per abitante a disposizione di Durnwalder & C. sono pari a 8.514 euro l'anno contro ad esempio i 2.261 che gestisce la Lombardia di Roberto Formigoni e i 1.875 del Veneto. Gli accordi sulla "compartecipazione" prevedono che Trento e Bolzano si tengano il 90% dell'Iva pagata in loco delle imposte sul registro, su successioni e donazioni, delle tasse automobilistiche, sulla benzina e le sigarette oltre ai proventi del lotto e al 100% dell'imposta sull'energia elettrica.

Le regioni a statuto ordinario hanno diritto "solo" al 45% dell'Iva locale. "Attenzione a non paragonare le mele con le pere", replica il nume tutelare della Svp. "Noi con quei soldi dobbiamo far funzionare le scuole, le università e gli ospedali. E pure garantire le infrastrutture primarie. Spese che altrove garantisce lo Stato". Certo. Di sicuro però i cittadini della provincia a più alto reddito d'Italia – 34.365 euro a testa, il 30,9% in più della media nazionale – pagavano nel 2008 meno tasse rispetto ai soldi che ricevevano da Roma. Il Trentino Alto Adige incassava dallo Stato secondo la Cgia di Mestre 2.069 euro l'anno per abitante in più rispetto alle imposte pagate dai suoi cittadini ("Oggi abbiamo rinunciato a 500 milioni di trasferimenti dalla capitale e siamo in pari", assicura il direttore finanze della provincia sudtirolese Eros Magnago).

La Lombardia, per dire, versa al ministero delle Finanze una cifra superiore di 2.915 euro pro-capite rispetto ai trasferimenti e ai servizi ricevuti. E anche Veneto, Piemonte ed Emilia-Romagna hanno saldi negativi (per loro) nel rapporto dare-avere con la capitale. ... Come nella fiaba di Andersen, nelle valli confinanti tanti sognano di svegliarsi un giorno bolzanini per mettersi a tavola con l'oca arrostita. "Guardi questa tabella e capirà quanti soldi prendono i nostri colleghi albergatori". Nessun nome, per carità. "I nostri cugini ricchi si arrabbiano, se raccontiamo i loro interessi. Comunque, la loro legge n. 4 del 13 febbraio 1997, poi aggiornata, prevede almeno il 30% di finanziamento a fondo perduto per chi ristruttura un albergo, più il 10% se fai i bagni termali, più 10% per gli edifici vincolati, un altro 10% se la sede di impresa è in zona turisticamente poco sviluppata... Ma per essere "poco sviluppati" basta essere sotto i parametri di Aspen e S. Moritz, per cui tutti prendono soldi. Lì l'albergo te lo costruisci o lo ammoderni praticamente gratis". Ma quali sono i vantaggi per chi gestisce hotel o fa l'affittacamere? A quanto ammontano gli investimenti?

Il direttore delle finanze della Provincia di Bolzano mette le mani avanti. "Non credo che i vantaggi dei nostri albergatori, rispetto a chi è fuori provincia, siano superiori al 15%". Ma la statistica non si può smentire. Un sindaco dell'Alto Adige ha a disposizione il 78,2% di risorse in più rispetto a un sindaco del Bellunese.

Per ogni euro incassato da Belluno, Bolzano ne incassa 63,56. Bolzano investe in sviluppo economico il 730% in più di Belluno.

LA CORRISPONDENZA PARTITA DAL PROBLEMA SMALTIMENTO RIFIUTI A BOLZANO

26 agosto 2015

Da: ... omissis per la privacy ...@alice.it

A: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

Cc: sindaco@comune.bolzano.it, info@seab.bz.it

Oggetto: rifiuti area sosta e carico/scarico Bolzano comportamento scorretto camperisti.

Novi di Modena – 26/08/2015

Egregio Signor Ciolli, le scriviamo una volta tanto non per lamentarci di un disservizio da parte di un soggetto pubblico ma per segnalare un riprovevole comportamento di alcuni camperisti.

Nella serata di domenica 24 agosto scorso siamo arrivati a Bolzano dopo alcuni giorni di vacanza nei dintorni. Ci siamo recati presso l'area di sosta per camper sita di fronte al cimitero locale sapendo della presenza dell'ottimo servizio di carico/scarico gratuito (l'invio per conoscenza di questa missiva al Comune di Bolzano ha lo scopo di evidenziare il fatto che quando c'è la volontà politica le cose si possono fare e anche bene) ma trovando la fila per questa operazione abbiamo deciso di rimandare al mattino successivo parcheggiando il nostro camper nell'area parcheggio di fronte (l'area sosta camper era piena).

Non abbiamo però potuto fare a meno di notare che posto a fianco dell'impianto di carico/scarico c'era un contenitore per rifiuti indifferenziati stracolmo e molte "sportine" di rifiuti accatastate tutto intorno formando una vera e propria discarica a cielo aperto.

E' evidente che un solo contenitore è insufficiente ma è altrettanto evidente che vi è una cattiva educazione ambientale da parte di camperisti che non comprendono che abbandonare i rifiuti in tale modo può, oltre a una cattiva immagine, creare problemi igienici (causa la temperatura esterna, possibile presenza di animali randagi ecc.).

Capiamo ci sia il problema del contenimento ma questo non autorizza a un tale comportamento.

Non abbiamo la possibilità di documentare la situazione perché al mattino **la "troppa" solerzia della locale Società addetta ai rifiuti (SEAB di Bolzano)** non ci ha dato il tempo di fare alcune foto (alle 7 tutto era già stato rimosso). Nella mattinata, approfittando di una breve visita in centro città, abbiamo trasmesso le nostre **considerazioni all'ufficio URP del Comune** sottolineando il fatto che un tale comportamento è sicuramente da addebitare ad una minoranza di coloro che viaggiano con camper.

È però altrettanto vero che per colpa di questa minoranza si crea una cattiva nomea dell'intera "categoria" diventando anche motivazione, spesso opportunistica ed ipocrita, per molte Amministrazioni locali di emanazione di divieti (sappiamo illegittimi) per parcheggio camper e assimilati.

Le chiediamo gentilmente di informare tutti i Soci

del Coordinamento Camperisti di quanto da noi rilevato perché i soci stessi siano da deterrente di tali comportamenti di pseudo-camperisti.

Da evidenziare il fatto che "voci di corridoio" nel palazzo comunale di Bolzano attribuiscono il comportamento sopra descritto a camperisti locali di ritorno da spostamenti nel fine settimana. Cordialmente.

P.S. per il Comune di Bolzano: l'area di carico/scarico e sosta non è segnalata agli ingressi principali della città e neppure la presenza del locale cimitero.

Passi per la prima mancata segnalazione ma la seconda è davvero incomprensibile.

LA RISPOSTA DELL'AMMINISTRAZIONE

31 agosto 2015

Da: URP [mailto:urp@comune.bolzano.it]

A: ... omissis per la privacy ...@alice.it

Cc: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

Oggetto: Re: SEGNALAZIONE MARANI TAGLIAVINI
Fwd: rifiuti area sosta e carico/scarico Bolzano comportamento scorretto camperisti.

Gentili Signori Lisetta Maranio e Silvano Tagliavini, in riferimento alla Vostra segnalazione, inviamo la risposta pervenutaci da parte del dott. Renato Spazzini, Direttore dell'Ufficio Tutela dell'Ambiente e del Territorio: "Buongiorno, in accordo con il Dott. Gallina, rispondo per la parte riguardante i contenitori per rifiuti presso l'area camper di fronte al cimitero. Tale area è dotata di un contenitore, avente lo scopo di raccogliere piccoli rifiuti generati nella breve sosta, non già le quantità prodotte e accumulate durante l'intera vacanza.

In tutta la città non si sono volutamente lasciati contenitori aperti per non creare possibilità di scarico "selvaggio". Il picco di presenze di Ferragosto non ha aiutato, ma non deve incoraggiare a ricreare luoghi di smaltimento illegale. Saluti, Renato Spazzini" e la risposta inviata da parte dell'Ing. Ivan Moroder, Direttore dell'Ufficio Mobilità: "Buongiorno, non ravvisiamo la necessità di installazione di ulteriori cartelli. Ce ne sono già troppi di indicazioni delle varie destinazioni di interesse turistico, storico, culturale quindi ulteriori cartelli diventano sempre meno percepibili.

Cordiali saluti, Ivan Moroder". Ringraziando per l'attenzione, inviamo Cordiali Saluti per l'Ufficio Relazioni con il Pubblico, Mara Barbierato.

LA RISPOSTA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

31 agosto 2015

Da: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

A: urp@comune.bolzano.it sindaco@comune.bolzano.it

Cc: 'info@seab.bz.it Direttore.editoriale@pleinair.it

Grazie per il messaggio, ma secondo il suo cervello una famiglia che viaggia in autocaravan si porta dietro i rifiuti per giorni e giorni per scaricarli selvaggiamente in un vostro cassonetto?

Si porta dietro dei rifiuti per giorni e in pochi metri cubi dell'autocaravan per goderne il puzzo? Oppure,

come avviene, ogni giorno acquistiamo prodotti e li consumiamo come fanno tutte le famiglie per poi depositarli nel primo cassonetto, magari in un sistema differenziato.

È bene ricordare che i conferimenti selvaggi dei rifiuti sono da imputare in prevalenza a chi lavora in zona e trova comodo scaricare dentro i cassonetti di tutto. Inoltre, perché ci sono degli incivili, una pubblica amministrazione deve chiudere con il lucchetto i cassonetti e/o installarne di piccole dimensioni tanto da incentivare l'abbandono di rifiuti?

Voi, visto il ritorno di tasse che avete conseguito nella storia (leggi allegato), vi potete permettere simili azioni mentre città come Firenze o Milano sarebbe folle attivarle perché perderebbero turismo e verrebbero sputtanate a livello mondiale.

Per quanto detto suggeriremo a chiedere l'abolizione e accorpamento dei comuni sotto i 35.000 abitanti, l'abolizione delle province autonome e non, l'abolizione delle Regioni come unico sistema per farvi entrare nel mercato vero dove vige la concorrenza che stanga simili pensate nonché per farvi capire che anche il vostro territorio è territorio di tutti gli italiani e dei cittadini dell'Unione Europea.

Cordiali saluti da Pier Luigi Ciolli

INTERVENTO DI MAURO GHINASSI

1 settembre 2015

ghima56@libero.it

Gentile amministrazione Comune di Bolzano, intervengo in questa discussione come cittadino italiano, europeo e camperista. Questo modus operandi ha veramente del grottesco in quanto nel 2015 in cui ci sentiamo tutti europei oltre che nazionalisti, esistono ancora queste disparità.

Volete fare vostre leggi e ordinanze però usufruite dei benefici che gli altri cittadini italiani vi consentono sul territorio nazionale pagando le tasse. Perché dovrei portare via la spazzatura (che tra l'altro è prodotta da



Per il Sindaco del Comune di Carisolo (TN) le tende sostano!

derrate acquistate nel territorio), e voi quando venite in Toscana trovate dei bei cassonetti pagati con le nostre tasche. Perché dovrei pagare un'ulteriore gabella quando pago già allo stato italiano, di cui fate parte.

Mi dispiace anche perché in questo calderone finiscono anche i turisti stranieri, e non è una bella immagine. Potete venire nella mia regione, e non avrete problemi per smaltire i rifiuti. Sarebbe come se vi invitassi a cena a casa mia, offrissi tutto io, però secondo la vostra concezione dovrete pagarmi lo smaltimento dei rifiuti da voi prodotti.

Come diceva il grande Totò: "ma mi faccia il piacere"... Cercate di essere più accoglienti con tutti i turisti. Mauro Ghinassi, Membro del Coordinamento Camperisti, nonché cittadino italiano ed europeo.

SPERA DI FARLI CAMBIARE CON UN APPROCCIO SOFT MA NON SA CHE NON HA MAI FUNZIONATO

1 settembre 2015

Da: ... omissis per la privacy ...@alice.it

A: sindaco@comune.bolzano.it

Cc: urp@comune.bolzano.it; pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it; direttore.editoriale@pleinair.it; direttore@campermagazine.tv

Oggetto: chiarimento e scuse.

Egregio Signor Sindaco, ci rivolgiamo direttamente a Lei per chiarire la nostra posizione in merito alle polemiche susseguite a quella che pensavamo fosse una doverosa precisazione ma che invece constatiamo venire usata e degenerare, posta dopo posta, in uno scambio di invettive invece che rimanere nell'ambito di un costruttivo confronto.

Precisiamo che la nostra intenzione era, e rimane, denunciare lo scorretto comportamento di alcuni che usufruiscono del servizio attivato per i turisti che utilizzano autocaravan presso la sosta carico/scarico di Maso della Pieve. Quindi la critica principale è, e rimane, nei confronti di quei "camperisti" (di ogni provenienza, anche bolzanina) che fanno della libertà di sosta un'occasione di sfregio alla ospitalità anziché mettere in atto comportamenti virtuosi.

Nella nostra prima missiva ci siamo anche permessi di dare alcuni suggerimenti per migliorare la situazione (non solo il problema dei rifiuti ma anche quella della segnaletica stradale) consapevoli delle difficoltà che comunque deve affrontare chi ha il compito di gestire tali situazioni. Questo lungi da noi dal volere essere una critica di bassa lega nei confronti di una comunità che negli anni ha saputo migliorare e mantenere alto il livello dei servizi resi alla comunità stessa.

Questo però non significa, ci perdoni per la schiettezza che usiamo che ci deriva anche dall'assidua frequentazione della sua Provincia e della Regione in generale, che si possano ignorare atteggiamenti poco eleganti (per usare un eufemismo) da parte di alcuni Amministratori di località dell'Alto-Adige nei confronti di turisti considerati, e trattati a volte, come "indesiderati".

Alcuni toni usati nelle missive che abbiamo letto tirano in ballo l'autonomia dell'Alto-Adige, quasi come fosse

una colpa, da parte di chi evidentemente non conosce la lunga e travagliata storia di questo ordinamento e che quindi non può comprendere molte delle ragioni di chi, come Lei, la difende a spada tratta.

In un'Europa dei Popoli, come sognavano i nostri Padri Costituenti usciti da una tragedia causata proprio dalla divisione tra i Popoli, che in questo particolare frangente denuncia tutte le sue debolezze, c'è bisogno di unire le forze, incominciando da quelle più lungimiranti presenti anche nel nostro paese, per affrontare le sfide che ogni giorno si presenteranno più complesse che mai.

Ci scusiamo pertanto se il nostro primo intervento ha causato uno strascico di polemiche, non era l'obbiettivo che ci eravamo prefissati.

Distinti saluti e un augurio di buon lavoro.

IL SINDACO DI BOLZANO COGLIE L'OCCASIONE PER DIFENDERE L'INDIFENDIBILE

1 settembre 2015

Da: sindaco@comune.bolzano.it

A: ghima56@libero.it

Cc: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it, urp@comune.bolzano.it, info@seab.bz.it, direttore.editoriale@pleinair.it, direttore@campermagazine.tv

Gentili tutti/e, i toni e le espressioni usate in questa conversazione mail mi preoccupano. Inequivocabilmente l'area camper messa a disposizione a Maso della Pieve non incontra, relativamente all'aspetto dello smaltimento dei rifiuti, un adeguato gradimento da parte dell'utenza, e qui, checché se ne dica, Comune e SEAB devono attivarsi perché il servizio offerto sia per l'appunto adeguato alle aspettative degli utenti.

Va detto peraltro che a Bolzano sono disponibili cassonetti aperti su strada per la raccolta di carta, plastica, vetro e metalli: mi pare di capire però che anche questa informazione non sia pervenuta ai camperisti provenienti da fuori città. Invito pertanto Ufficio Ambiente e SEAB a formularmi entro 2 settimane una proposta di miglioramento del servizio offerto ai camperisti di Maso della Pieve.

Ciò che mi preoccupa invece, dicevo, è la sequela di luoghi comuni e affermazioni erronee, espresse anche oltre il limite della maleducazione, dal signor Ciolli.

Che, se fosse informato, saprebbe che al nostro territorio sono pervenuti e pervengono, seppur in modo sempre minore, trasferimenti finanziari dalla fiscalità generale nazionale in misura maggiore che nelle regioni a Statuto Ordinario, ma a fronte del fatto che lo Stato, qui, è praticamente inattivo rispetto al resto d'Italia.

Per quel che riguarda strade, scuole (insegnanti compresi), corsi d'acqua, Protezione Civile, Lavori Pubblici, eccetera, nel nostro territorio lo Stato non decide e non spende nulla: fosse per noi, ministeri, aziende e carrozzoni statali costosissimi altrove protagonisti di inefficienze esemplari potrebbero tranquillamente sparire, con ben maggiore risparmio per le casse pubbliche italiane. Prendo atto che il signor

Ciollivorrebbe ridarci ANAS, Genio Civile, Provveditorato ai LLPP, Ministero della Pubblica Istruzione, eccetera, dopo che da decenni ce ne siamo disfatti (ricevendo in cambio quello che lo Stato avrebbe speso per mantenerli anche da noi), con esiti qualitativamente di molto migliori: no, grazie, signor Ciolli.

Teneteveli pure, almeno finché non sarete capaci di disfarvene anche voi, scoprendo magari di essere, anche voi, più bravi a gestire territorialmente ciò che lo Stato gestisce da Roma.

È difficile per i non autonomi capire che il nostro futuro, come peraltro sta avvenendo in tutta Europa, è lo svuotamento progressivo, in una serie di ambiti di intervento, dello Stato Centrale a favore dei Territori (Regioni, Province, Comuni o altro, è da vedere).

È molto più facile, ma sbagliato, togliere l'autonomia a chi ce l'ha, rimettendo tutto in mano al nostro inefficiente Stato Romano.

Gentili Signori, credo che il vomitare in modo rancoroso i luoghi comuni che debordano dalla pancia non aiuti a migliorare il Paese, e nemmeno lo sminuire il cervello altrui. Mi auguro che fin dalla prossima occasione i camperisti ospiti di Bolzano non abbiano più motivo di lamentarsi per situazioni come quella che ha originato questa polemica. Impegnandosi però a differenziare ed a smaltire correttamente i rifiuti in base ad indicazioni chiare in loco.

Questa mia è indirizzata a tutte le persone coinvolte nella polemica, affinché non permangano dubbi sul mio pensiero, e sulle mie aspettative di intervento. Grazie e chiedo scusa per la chiarezza, ma, da ex studente fiorentino, non sopporto i soprusi verbali dei Toscani.

Luigi Spagnolli - Sindaco

LA PRECISAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

2 settembre 2015

Da: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

A: sindaco@comune.bolzano.it,

Cc: urp@comune.bolzano.it; direttore.editoriale@pleinair.it; direttore@campermagazine.tv

Spett. Sindaco di Bolzano, non ci uniamo alle scuse della famiglia Tagliavini semplicemente perché loro vedono un piccolo aspetto della realtà mentre la nostra Associazione Nazionale affronta tutto il contesto che negli anni è emerso riguardo ai continui divieti attivati in violazione di legge nei confronti della circolazione e sosta delle autocaravan nel Trentino-Alto Adige.

Non ultimo, il suo Comune che mi ricordo aveva emanato un'ordinanza con la quale, se non erro, un'autocaravan non poteva sostare più di 24 ore e gli agenti della Polizia Locale per poter dimostrare che non si era mossa per tale tempo, violando l'ordinanza locale, andavano con il gessetto a segnare al suolo il davanti/dietro ai pneumatici.

Il sistema non funzionò perché i giudici accolsero i ricorsi dei camperisti e codesta amministrazione fu costretta a rinunciarvi.

Ciò premesso, il nostro documento in allegato contiene

solo una piccolissima parte di corrispondenze e segnalazioni che abbiamo ricevuto e i nostri interventi come Associazione Nazionale non contengono invettive, né polemiche e tantomeno di rivendicazioni storiche o altro.

Lo sfogo di Mauro Ghinassi quale camperista è legittimo perché emerge come risposta all'incredibile dichiarazione dove si asserisce erroneamente che chi viaggia in autocaravan si porta dietro i rifiuti per giorni e giorni per scaricarli selvaggiamente.

Altrettanto legittime sono le nostre seguenti richieste e aspirazioni:

- i comuni devono applicare la legge italiana – Codice della Strada – continuamente violata riguardo alla circolazione e sosta delle autocaravan;

- i comuni devono far trovare cassonetti aperti affinché tutti, cittadini e turisti, possano depositare agevolmente i rifiuti che rimangono dopo gli acquisti;

- le province e regioni autonome (fintanto ci saranno) devono ricevere indietro dallo Stato le stesse tasse in percentuale come le ricevono le altre regioni (vedi Lombardia, Toscana eccetera). L'autonomia di un comune è giusto ci sia; infatti, esiste in Italia, potendo un sindaco gestire il proprio territorio come crede sia opportuno, ma cosa diversa e da eliminare è l'autonomia grazie alla quale un comune e/o una provincia e/o una regione – ovunque siano nell'Unione Europea – che comporti una diversa tassazione e/o ritorno di tassazione, perché è una disuguaglianza e falsa le regole del mercato;

- i comuni sotto i 35.000 abitanti devono essere utilmente accorpati, lasciando gli uffici per i cittadini e lasciando la loro eredità come storia, perché sono un costo insostenibile per l'Italia e perché la tecnologia consente di amministrare facilmente territori immensamente più grandi che nel passato con costi irrisori;

- le province e le regioni, giustamente previsti nel passato, oggi non servono perché l'Italia è "una regione" nell'Unione Europea, quindi devono essere abolite perché il loro costo inibisce lo sviluppo economico del paese che annovera oltre 4 milioni di cittadini in povertà assoluta e oltre 3 milioni di disoccupati (dati ISTAT 2014).

Il suo cercare di eludere queste legittime richieste e aspirazioni, dichiarando che in Italia il pubblico denaro viene saccheggiato e/o gestito male, non cambia i termini.

Il suo usare il voi e il noi come se fossimo Stati diversi, evidenzia ancora una volta la vostra volontà di voler rimanere legati al passato, per mero interesse economico, mentre siamo nell'Unione Europea dove ogni privilegio locale sarà eliminato perché vige l'uguaglianza e dove il fatto di parlare una lingua diversa è garantito senza dover ricevere finanziamenti di ritorno e/o privilegi che altri non ricevono.

Pier Luigi Ciolli



Lungo la strada è stato istituito un divieto di sosta per la notte

IL SINDACO RINCALZA

2 settembre 2015

Da: lspagnol@comune.bolzano.it

A: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

Spettabile sig. Ciolli, non c'è peggior cieco di chi non vuol vedere e non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Autonomia significa (anche) darsi delle regole che tengono conto delle peculiarità del proprio territorio, restando nella cornice della norma statale: è grazie a questo aspetto, non grazie ai soldi in più - che, come detto, servono a pagare i servizi che lo Stato da noi non dà, con il conseguente risparmio, che non vedo perché debba essere redistribuito a tutti i territori: siamo noi che facciamo risparmiare lo Stato, è giusto che quel risparmio arrivi qui -, che in Alto Adige si vive meglio che altrove.

Se errori da parte del mio Comune ci sono stati, mi pare di aver dato prova di volervi porre rimedio.

Il resto sono chiacchiere e opinioni personali, degne del massimo rispetto, ma in quanto tali.

Ricordo solo che l'Europa del futuro non potrà che accentrare le competenze sovranazionali (compresa quella sulla gestione dell'immigrazione, mai così attuale), e delegare ai territori, non agli Stati, la propria autogestione. Mi dispiace per Lei, ma l'inefficiente Stato italiano è destinato a "dimagrire" sensibilmente. Stia sicuro che avremo tutti da guadagnarci.

Cordialmente, Luigi Spagnolli



Campitello Val di Fassa

LA PUNTALIZZAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

2 settembre 2015

Da: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

A: sindaco@comune.bolzano.it

Spettabile Luigi Spagnolli, visto che ha studiato a Firenze non può glissare e ripetere le solite frasi per giustificare una provincia autonoma che riceve un trattamento diverso e dei benefici che non hanno altre regioni, province, comuni d'Italia.

Che lei spenda bene il denaro non giustifica che debba ricevere un trattamento diverso a livello di restituzione tasse e non giustifica che chi visita il suo territorio non debba trovare cassonetti dove depositare i rifiuti che produce nel passare una o più giornate proprio in detto territorio.

Per concludere, il suo continuo segnalare l'inefficienza dello Stato italiano giustifica proprio l'eliminare gli oltre 8.000 sindaci italiani e le relative giunte, accorpandoli in aree di minimo 35.000 abitanti, e di eliminare province e regioni che avevano un senso solo nell'altro secolo. Solo con queste vere riforme si recupereranno le risorse per rilanciare l'economia dell'Italia che le ripeto vede oltre 4 milioni in povertà assoluta e oltre 3 milioni di veri disoccupati. Felice giornata, Pier Luigi Ciolli

OLTRE A NOI ANCHE A BOLZANO NON LO HANNO CAPITO

Infatti, come leggiamo aprendo http://altoadige.gelocal.it/bolzano/cronaca/2015/09/24/news/colpo-di-scena-spagnolli-annuncia-le-dimissioni-1.12148971?refresh_ce il 24 settembre 2015, dopo il voto di sfiducia, il sindaco Luigi Spagnolli annuncia le dimissioni.

ROCCELLA JONICA (RC)

PER LE AUTOCARAVAN, DIVIETI DI SOSTA IN TUTTO IL TERRITORIO COMUNALE

di Pier Luigi Ciolli



ECCO IL BENVENUTO CHE RISERVA IL SINDACO DI ROCCELLA JONICA ALLE FAMIGLIE CHE PRATICANO IL TURISMO ITINERANTE IN AUTOCARAVAN

Questo sindaco viola tranquillamente quanto previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento di Esecuzione, tappezzando la cittadina d'illegittimi divieti di sosta alle autocaravan.

QUESTA È L'ITALIA CHE COSTA E NON PRODUCE

Giuseppe Certomà, pur eletto con soli 2.508 voti, può emanare delibere sicuramente illegittime, come in questo caso, imponendo il suo volere a decine di migliaia d'italiani che entrano nel territorio comunale, danneggiando, come in questo caso, le loro vacanze in modo irreversibile.

Molte famiglie in autocaravan, dopo aver percorso centinaia di chilometri, di fronte a queste segnaletiche, devono affrontare il solito dilemma: sloggiare, oppure sostare ed essere contravvenzionate, con l'onere di dover sostenere costosi ricorsi.

CHI INTERVIENE PER FAR RISPETTARE LA LEGGE NAZIONALE

Gli oneri per ripristinare la Legge, purtroppo, sono come sempre solo a carico dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, perché mai gli allestitori e rivenditori di autocaravan sono intervenuti attivando i loro legali per garantire in modo sistematico la circolazione e sosta a chi hanno venduto i loro mezzi.

DA RICORDARE

Occorre ricordare che prima del 1990 c'era un 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 tre 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 delibere 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 un 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, istituiscano 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 intasamento delle aule giudiziarie di opposizioni a sanzioni amministrative per violazioni del Codice della Strada, senza contare gli oneri alle famiglie, costrette a intraprendere costosi 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.

Trasparenza, facilità di comprensione dei provvedimenti, controllo preventivo: questi gli obiettivi per tornare a essere cittadini.

Pertanto, a tutti il compito di sollecitare il Governo e i parlamentari:

1. a emanare una legge che imponga all'ente locale di allegare i documenti e gli atti che vengono richiamati nel provvedimento amministrativo oppure a imporre il collegamento ipertestuale per ogni atto o provvedimento richiamato;
2. a ripristinare e attuare l'art. 130 della Costituzione, riattivando i CORECO e, visto l'ampliamento dei poteri in capo ai dirigenti degli enti locali, occorre



estendere il controllo a tutti gli atti amministrativi degli enti locali capaci di limitare i diritti dei cittadini;

3. a procedere rapidamente ad accorpare i comuni sotto i 35.000 abitanti, mantenendo gli uffici sul territorio.

In tal modo il numero dei Comuni da oltre 8.000, passerebbe a circa 1.500 con un risparmio milionario utile allo sviluppo economico del Paese. In sintesi, mandare a casa quei sindaci che oggi, come nel caso di Roccella Jonica, si permettono di violare la legge nazionale danneggiando le famiglie in autocaravan; inibendo in tal modo la possibile fonte di ricchezza che il turismo itinerante potrebbe dare a un territorio.

LA DOMANDA... NON TANTO PROVOCATORIA

Gli agenti della Polizia Locale, alla luce di quanto previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento di Esecuzione sulla collocazione della segnaletica stradale verticale, hanno verbalizzato la presenza di detta segnaletica sanzionando il Comune?

INFO

Sindaco

certoma.giuseppe@roccella.it

Assessori

falcone.bruna@roccella.it - vittorio.zito@roccella.it

Polizia Municipale

poliziamunicipale@roccella.it

Sito web

<http://www.comune.roccella.rc.it/sindaco.asp>

COMUNE DI PORTO CESAREO

UN'ALTRA SENTENZA POSITIVA DOPO TANTO LAVORO

di Cecilia Pacini



COMUNE DI PORTO CESAREO
PROVINCIA DI LECCE

Sede Municipale di Via Petraroli – Indirizzo mail:
protocollo@comune.portocesareo.le.it

P.E.C.: protocollo.comune.portocesareo@pec.rupar.puglia.it – Tel. 0833.858100

Ordinanza n. 14/2015

107. n. 18790

IL SINDACO

Vista e richiamata la propria ordinanza n. 2 del 22/06/2015;

Preso atto che

- l'art. 54, comma 1, lett. m, del D. Lgs. n. 285 del 30/04/1992, definisce gli autocaravan quali veicoli avente una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente;
- l'art. 56, comma 1, lett. e, del 'D. Lgs. n. 285 del 30/04/1992, definisce i caravan quali rimorchi destinati ad essere trainati dagli autoveicoli, aventi speciale carrozzeria ed attrezzati per essere adibiti ad alloggio esclusivamente a veicolo fermo;
- l'art. 185 del Nuovo Codice della Strada rubricato "Circolazione e sosta delle autocaravan" prevede che *"I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere ed agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli. La sosta delle auto-caravan, 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. Nel caso di sosta o parcheggio a pagamento, alle auto-caravan si applicano tariffe maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona..."*;
- l'art. 378 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992 (Regolamento di Esecuzione del nuovo C.d.S.);
- la Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 24/10/2000;
- la II Direttiva del Ministero dei Trasporti D.M. n. 777 del 27/04/2066;
- gli artt. 3 e 16 della Costituzione;
- la Legge n. 336/1991;

VISTO il ricorso ex art. 37 del D.Lgs. n. 285/1992, notificato il 12/08/2015, proposto da A.N.C.C., e le motivazioni ivi addotte;

RILEVATO CHE da un'attenta valutazione della normativa di cui sopra, appare necessario ed opportuno procedere all'annullamento dell'ordinanza n. 2 del 22/06/2015, con la quale si è disposto "il divieto di sosta permanente (0-24), fino al 30 settembre 2015, per autocaravan (camper) e caravan (roulottes) e veicoli similari" nelle aree del centro urbano ivi meglio specificate;

CONSIDERATO CHE l'Amministrazione Comunale di Porto Cesareo, tenuto conto delle problematiche connesse alla circolazione e alla sosta veicolare nel centro abitato, ha intenzione, e si impegna, ad avviare, senza indugio, una procedura per la redazione del "Piano di Segnalamento Stradale" al fine di individuare, disciplinare e regolamentare le aree di sosta per tutte le tipologie di autoveicoli.

DATO ATTO CHE si intende tutelare il turismo presente sul territorio in aderenza ai principi Costituzionali di cui agli artt. 3 e 16;

VISTO l'art. 21 octies e 21 nonies della legge n. 241/1990 e s.m.i.;

ANNULLA

Per le motivazioni espresse in premessa, l'Ordinanza n. 2 del 22/06/2015. con effetto immediato.

DISPONE

La rimozione immediata della relativa segnaletica verticale apposta.

Demandando al Competente Settore gli adempimenti consequenziali relativi alla rimozione della segnaletica verticale prescritta dall'ordinanza.

DEMANDA

La pubblicazione della presente Ordinanza all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi, nonché la trasmissione al Prefetto, al Comando dei V.V. U.U. e alla Stazione dei Carabinieri di Porto Cesareo, nonché agli altri Enti interessati.

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA
(ART. 147/bis, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000)

Si attesta la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa.

Porto Cesareo, 18/09/2015

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Inq. Paolo Stefanelli



IL SINDACO
Dott. Salvatore Albano

**RIMANERE A GUARDARE QUANDO È IN CORSO UNA BATTAGLIA,
LASCIANDO LA LOTTA AGLI ALTRI, FAVORISCE LA CAUSA
NEMICA: ASSOCIATI E FAI ASSOCIARE ALL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI.**

ANCORA UNA BUONA NOTIZIA

Il comune di Corinaldo, nelle Marche, pur disponendo di due aree adibite a sosta autocaravan, una delle quali munita di scarico e carico delle acque, ne ha costruita un'altra per 14 autocaravan munita, oltre al carico e scarico acque, anche di colonnine elettriche, ove la sosta è completamente gratuita.

Si tratta di una cittadina medioevale veramente bella, quindi consiglio di visitarla e non rimarrete delusi.

Sassi Aristide



IL TEMPO È GALANTUOMO, SEMPRE CI SONO VOLUTI I GIUDICI PER CONFERMARE CHE IL SINDACO DEL COMUNE DI PESCOCOSTANZO (AQ) AVEVA EMANATO UN PROVVEDIMENTO IN VIOLAZIONE DI LEGGE

di Rossella Del Piano

Anni di azioni legali solo perché funzionari del Comune sbagliavano CARAVAN con AUTOCARAVAN, un funzionario della Prefettura non accoglieva il ricorso del camperista e un Giudice di Pace non prendeva in considerazione l'intervento del Ministero delle Infrastrutture.

Il 16 settembre 2015 il Tribunale di Sulmona ha riformato la sentenza con la quale il Giudice di Pace di Castel di Sangro aveva ritenuto legittima la sanzione emessa a carico di un proprietario di autocaravan per aver sostato nel piazzale degli Artisti Pescolani.

Il Tribunale ha disapplicato l'ordinanza comunale n. 46 prot. 815-pm del 25 dicembre 2008 in base alla quale era stata emessa la sanzione poiché illegittima.

Peraltro, il Giudice ha ritenuto dirimente il provvedimento prot. 6637 del 4 novembre 2013 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in risposta all'istanza dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ravvisati i vizi dell'ordinanza invitava il Comune di Pescocostanzo alla rimozione del divieto di sosta alle autocaravan.

La sentenza del Tribunale di Sulmona è ben motivata e la sua impugnazione appare decisamente temeraria.

LA VICENDA

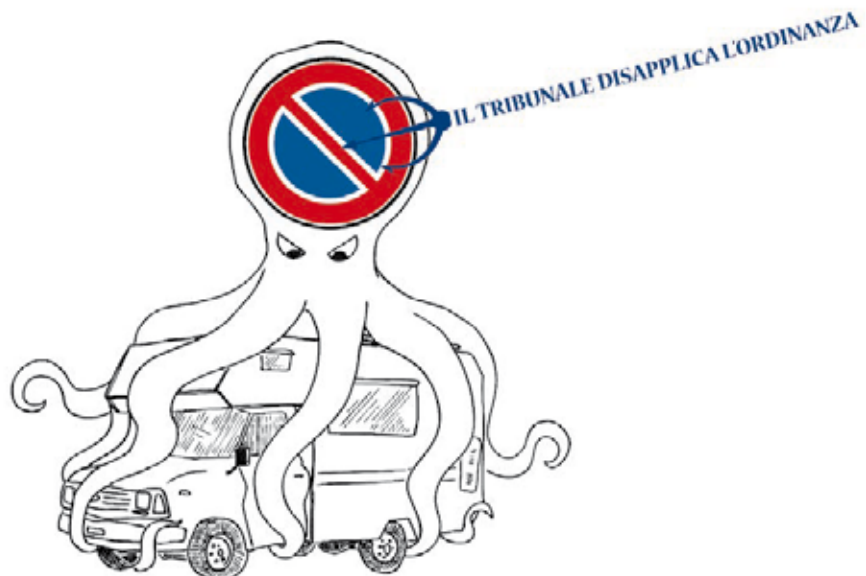
La vicenda ha inizio nel 2008 quando un camperista veniva sanzionato dal Comune di Pescocostanzo per aver sostato con la sua autocaravan nel piazzale Artisti Pescolani negli spazi riservati "ad altra categoria di veicoli". A seguito di richiesta di accesso, il Comune di Pescocostanzo inviava l'ordinanza n. 46 prot. 815-pm del 25 dicembre 2008 istitutiva della limitazione in piazzale Artisti Pescolani. Il camperista sanzionato impugnava il verbale dinanzi alla Prefettura di L'Aquila che respingeva il ricorso e ingiungeva il pagamento di € 85,00.

Avverso l'ordinanza-ingiunzione era proposto ricorso al Giudice di pace di Castel di Sangro chiedendo la disapplicazione dell'ordinanza sindacale in base alla quale il camperista era stato sanzionato.

Con sentenza n. 195/10 depositata il 31.01.2011, il Giudice di Pace di Castel di Sangro respingeva l'opposizione e confermava l'ordinanza-ingiunzione prefettizia. Contro tale decisione era proposto appello. Tra i motivi dell'impugnazione vi era la difformità tra l'ordinanza comunale n. 46/2008 con la quale si istituisce un parcheggio «*escluso roulotte e caravan*» e **il segnale installato con il quale si vieta la sosta non solo alle caravan ma anche alle autocaravan alle quali il provvedimento non fa riferimento.**

Con sentenza n. 270/2015 pubblicata il 16 settembre 2015 il Tribunale di Sulmona ha accolto l'appello.

Di seguito il testo integrale della sentenza.



SENTENZA
REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

nella causa civile di II grado iscritta al n. 4 del ruolo generale per gli affari contenziosi dell'anno 2014, trattenuta in decisione all'udienza del 16.09.2015 e vertente

T R A

C nato a **N** C.F. **C** rappresentato e difeso dall'Avv. Assunta Brunetti del Foro di Firenze, giusta procura in calce all'atto di citazione in appello e domiciliato presso lo studio del **L** **N** **APPELLANTE**

E

UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI L'AQUILA – MINISTERO DELL'INTERNO, C.F.97149560589, in persona del Ministro in carica, rappresentata e difesa dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di L'Aquila, presso i cui uffici in L'Aquila via Buccio di Ranallo s.n.c. legalmente domicilia **APPELLATO**

Conclusioni:

per l'appellante: 1) "annullare l'ordinanza ingiunzione prot. n. 444/2009 003574/CS emessa dalla Prefettura di L'Aquila in data 11.09.2009"; 2) "condannare la Prefettura di L'Aquila a disporre la restituzione di € 85.00 quale somma pagata a titolo di sanzione"; 3) "condannare la Prefettura di L'Aquila al pagamento delle spese di lite di entrambi i gradi del giudizio";

per l'appellato: 1) "rigettare l'appello proposto siccome infondato in fatto e in diritto, con integrale conferma della sentenza impugnata"; 2) condannare l'appellante alla integrale refusione delle spese di lite".

PER LA RIFORMA

della sentenza n. 195/2010 del Giudice di Pace di Castel di Sangro emessa in data 08.11.2010, depositata il 31.01.2011.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con comparsa in riassunzione **C** conveniva in giudizio innanzi all'intestato Tribunale l'Ufficio Territoriale del Governo di L'Aquila, a seguito della sentenza di incompetenza territoriale emessa dal Tribunale di L'Aquila in data 19.10.2013, innanzi al quale l'odierno appellante aveva impugnato la sentenza n. 195/2010 dal Giudice di Pace di Castel di Sangro, oggetto del presente giudizio di appello.

Il **C** nel presente atto esponeva che:

- con avviso di accertamento n. 3314 del 31.12.2008 la Polizia Municipale di Pescocostanzo accertava che "il veicolo CARAVAN (...) ha violato le norme del codice della strada (...) art. 7/1° e 14° c. Sostava negli spazi riservati ad altra categoria di veicoli";
- in data 19.03.2009 gli veniva notificato verbale di contestazione di violazione (n. 499/08) ed a seguito di richiesta di accesso, il Comune di Pescocostanzo inviava

l'ordinanza n. 46 prot. 815-pm del 25.12.2008, istitutiva della limitazione in piazzale Artisti Pescolani;

- in data 19.03.2009 la Prefettura di L'Aquila rigettava il ricorso ex art. 203 c.d.s. e con ordinanza prot. n.444/09 003574/CS ingiungeva al ██████ il pagamento di € 85,00;
- avverso tale ordinanza-ingiunzione questi ricorreva innanzi al Giudice di Pace di Castel di Sangro chiedendo la disapplicazione dell'ordinanza sindacale istitutiva del divieto per violazione degli artt. 5 co. 1, 6 e 185 c.d.s. e delle direttive in materia di libera circolazione e sosta delle autocaravan, violazione degli artt. 6 e 5 co. 3 c.d.s. e 3 della legge 241/90, della disparità di trattamento e per la mancata corrispondenza fra la ordinanza istitutiva e la segnaletica installata;
- il Giudice di prime cure rigettava la domanda del C ██████ confermando l'ordinanza-ingiunzione ed in data 18.02.2011 l'appellante procedeva al pagamento della sanzione;
- la sentenza in questione doveva ritenersi viziata in ragione della erronea valutazione delle risultanze istruttorie, dell'inesistenza di un divieto di sosta alle autocaravan e dunque di una difformità fra la ordinanza che disciplina la circolazione in piazzale Artisti Pescolani e la segnaletica ivi installata; tale ordinanza (n. 46 del 25.12.2008) prevedeva infatti l'istituzione di un parcheggio, escludendo "roulotte e caravan";
- il caravan è un tipo di rimorchio previsto dall'art. 56, comma 2, lett.c) del c.d.s., mentre l'autocaravan è un tipo di autoveicolo previsto dall'art. 54, comma , e ciò nonostante in base alla suddetta ordinanza, veniva installato un divieto di sosta nel piazzale indicato con i simboli di caravan e autocaravan;
- il Giudice di Pace non aveva rilevato tale difformità e dunque l'inesistenza del divieto di sosta alle autocaravan, ritenendolo di contro presente nell'ordinanza sindacale;
- tale ordinanza sindacale era da ritenersi altresì illegittima, non essendovi alcuna valida ragione alla riserva di parcheggio alle sole autovetture, in quanto la limitazione era estesa a tutto l'anno e la motivazione era relativa al maggiore flusso di visitatori nel centro storico del Comune durante le festività natalizie e di fine anno; né poteva ritenersi plausibile la motivazione relativa alla possibilità per i mezzi sgombraneve di operare in sicurezza nel centro storico, dato che
- avverso tale ordinanza-ingiunzione questi ricorreva innanzi al Giudice di Pace di Castel di Sangro chiedendo la disapplicazione dell'ordinanza sindacale istitutiva del divieto per violazione degli artt. 5 co. 1, 6 e 185 c.d.s. e delle direttive in materia di libera circolazione e sosta delle autocaravan, violazione degli artt. 6 e 5

- co. 3 c.d.s. e 3 della legge 241/90, della disparità di trattamento e per la mancata corrispondenza fra la ordinanza istitutiva e la segnaletica installata;
- il Giudice di prime cure rigettava la domanda del ██████████ confermando l'ordinanza-ingiunzione ed in data 18.02.2011 l'appellante procedeva al pagamento della sanzione;
 - la sentenza in questione doveva ritenersi viziata in ragione della erronea valutazione delle risultanze istruttorie, dell'inesistenza di un divieto di sosta alle autocaravan e dunque di una difformità fra la ordinanza che disciplina la circolazione in piazzale Artisti Pescolani e la segnaletica ivi installata; tale ordinanza (n. 46 del 25.12.2008) prevedeva infatti l'istituzione di un parcheggio, escludendo "roulotte e caravan";
 - il caravan è un tipo di rimorchio previsto dall'art. 56, comma 2, lett.e) del c.d.s., mentre l'autocaravan è un tipo di autoveicolo previsto dall'art. 54, comma , e ciò nonostante in base alla suddetta ordinanza, veniva installato un divieto di sosta nel piazzale indicato con i simboli di caravan e autocaravan;
 - il Giudice di Pace non aveva rilevato tale difformità e dunque l'inesistenza del divieto di sosta alle autocaravan, ritenendolo di contro presente nell'ordinanza sindacale;
 - tale ordinanza sindacale era da ritenersi altresì illegittima, non essendovi alcuna valida ragione alla riserva di parcheggio alle sole autovetture, in quanto la limitazione era estesa a tutto l'anno e la motivazione era relativa al maggiore flusso di visitatori nel centro storico del Comune durante le festività natalizie e di fine anno; né poteva ritenersi plausibile la motivazione relativa alla possibilità per i mezzi sgombraneve di operare in sicurezza nel centro storico, dato che ritenersi logica e non discriminatoria, avuto riguardo alle peculiarità del traffico e della circolazione all'interno dei centri abitati nel periodo delle festività natalizie.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Alla luce di tutto quanto dedotto e rilevato dalle parti nei propri scritti difensivi, ritiene l'intestato Tribunale che la sentenza appellata debba essere riformata, in quanto, dall'esame dell'iter logico-giuridico seguito, si ritiene di poter affermare che il Giudice di prime cure non abbia preso posizione in modo puntuale rispetto ai rilievi formulati dal ricorrente, oggi riproposti quali motivi di gravame.

Invero l'ordinanza del sindaco di Pescocostanzo n. 46 prot. 815- pm del 25.12.2008, istitutiva del divieto di sosta nel Piazzale Artisti Pescolani per "roulotte e caravan" non fa letteralmente riferimento anche alle autocaravan, pertanto la segnaletica stradale *de qua* non ha fatto corretta applicazione di quanto previsto.

Caravan e autocaravan, infatti, non possono considerarsi termini equipollenti tali da

giustificare il divieto di sosta indicato, facendo gli stessi riferimenti nel primo caso ad un rimorchio (art. 54, comma 2 lett.e) C.d.s.) e nel secondo caso ad un autoveicolo (art. 54, comma 1 lett. m e art. 185 C.d.s.).

Dirimente, inoltre, ai fini della risoluzione della presente controversia è poi la Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6637 del 04.11.2013, del tutto disattesa dal Giudice di Pace in primo grado, sebbene prodotta e presente agli atti del giudizio, da cui si evince l'illegittimità dell'ordinanza sindacale che costituisce il presupposto della sanzione irrogata..

Nella Nota in questione infatti è dato leggere, in modo chiaro e puntuale, che: - le motivazioni indicate nell'Ordinanza sindacale di cui trattasi non sono idonee a giustificare la limitazione della sosta alle sole autovetture all'interno del Piazzale Artisti Pescolani; - che tale provvedimento appare altresì illogico nella parte in cui ha previsto la limitazione *sine die*, indicando solo la data di inizio della stessa, richiamando però una criticità relativa soltanto ad un determinato periodo dell'anno; che la terminologia adottata nell'individuare i veicoli destinatari del divieto in esame è da ritenersi contraddittoria, in quanto le "roulottes" e le "caravan" indicano la medesima tipologia di veicolo; che "la segnaletica stradale adottata non corrisponde ai contenuti sostanziali richiamati nell'ordinanza, in quanto nel pannello integrativo viene raffigurato il simbolo dell'autocaravan che non viene citato nel provvedimento in esame"; - che dunque l'Amministrazione comunale interessata era formalmente invitata a provvedere alla modifica dell'Ordinanza sindacale in oggetto, eliminando la riserva di parcheggio alle sole autovetture ed il divieto di sosta alle "roulottes e caravan" e rimuovendo la segnaletica di divieto di sosta apposta "in quanto non coerente con il provvedimento prescrittivo adottato".

Per le ragioni indicate, risulta dunque meritevole di accoglimento il gravame proposto da [REDACTED] e per l'effetto deve essere annullata l'impugnata ordinanza-ingiunzione prot. n. 444/2009 003574/CS emessa dalla Prefettura di L'Aquila in data 11.09.2009, con conseguente restituzione dell'importo pagato dall'appellante a titolo di sanzione.

Le spese del presente grado di giudizio seguono la soccombenza e sono liquidate come in dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale di Sulmona, definitivamente pronunciando sull'appello proposto da [REDACTED] nei confronti dell'Ufficio Territoriale del Governo di L'Aquila – Ministero dell'Interno, in persona del Ministro in carica, ed avverso la sentenza n. 195/2010 del Giudice di Pace di Castel di Sangro emessa in data 08.11.2010 e depositata in data 31.01.2011, ogni altra eccezione, conclusione e difesa disattesa, così provvede:

- 1) **accoglie** l'appello e, per l'effetto, **annulla** l'ordinanza ingiunzione prot. n. 444/2009 003574/CS emessa dalla Prefettura di L'Aquila in data 11.09.2009;
 - 2) **condanna** la Prefettura di L'Aquila a disporre la restituzione di € 85,00 in favore di [REDACTED] quale somma pagata a titolo di sanzione”;
 - 3) **condanna** la Prefettura di L'Aquila a rifondere a [REDACTED] le spese del presente grado di giudizio, che liquida in complessivi euro500,00 oltre iva, cpa e spese generali come per legge.
- Così deciso, in Sulmona il 16.09.2015.

IL GIUDICE

f.to Dott.ssa Valeria Gioeli



Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

INCAMPER



n. **169**

gennaio-febbraio 2016

Esemplare gratuito fuori commercio

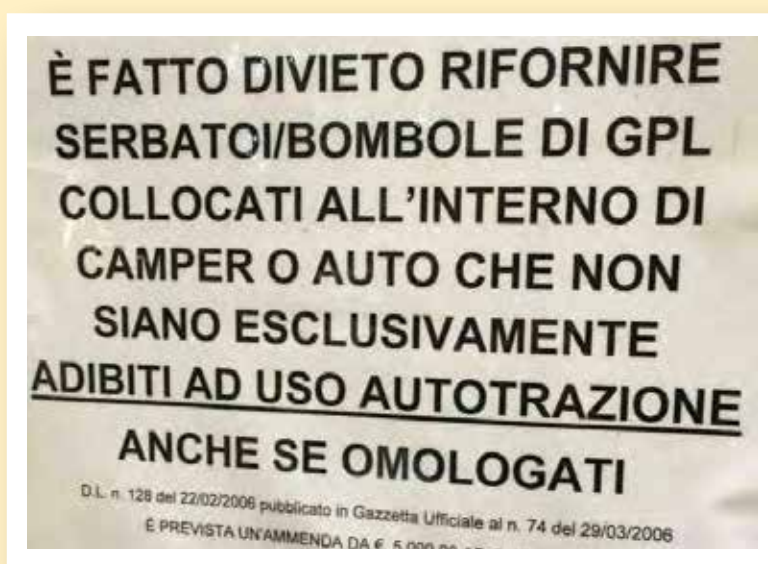
In questo numero

- 4 Raduno camperisti all'Impruneta (FI)
- 24 Il Gran Paradiso dei camperisti
- 28 Diario di viaggio: Emilia, Veneto, Toscana
- 36 Forte di Bard in Valle d'Aosta

1. GPL E AUTOCARAVAN

È legittimo rifiutare il rifornimento dei serbatoi fissi installati sulle autocaravan per l'utilizzo dei servizi di bordo?

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è intervenuta in tema di GPL e autocaravan nell'intento di far chiarezza sulla questione del rifornimento dei serbatoi fissi installati per l'utilizzo dei servizi di bordo come a esempio il riscaldamento e la cucina. L'intervento dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti si è reso necessario perché alcuni proprietari di autocaravan hanno denunciato una prassi ormai invalsa in molte stazioni di rifornimento le quali rifiutano il rifornimento esponendo la seguente comunicazione.



In realtà, il quadro normativo che disciplina la materia non vieta il rifornimento dei serbatoi fissi bensì delle sole bombole mobili. Al fine di garantire la corretta interpretazione e applicazione delle norme, l'Associazione ha chiesto il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei Vigili del Fuoco e della società Igap Srl leader nel settore della produzione di serbatoi di GPL anche per veicoli con servizi di bordo come le autocaravan.

DI SEGUITO — IN SINTESI — LE AZIONI MESSE IN CAMPO DALL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI A FAVORE DELLA CORRETTA INTERPRETAZIONE E APPLICAZIONE DELLE NORME IN MATERIA DI RIFORNIMENTO DEI SERBATOI FISSI DI GPL INSTALLATI SULLE AUTOCARAVAN PER USO DIVERSO DALL'AUTOTRAZIONE

7 dicembre 2015

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti se il serbatoio marca ICOM cilindrico "a doppia camera" omologato R67/01 può essere installato sulle autocaravan per l'utilizzo dei servizi di bordo e, in caso negativo, se sono state fornite indicazioni agli uffici della Motorizzazione civile per rifiutare la revisione dei suddetti serbatoi ove ancora presenti.

7 dicembre 2015

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti scrive alla società Igap Srl, leader nella produzione di serbatoi GPL, per avere chiarimenti circa le modalità di rifornimento del serbatoio ICOM cilindrico "a doppia camera" omologato R67/01 prodotto dalla stessa società e installabile sulle autocaravan per l'utilizzo dei servizi di bordo.

9 dicembre 2015

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica; Direzione Centrale per gli Affari generali; Direzione Centrale Difesa Civile e Politiche di Protezione Civile; Ufficio Centrale Ispettivo) se il divieto previsto dall'art. 7, D.Lgs. 128/2006 si riferisca unicamente al rifornimento delle bombole mobili di GPL non anche ai serbatoi fissi installati su veicoli con servizi di bordo come a esempio le autocaravan sulle quali il serbatoio è collocato al di fuori della cellula abitativa.

9 dicembre 2015

L'Ufficio Difesa civile del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco declina la propria competenza a favore dell'Ufficio Prevenzione Incendi della medesima Direzione Centrale.

11 dicembre 2015

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti scrive ad Assogasliquidi che in data 8 luglio 2015 aveva emanato una circolare alle aziende associate comunicando l'obbligo di esporre un'adeguata comunicazione del divieto di rifornimento delle bombole di GPL (senza alcun riferimento ai serbatoi). Pertanto, si chiede ad Assogasliquidi di diramare una nuova circolare con la quale si invitano le aziende associate alla corretta applicazione della normativa e, dunque, a rifornire i serbatoi fissi di GPL installati sulle autocaravan trattandosi di fattispecie che esula dal divieto imposto dalla legge.

7 gennaio 2016

Alla luce di una segnalazione ricevuta, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede alla società Api Anonima Petroli Spa di chiarire il motivo per cui, in data 5 gennaio 2016, un proprio incaricato ha rifiutato di riempire il serbatoio di GPL installato su un'autocaravan per i servizi di bordo e di impartire direttive corrette ai propri dipendenti per evitare il ripetersi di vicende analoghe.

7 gennaio 2016

Alla luce di una segnalazione ricevuta, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede alla società Camelo Service di Dellasega Riccardo con sede a Predazzo (TN), di chiarire il motivo per cui, in data 30 dicembre 2015, è stato rifiutato il rifornimento di un serbatoio di GPL installato su un'autocaravan per i servizi di bordo e di impartire direttive corrette ai propri dipendenti per evitare il ripetersi di vicende analoghe.

L'AZIONE PROSEGUE!

AI CAMPERISTI IL COMPITO DI:

- **INFORMARE** gli altri camperisti in merito alle nostre quotidiane azioni per la loro libertà di circolazione e sosta, raccogliendo e trasmettendoci i loro dati (indirizzo completo, targa autocaravan, email).
In tal modo potremo inviargli in omaggio un numero della rivista.
- **RICORDARE** ai camperisti che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è sempre in azione per far rispettare la legge, infatti, siamo gli unici a combattere investendo notevoli risorse.
- **FAR PRESENTE** a tutti i camperisti che i 35 euro l'anno versati per associarsi (circa 0,10 euro al giorno), se inviati da pochi equipaggi, non basterebbero nemmeno per acquisire, analizzare e intervenire per far revocare anche una sola ordinanza anticamper. Quindi, non solo la loro partecipazione è importante, ma saremmo ancor più efficaci anche se solo ogni nostro associato riuscisse a far associare un camperista che appartiene a quel 93%.
- **ACCENNARE** a tutti i camperisti che la quota associativa di 35 euro (1/3 di un solo rifornimento di carburante) è oltretutto recuperabile grazie agli sconti e promozioni riservati agli associati. Aprendo http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/01_Associazione/index.php le indicazioni sul come versare il contributo.

2. LIVORNO anticamper

La resa dei conti

LIVORNO/RACCOMANDATA

Firenze, 14 dicembre 2015

Raccomandata a.r.

Alla Corte dei Conti - Sezione regionale di controllo

via de' Servi 17 - 50122 Firenze

Oggetto: Comune di Livorno/scorretta gestione finanziaria. Esposto.

Scrivo la presente in nome e per conto dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti (A.N.C.C.) in persona del legale rappresentante in carica Sig.ra Isabella Cocolo con sede a Firenze in via San Niccolò 21 quale associazione rappresentativa degli interessi dei proprietari di autocaravan (doc. 1) e del Sig. ... *omissis per la privacy* ... (doc. 2) per esporre quanto segue.

PREMESSO CHE:

- Con determinazione dirigenziale n. 5/2011, il Comune di Livorno riservava la sosta in via Adolfo Minghi alle sole autovetture perché "come evidenziato da una nota dell'Ufficio Prevenzione del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno, la sosta delle autocaravan...è fonte di potenziale pregiudizio dello stato di sicurezza dei luoghi soprattutto in ordine alla presenza di vicini edifici di civili abitazioni" (doc. 3).
- La determinazione comunale era basata sulla nota del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno prot. n. 1458/2011 del 31 gennaio 2011 (doc. 4). Con tale nota, si invitava il Comune a interdire la sosta alle autocaravan in quanto pericolose per la pubblica incolumità. Una prescrizione abnorme e viziata da eccesso di potere.
- Il Sig. ... *omissis per la privacy* ... era più volte sanzionato per aver sostato con la propria autocaravan in via Adolfo Minghi in violazione della segnaletica istituita con la determinazione comunale n. 5/2011.
- Le suddette sanzioni generavano procedimenti amministrativi e giurisdizionali con costi anche a carico della Pubblica Amministrazione.
- I verbali n. 437397 e n. 451799 rispettivamente emessi dal Comune il 26.07.2011 e l'11.11.2011 erano archiviati dalla Prefettura-UTG di Livorno visto l'annullamento della determinazione dirigenziale n. 5/2011 intervenuto nelle more del procedimento (docc. 5, 6).
- I verbali n. 459846/2011 e n. 452586/2011 rispettivamente emessi dal Comune il 3.10.2011 e l'8.10.2011 erano impugnanti dinanzi al Giudice di Pace di Livorno che con sentenza n. 415/2012 rigettava l'opposizione (doc. 7).
- Con atto di appello del 29 novembre 2012, il Sig. ... *omissis per la privacy* ... impugnava la sentenza del Giudice di Pace di Livorno n. 415/2012 (doc. 8).
- Con sentenza del 3 aprile 2014, il Tribunale di Livorno accoglieva l'appello condannando il Comune alla restituzione dell'importo della sanzione e al pagamento delle spese legali nella misura di € 1.300,00 oltre accessori di legge (doc. 9).
- Con nota del 5 marzo 2015, il Sig. ... *omissis per la privacy* ... per il tramite della scrivente chiedeva al Comune di Livorno di pagare la somma di € 1.660,60 in esecuzione della sentenza del Tribunale (doc. 10).
- Con nota del 7.10.2015, il Comune di Livorno richiedeva alla scrivente la fattura relativa alle spese legali al fine di procedere al pagamento che veniva successivamente effettuato (docc. 11, 12).

CONSIDERATO CHE

- Già il 31 ottobre 2011, la scrivente chiedeva al Comune di Livorno di annullare la determinazione n. 5/2011 quale provvedimento illegittimo e atto presupposto delle sanzioni emesse a carico del Sig. ... *omissis per la privacy* ... (doc. 13).
- Il 2 novembre 2011, si invitava altresì il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno ad annullare la

LIVORNO/RACCOMANDATA

- prescrizione prot. n. 1458/2011 (doc. 14).
- Con istanza di accesso del 2 novembre 2011 si chiedeva al Comune di Livorno di trasmettere gli atti richiamati nella determinazione dirigenziale n. 5/2011 e di precisare la disposizione del Codice della Strada fonte del provvedimento (doc. 15).
 - In risposta all'istanza di accesso, il Comune specificava che la determinazione n. 5/2011 era fondata sugli artt. 7 e 39 C.d.S. e 120, co. 1, lett. c) reg. es. C.d.S. (doc. 16) e trasmetteva gli atti richiesti tra cui il rapporto del Nucleo Operativo Sicurezza Urbana (NOSU) (doc. 17).
 - Con nota prot. 110167/11 del 5.12.2011, il Comune di Livorno rifiutava l'annullamento della determinazione dirigenziale n. 5/2011 (doc. 18);
 - **IL 2 DICEMBRE 2011, IL SIG. ... omissis per la privacy ... CHIEDEVA AL COMUNE DI ANNULLARE D'UFFICIO IL VERBALE N. 459846/2011. CON TALE ISTANZA SI DENUNCIAVANO I VIZI DI ILLEGITTIMITÀ DELLA DETERMINAZIONE N. 5/2011 QUALE ATTO PRESUPPOSTO DELLA SANZIONE E SI EVIDENZIAVA CHE L'ANNULLAMENTO IN AUTOTUTELA AVREBBE EVITATO LA SUCCESSIVA AZIONE GIUDIZIARIA CON RISPARMIO DI SPESA PER L'AMMINISTRAZIONE** (doc. 19).
 - Con nota prot. 19901 del 5 dicembre 2011, i Vigili del Fuoco **annullavano la prescrizione tecnica 1458/2011** posta a fondamento della determinazione dirigenziale del Comune di Livorno n. 5/2011 precisando che **".. Sono da ritenersi superate differenti comunicazioni emanate da questo Comando"** (doc. 20).
 - Nonostante la revoca della prescrizione tecnica dei Vigili del fuoco, **il Comune di Livorno con nota prot. 115403 datata 22 dicembre 2011 rifiutava di esercitare l'autotutela in merito alla determinazione n. 5/2011** (doc. 21).
 - Con **nota prot. n. 216/2011, il Comune respingeva altresì l'istanza di annullamento d'ufficio del verbale n. 459846/2011** (doc. 22) costringendo il Sig. ... omissis per la privacy ... a opporsi davanti al Giudice di Pace di Livorno con ricorso del 21 dicembre 2011 (doc. 23). La causa iscritta al n. R.G. 3813/2011 era assegnata al Giudice Emanuela Ercolini che fissava l'udienza del 4 aprile 2012.
 - In data 23 gennaio 2012 – dunque prima che si svolgesse la suddetta prima udienza – con nota prot. 8485/2012, il Comune rendeva noto l'avvio del procedimento di 'abrogazione' della determinazione n. 5/2011 ritenendo **"...superati i presupposti che avevano determinato l'adozione della Ordinanza Dirigenziale..."** (doc. 24).
 - Sempre in data 23 gennaio 2012, il Comune di Livorno si costituiva avanti al Giudice di Pace di Livorno nel giudizio di opposizione RG 3813/2011 omettendo scientemente di depositare la nota prot. 8485/2012 (doc. 25).
 - Nella comparsa di risposta, l'amministrazione difendeva strenuamente la legittimità del proprio operato: a) ritenendo inammissibile o improcedibile il ricorso perché i verbali erano stati pagati, b) confondendo le finalità perseguite con la determinazione n. 5/2011: «sicurezza della circolazione» anziché salvaguardia della pubblica incolumità; c) trascurando l'annullamento della nota dei Vigili del Fuoco n. 1458/2011 (cfr. doc. 25).
 - Il 5 marzo 2011 si svolgeva davanti al Giudice di Pace di Livorno la prima udienza di un ulteriore procedimento instaurato dal Sig. ... omissis per la privacy ... contro la Prefettura di Livorno per la medesima questione della sosta in via A. Minghi (Giudice di Pace di Livorno – Emanuela Ercolini – R.G. n. 3536/2011). In tale occasione, si rendeva noto al Giudice l'avvio del procedimento di 'abrogazione' della determinazione n. 5/2011 (doc. 26).
 - Con sentenza n. 261/2012 relativa alla causa RG 3536/2011, il Giudice di Pace di Livorno Emanuela Ercolini respingeva il ricorso contro la Prefettura di Livorno (doc. 27).
 - Forte di tale precedente, il Comune, resistente nella causa R.G. n. 3813/2011 anch'essa pendente dinanzi

LIVORNO/RACCOMANDATA

- al Giudice di Pace di Livorno Emanuela Ercolini, attendeva la fine di quest'ulteriore giudizio per concludere l'annullamento della determinazione n. 5/2011.
- Infatti, la causa R.G. n. 3813/2011 era decisa il 4 aprile 2012 (cfr. doc. 7) e il Comune con determinazione dirigenziale n. 11 **efficace dal 4.04.2012** e trasmessa alla scrivente solo il **12 aprile 2012**, concludeva il procedimento di 'abrogazione' della determinazione n. 5/2011 (doc. 28).
- Non v'è dubbio che l'amministrazione comunale abbia tentato di propiziare gli esiti del giudizio R.G. n. 3813/2011 pendente dinanzi al Giudice di Pace di Livorno aspettando la sua decisione per 'abrogare' la determinazione n. 5/2011. **Tutto ciò pur conoscendo i vizi del provvedimento.**
- Né il procedimento di 'abrogazione' era di complessità tale da giustificare la violazione del termine di trenta giorni previsto dall'art. 2, co. 2 legge n. 241/1990. Il Comune ha atteso ben **72 giorni** per emettere un provvedimento con il quale si rendeva noto quanto già espresso all'avvio del procedimento di annullamento della determinazione n. 5/2011.
- Infatti, nella nota prot. 8485/2012 e nella determinazione n. 11/2012, il Comune prendeva atto dell'annullamento della prescrizione tecnica dei Vigili del Fuoco prot. 1458/2011 e riteneva perciò superati i presupposti della determinazione n. 5/2011 (cfr. docc. 24, 28).
- Il Comune di Livorno era a conoscenza dell'illegittimità della propria determinazione n. 5/2011 e ciononostante non disponeva l'annullamento d'ufficio delle sanzioni emesse a carico del Sig. ... *omissis per la privacy* ... annullate in appello con sentenza del Tribunale di Livorno del 3 aprile 2014.
- L'annullamento d'ufficio delle sanzioni avrebbe garantito all'amministrazione comunale un risparmio di spesa in ossequio all'art. 1 co. 136 della legge n. 311/2004, il quale dispone 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"**.
- Pur avendo già disposto l'annullamento della determinazione dirigenziale n. 5/2011 quale atto presupposto delle sanzioni emesse a carico del Sig. ... *omissis per la privacy* ..., il Comune di Livorno resisteva nel giudizio dinanzi al Giudice di Pace di Livorno RG n. 3813/2011 e non si adoperava né per l'estinzione di tale procedimento né per l'estinzione del successivo giudizio di appello aggravando le conseguenze economiche e finanziarie derivanti all'amministrazione dalla fondata azione giudiziaria del Sig. ... *omissis per la privacy* ...

* * *

Tanto premesso e considerato, l'A.N.C.C. e il Sig. ... *omissis per la privacy* ... come sopra rappresentati CHIEDONO alla Corte dei Conti di valutare se il Comune di Livorno ha adottato provvedimenti che rappresentano comportamenti difformi dalla sana gestione finanziaria e/o violazione degli obiettivi della finanza pubblica ovvero ha omesso l'adozione di provvedimenti che avrebbero garantito un risparmio di spesa all'amministrazione.

Con osservanza.

Firenze, li 14 dicembre 2015

Avv. Assunta Brunetti

Si allega:

1. procura speciale rilasciata da Isabella Cocolo;
2. procura speciale rilasciata da ... *omissis per la privacy* ...;
3. Comune di Livorno, determinazione n. 5/2011;
4. Comando Provinciale VV.FF. di Livorno, nota prot. 1458/2011;
5. Prefettura di Livorno, ordinanza di archiviazione n. 5264/11;
6. Prefettura di Livorno, ordinanza di archiviazione n. 5349/11;

LIVORNO/RACCOMANDATA

7. Giudice di Pace di Livorno, sentenza n. 415/2012;
8. atto di citazione in appello;
9. sentenza del Tribunale di Livorno del 3.4.2014;
10. istanza Avv. Assunta Brunetti del 5.3.2015;
11. nota del Comune di Livorno del 7.10.2015;
12. fattura dell'Avv. Assunta Brunetti;
13. istanza Avv. Assunta Brunetti del 31.10.2011;
14. istanza Avv. Assunta Brunetti del 2.11.2011;
15. istanza Avv. Assunta Brunetti del 2.11.2011;
16. nota del Comune di Livorno prot. 115403 del 22.12.2011;
17. rapporto del Nucleo Operativo Sicurezza Urbana;
18. Comune di Livorno, nota prot. 110167/11 del 5.12.2011;
19. istanza del 2.12.2011 per l'annullamento d'ufficio del verbale del Comune di Livorno n. 459846/2011;
20. Comando Provinciale VV.FF. di Livorno, nota prot. 19901/2011;
21. Comune di Livorno nota prot. 115403 del 22.12.2011;
22. Comune di Livorno nota prot. 216 del 22.12.2011;
23. Ricorso al Giudice di Pace di Livorno del 22.12.2011;
24. Comune di Livorno, nota prot. 8485/2012;
25. comparsa di costituzione e risposta del Comune di Livorno nel procedimento instaurato dinanzi al Giudice di Pace di Livorno RG 3813/2011;
26. Giudice di Pace di Livorno, riepilogo causa RG 3536/2011;
27. Giudice di Pace di Livorno, sentenza n. 261/2012;
28. Comune di Livorno, determinazione n. 11/2012

TU PER NOI

Occorre sostenere economicamente le molteplici attività tecnico-giuridiche necessarie a ottenere la rimozione dei divieti e sbarre anticamper, anche se si è convinti che mai e poi mai incontrerai divieti e/o contravvenzioni. Si tratta di soli 35 euro l'anno versati per associarsi (l'equivalente di circa 0,10 centesimi di euro al giorno oppure 1/3 di un solo rifornimento di carburante, oltretutto recuperabile grazie agli sconti e promozioni riservati agli associati) che, se inviati da pochi equipaggi, non basterebbero nemmeno per acquisire, analizzare e intervenire per far revocare anche una sola ordinanza anticamper. Quindi, la tua partecipazione è importante, ma saremo ancor più efficaci se fai associare un altro camperista.

NOI PER TE

Come volontari, dedicando il tempo che togliamo ai nostri viaggi:

- Abbiamo creato l'elenco degli impianti igienico sanitari dove puoi recarti a scaricare e caricare le tue acque e lo aggiorniamo giorno dopo giorno.
- Abbiamo creato una cartina dell'Italia evidenziando in rosso i comuni anticamper, in modo da farti scansare nel tuo viaggiare e la aggiorneremo giorno dopo giorno.

www.incamper.org

Dal 1988 è la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

incAMPER



n. **170**

marzo-aprile 2016

Esemplare gratuito fuori commercio

In questo numero

24 Nord iberica
Alla scoperta di mille tesori

72 Viaggio in Romania
Tra storia e antiche leggende

NOI PER TE, TU PER NOI

Camperisti contro la Regione Puglia: sentenza del Tribunale di Taranto

NELLE PAGINE SEGUENTI UN CASO INIZIATO NEL 2012 A SEGUITO DI UN INCREDIBILE SANZIONAMENTO *ANTICAMPER* CHE VIDE IL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO RIFERIRE CHE L'INTERVENTO ERA STATO ESEGUITO SU SEGNALAZIONE TELEFONICA DI DOGLIANZA PER LA PRESENZA DI CAMPER E CHE ERA STATA DIROTTATA UNA MOTOVEDETTA DELLA GUARDIA COSTIERA IL CUI PERSONALE HA OPERATO IN QUALITÀ DI AGENTI/UFFICIALI DI POLIZIA GIUDIZIARIA, IN PAROLE Povere UNO SPRECO DI RISORSE PER CONTESTARE UN "PRESUNTO" DIVIETO DI SOSTA. CI SONO VOLUTI 6 ANNI PER ARRIVARE A FAR VALERE LA LEGGE, SEMPRE E SOLO, GRAZIE:

1. AI SOCI CHE DI ANNO IN ANNO VERSANO IL CONTRIBUTO SOCIALE
2. ALLA NOSTRA DETERMINAZIONE
3. ALLA PROFESSIONALITÀ DEI NOSTRI CONSULENTI GIURIDICI

QUESTE NOSTRE AZIONI SONO UNO DEI MOTIVI PER ASSOCIARSI E FAR ASSOCIARE ALL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

Iscriversi e' essenziale, aggiornarsi di piu'.

Dal 1988 IN CAMPER è la rivista dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI.

- Se ti iscrivi all'Associazione, la riceverai gratis.
- La rivista evidenzia il prestigio di coloro che circolano in autocaravan e le iniziative per conseguire la libera circolazione e sosta delle autocaravan.
- Rappresenta le iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan e, più in generale, quali consumatori e cittadini.
- Tratta i temi inerenti le iniziative socio-economiche per promuovere il turismo integrato, la sicurezza stradale, la protezione civile, l'occupazione, la cultura e la difesa ecologica del territorio.



STUDIO LEGALE VIGANÒ
via San Niccolò 21 - 50125 Firenze
tel 055 2340597 - fax 055 2346925

TRIBUNALE DI TARANTO

(R.G. 30000283/13 – Dr.ssa Francesca Zanna – ud. 19.10.2015)

NOTE DIFENSIVE

per *(omissis)* e *(omissis)*, con l'Avv. Marcello Viganò;

- appellanti -

contro

Regione Puglia con l'Avv. [REDACTED];

- appellata -

per la riforma

della sentenza del Giudice di Pace di Manduria Dr. Francesco Bruto n. 1203/2012, depositata il 18.12.2012 e notificata il 25.03.2013, resa *inter partes* nella causa R.G. 1172/2012 (doc. 1).

FATTO E SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Il 18.08.2008 i sigg.ri *(omissis)* e *(omissis)*, con le autocaravan targate BJ366TM e BP451VD, percorrevano la strada provinciale Taranto-Gallipoli nel Comune di Manduria. Senza incontrare alcun tipo di limitazione alla circolazione svoltavano in un accesso laterale sterrato che li conduceva a una strada, anch'essa sterrata e parallela alla provinciale, ove sostavano alla pari di altri veicoli (doc. 3 ricorso, fasc. I°, fotografia).

Sopraggiungevano due agenti della guardia costiera che li informavano della presenza di un divieto di sosta avvertendoli che avrebbero provveduto a sanzionare se li avessero sorpresi il giorno seguente. Quindi, annotavano le targhe e gli estremi dei documenti.

Ben diversamente, il 29.08.2008 l'Ufficio Locale Marittimo di Maruggio notificava i verbali di accertamento n. 14/08 e n. 19/08 con la seguente violazione: "sostava su area demaniale marittima

1 di 11

TARANTO/IL PROCESSO

(...) – Non si è potuto contestare immediatamente per questione di ordine pubblico” con indicazione dell’“Art. 3, punto 1, lettera e) dell’Ordinanza della Regione Puglia senza numero datata 25.07.2008, punita dall’Art. 1161, comma 2, del Codice della Navigazione” (docc. 4-5, fasc. parte I°).

Gli odierni appellanti proponevano scritti difensivi alla Regione Puglia (docc. 6-7-8 ricorso, fasc. parte I°) e il sig. (*omissis*) inviava anche una lettera al Ministro (doc. 9, fasc. parte I°).

Con nota prot. 17235 del 27.02.2009 il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto riferiva: *a)* che l’intervento era stato eseguito su segnalazione telefonica di doglianza per la presenza di camper; *b)* che era stata dirottata una motovedetta della Guardia costiera il cui personale ha operato in qualità di agenti/ufficiali di polizia giudiziaria; *c)* che l’area sarebbe stata delimitata da nastro; *d)* che **effettivamente NON erano presenti in zona cartelli indicanti divieto di sosta** (doc. 10, fasc. parte I°).

La Regione Puglia rigettava gli scritti difensivi con ordinanze-ingiunzioni Pos. 40/08 OB reg. gen. 106/12 e Pos. 45/08 OB reg. gen. 107/12 notificate il 24.05.2012 (docc. 1-2 ricorso, fasc. I°).

Con ricorso al Giudice di Pace di Manduria del 5.07.2012 i sigg.ri (*omissis*) e (*omissis*) opponevano ex art. 6 D.lgs. 150/11 le citate ordinanze-ingiunzioni censurando: *a)* il difetto di applicazione della legge 689/81 per essere applicabile il codice della strada trattandosi di strada aperta al pubblico; *b)* la mancata indicazione del divieto; *c)* la mancata contestazione immediata; *d)* l’inesistenza dell’ordinanza istitutiva del divieto; *e)* la violazione dell’art. 185 c.d.s. Chiedevano altresì esibirsi l’atto su cui gli agenti annotavano targhe e documenti.

La causa veniva iscritta al n. di RG 1172/12 e assegnata al Dr.

Francesco Bruto che fissava l'udienza del 5.10.2012.

Con comparsa di risposta depositata il 18.09.2012 si costituiva la Regione Puglia sostenendo: *a)* l'inammissibilità del ricorso; *b)* che il divieto di sosta sarebbe stato segnalato da un nastro che però era risultato strappato; *c)* che la contestazione differita doveva ritenersi legittimità; *d)* la vigenza del 'ordinanza del 25 giugno 2008 (anziché luglio come indicato a verbale) senza però produrla; *e)* che le autocaravan non erano state discriminate (doc. 2).

Alla prima udienza, differita al 12.10.2012, i ricorrenti insistevano nelle istanze istruttorie e depositavano documenti comprovanti il pagamento e la tempestività del ricorso nonché la **nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 5516 del 3.10.2012** che incaricava il Provveditorato alle Opere Pubbliche di verificare: *a)* se la strada era di proprietà del demanio marittimo; *b)* se era presente segnaletica che delimitava l'area soggetta a vincolo e pubblicizzava il divieto di transito; *c)* se si trattava di strada pubblica o aperta al pubblico (doc. 19, ricorso, fasc. I°). Chiedevano altresì un adeguato rinvio per consentire l'esito del procedimento di accertamento disposto dal Ministero. Ciò nonostante il Giudice di pace rinviava l'udienza di 7 giorni.

Con note conclusive i ricorrenti contestavano la comparsa chiedendo l'esibizione dell'ordinanza balneare e di tutti i verbali comminati il 18.08.2008 per evidenziare che nonostante i vari veicoli in sosta e in transito sulla carreggiata (cfr. doc. 3, ricorso fasc. I°) erano state sanzionate solamente le autocaravan.

All'udienza del 19.10.2012 insistevano nella richiesta di istruzione della causa.

Il Giudice di Pace non ammetteva le prove e con sentenza n. 1203/2012 depositata il 18.12.2012 rigettava l'opposizione

confermando i provvedimenti opposti e compensando le spese. Nella sentenza, dopo aver premesso in fatto che «È stata prodotta pertinente documentazione» si legge: «Nel merito i ricorsi non incontrano possibilità di positiva considerazione.

Ai ricorrenti è stata contestata la violazione dell'art. 3 p. 1 lett "e" dell'Ordinanza della Regione Puglia, emanata il 25/7/2008, perché con i rispettivi veicoli sostavano "su area demaniale marittima".

La violazione, che delimita l'oggetto della controversia, è stata accertata il 18/8/2008 da agenti dell'Ufficio locale marittimo di Maruggio, dipendente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (...).

Si deve osservare che ai fatti accertati dai pubblici ufficiali e alle loro dichiarazioni deve riconoscersi, ex art. 2700 c.c., efficacia di piena prova fino a querela di falso, relativamente alla provenienza degli atti e ai fatti che i pubblici ufficiali attestano essere avvenuti in loro presenza o da loro compiuti (Cass 10/4/1999 n. 3522; Cass 3/12/2002 n. 17106).

Ne consegue che le dichiarazioni e gli atti possono essere impugnati, per difetto di veridicità, solo attraverso la prevista procedura, ma non possono essere smentiti né con la prova testimoniale, né dalle dichiarazioni dei ricorrenti (che non possono limitarsi ad una semplice affermazione di falsità come fondamento della richiesta di annullamento dei provvedimenti), in quanto le dichiarazioni e gli accertamenti attestano fatti direttamente percepiti dai verbalizzanti, che godono di fede privilegiata.

È peraltro noto che restano estranei all'area della fede privilegiata (e costituiscono elementi liberamente apprezzabili dal giudice) i fatti avvenuti in presenza del pubblico ufficiale, mediati attraverso la occasionale percezione sensoriale di accadimenti che si svolgono così repentinamente da non potersi verificare e controllare secondo un

metro obiettivo. Tuttavia, laddove la percezione sensoriale può essere invece inquadrata diversamente, come ad esempio con riguardo alla descrizione dello stato dei luoghi, non esiste alcun margine di apprezzamento e l'atto dispiega la propria fede privilegiata (v. Cass, S.U., 25/11/1992, n. 12545).

Nella fattispecie, il contenuto dei provvedimenti impugnati non può comportare, pertanto, il diniego di legittimità della sanzione».

Con ricorso in appello al Tribunale di Taranto sezione distaccata di Manduria, depositato il 23.04.2013, i sigg.ri (*omissis*) e (*omissis*) impugnavano la predetta sentenza del Giudice di Pace.

La causa veniva iscritta al n. di R.G. 283/13 e assegnata alla Dr.ssa Francesca Caputo che fissava l'udienza del 20.08.2013, successivamente corretta al 20.09.2013.

All'udienza del 20.09.2013 il Giudice dichiarava la contumacia della Regione rinviando al 30.10.2013 per il solo smistamento.

Con comparsa depositata il 7.10.2013 si costituiva tardivamente la Regione Puglia la quale eccepiva l'inammissibilità dell'appello. Nel merito si limitava a sostenere che il divieto di sosta era istituito dall'ordinanza 25.06.2008 della Regione Puglia (che non aveva alcun obbligo di esibirla in causa) e che la P.A. non era tenuta né a recintare l'area né a segnalare il divieto di sosta salvo poi sostenere che l'area (ma in realtà il riferimento è a uno dei molti accessi laterali che dipartono dalla strada provinciale) era recintato con nastro e paletti. Con ulteriori illazioni sosteneva che i ricorrenti avrebbero protestato tanto da costringere gli agenti a differire la contestazione della violazione.

La causa veniva trasferita dalla sezione distaccata di Manduria alla sede di Taranto, iscritta al nuovo n. di R.G. 30000283/13 e affidata al G.O.T. Dr. Leonardo Macchitella.

All'udienza del 30.10.2013 il G.O.T. rimetteva la causa al Presidente del Tribunale per riassegnazione a un magistrato togato.

Il Presidente del Tribunale rimetteva gli atti al Presidente della sezione civile che con decreto del 18.11.2013 assegnava la causa alla Dr.ssa Francesca Zanna fissando l'udienza del 20.01.2014.

A tale udienza il Giudice revocava l'ordinanza con cui veniva dichiarata la contumacia della Regione e rinviava la causa all'udienza del 18.05.2015 per la precisazione delle conclusioni.

All'udienza del 18.05.2015 il Giudice rinviava la causa al 19.10.2015 per la discussione orale concedendo alle parti termini fino al 19.09.2015 per il deposito di note difensive.

DIRITTO

I sigg.ri (*omissis*) e (*omissis*) percorrevano la strada provinciale Taranto-Gallipoli e svoltavano in uno dei molteplici accessi laterali sterrati che dipartono dalla provinciale, senza incontrare alcuna limitazione. Tali accessi confluiscono in una vera e propria strada, anch'essa sterrata e parallela alla provinciale, dove sostavano in mancanza di qualsivoglia indicazione contraria. Né l'accesso laterale imboccato dagli appellanti né la carreggiata risultavano interdetti al transito, mancando apposita e adeguata segnalazione.

Il giudice di pace, **in violazione dell'art. 112 c.p.c.** ovvero in difetto di motivazione, **ha ignorato la censura** sulla mancanza di apposite e adeguate segnalazioni sia del divieto che dell'inizio dell'area demaniale. L'omessa pronuncia sull'eccezione ha impedito al giudice di primo grado di accogliere il ricorso per mancata segnalazione dell'area demaniale e della limitazione contestata ovvero, in subordine, di ritenere i ricorrenti non responsabili della violazione per errore sul fatto non determinato da loro colpa ex art. 3 legge n. 689/81.

Sotto altro profilo, il giudice di pace ha **violato l'art. 116 c.p.c. laddove non ha tenuto conto delle risultanze istruttorie.**

Dagli atti risulta evidente come gli appellanti non hanno transitato sulla spiaggia o sugli scogli ma hanno percorso una vera e propria strada: se questa poi oltrepassa il confine del demanio marittimo o se comunque si intende vietarne il transito, l'amministrazione avrebbe dovuto segnalarlo, specie quando come nel caso di specie il divieto non è percepibile.

Appare poi chiaro che quando si vuole vietare il transito o la sosta, che costituiscono rispettivamente l'aspetto dinamico e statico della circolazione stradale, disciplinati dal Codice della strada, è necessario intervenire con l'installazione dell'apposito segnale previsto dal codice.

Il giudice di prime cure non ha considerato neppure il contenuto della nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto prot. 17235 del 27 febbraio 2009 ove si legge che "Non vi erano presenti in zona cartelli indicanti divieto di sosta" (doc. 10, fasc. parte I°). Neppure l'inizio dell'area demaniale risulta segnalato. Infatti tale strada nasce in area NON demaniale e poi in un tratto oltrepassa il confine: in mancanza di segnalazione non si percepisce l'entrata in zona demaniale (si veda la planimetria allegata al doc. 3).

Ciò è confermato dalla relazione del Provveditorato alle Opere Pubbliche, allegata alla nota del Ministero prot. 1447 del 06.03.2013 (doc. 3), documenti da ritenersi ammissibili essendosi formati dopo la sentenza e rappresentanti l'esito dell'istruttoria avviata con nota prot. 5516 del 3.10.2012, depositata in primo grado, per cui i ricorrenti avevano chiesto un rinvio per consentire la pronuncia del Ministero. Il Provveditorato accertava che "*l'area*

demaniale marittima in corrispondenza della zona interessata, come riportato in planimetria (allegato 1) è confinante con un'area non appartenente al demanio marittimo, la quale è delimitata anche dalla strada provinciale Taranto Gallipoli” e che “...il tratto di strada interrata interessato ha inizio con una intersezione con la strada provinciale Taranto-Gallipoli, interessa l'area non demaniale e poi penetra nell'area demaniale come da planimetria (allegato1). Viene inoltre specificato che “l'area interessata è facilmente raggiungibile da piste sterrate comunicanti con la strada provinciale Taranto-Gallipoli..” e che “non vi è presente nessuna segnaletica che localizzi l'area soggetta a vincolo e notifichi l'interdizione al pubblico transito” (doc. 3, pag. 3, punti B), C), D), E) e relativi allegati).

Quanto al nastro che delimitava uno dei vari accessi laterali e che, come confermato dalla resistente, risultava a terra perché strappato, la circostanza è priva di pregio poiché: *a)* gli appellanti non sono transitati da quello specifico accesso e la P.A., su cui grava l'onere di provare i fatti costitutivi della pretesa sanzionatoria, specie se contestati, non ha dimostrato che siano transitati proprio da quell'accesso lasciandosi andare a mere congetture; *b)* in ogni caso la limitazione non sarebbe stata segnalata adeguatamente perché il nastro era strappato e si trovava a terra tra la sabbia.

Tali circostanze se fossero state prese in considerazione dal giudice di pace avrebbero condotto all'accoglimento del ricorso per mancata segnalazione dell'area demaniale e del divieto di sosta ovvero, in subordine, per mancanza di prove sufficienti della responsabilità degli oppositori ex art. 6 co. 11 D.Lgs. 150/11, o in ulteriore subordine, per errore sul fatto ex art. 3 legge n. 689/81.

Il giudice di pace è incorso altresì nella **violazione dell'art. 116 c.p.c. laddove sembrerebbe aver riconosciuto efficacia di prova legale ex art. 2700 c.c. a fatti non accertati dai verbalizzanti.** Infatti, dal verbale di contestazione non risulta accertato che gli appellanti siano transitati da quello specifico accesso laterale che peraltro era aperto, essendo il nastro a terra. Né risulta accertato a verbale il fatto che sarebbero stati i ricorrenti ad abbattere il nastro. Trattasi di insinuazioni, non oggetto di verbalizzazione.

Il giudice di pace, inoltre, ha **male interpretato l'art. 1161 co. 2 c.p.c.** L'oggetto dell'accertamento riguarda la presenza di veicoli in sosta su area demaniale marittima: fatto ritenuto meritevole di sanzione per violazione dell'art. 3 punto 1 lett. c) dell'ordinanza della Regione Puglia senza numero datata 25.07.2008 punita dall'art. 1161 co. 2 codice della navigazione. **La norma, invece, sanziona l'occupazione arbitraria dello spazio del demanio marittimo con un veicolo.** Orbene "sosta" e "occupazione" sono due concetti distinti. La *ratio* dell'art. 1161 codice della navigazione è quella di impedire l'arbitraria occupazione del demanio con manufatti, installazioni ecc.. insomma, impedire un utilizzo improprio dell'area demaniale. La sosta non può certo essere assimilata all'occupazione, laddove consiste nell'arresto temporaneo del veicolo. Lo stesso codice della strada distingue la sosta (art. 157) e l'occupazione (art. 20) con ciò confermandone la diversità ontologica. Pertanto il fatto accertato (sosta) non rientra nell'ipotesi normativa (art. 1161 cod. navigazione che punisce l'occupazione) e non può soggiacere alla sanzione prevista.

Quanto all'ordinanza istitutiva del divieto, i ricorrenti in primo grado ne eccepivano l'inesistenza posto che nei verbali era indicata un'ordinanza della Regione Puglia senza numero datata 25 luglio

2008. Conseguentemente, in appello censuravano la violazione dell'art. 112 c.p.c. a opera del primo giudice per aver ignorato la censura sulla mancata produzione dell'ordinanza, quale atto presupposto della sanzione. Sul punto occorre evidenziare che solamente con comparsa in appello viene precisato che l'ordinanza è pubblicata sul bollettino ufficiale n. 110 del 10.7.2008.

Il giudice di pace, **in violazione dell'art. 112 c.p.c., ha ignorato la censura** sulla discriminazione delle autocaravan. Infatti, nonostante la presenza di altre tipologie di veicolo, gli stessi verbalizzanti ammettevano di aver sanzionato solo le autocaravan. Risulta in atti ed è incontestato che nell'area oggetto di accertamento che erano presenti anche altre tipologie di veicoli (doc. 3, fasc. parte I°). Gli agenti invece, hanno provveduto a sanzionare solo le autocaravan come risulta dal loro rapporto di servizio ove si legge che *“durante il predetto intervento venivano elevati ulteriori quattro processi verbali di constatazione, ad altrettanti proprietari di camper in sosta”* (doc. 3, pag. 15). È emblematico che sul punto la difesa regionale non abbia preso alcuna posizione.

Da ultimo, il giudice ha male interpretato l'art. 14 della legge n. 689/1981 poiché gli agenti sopraggiunti non procedevano alla contestazione immediata nonostante questa fosse possibile. Nel caso di specie lo stesso organo accertatore ha smentito la sussistenza di ragioni di ordine pubblico poste a fondamento dell'impossibilità di contestare immediatamente la sanzione.

Con nota prot. 28.01.00/16775 del 20.07.2009 l'Ufficio Locale Marittimo di Maruggio asseriva che gli agenti ritenevano opportuno procedere in tal modo *“al fine di prevenire... turbamenti di ordine pubblico”* (cfr. doc. 12, fasc. parte I°). Dunque, al momento del

sopralluogo non esistevano motivi di ordine pubblico. In altri termini, gli agenti si sarebbero così comportati perché temevano che dalla contestazione potessero potenzialmente derivare turbative di ordine pubblico e non perché tali turbative sussistevano effettivamente. Inoltre, la tempistica e le azioni che si sono susseguite evidenziano che non potevano esservi motivi di ordine pubblico tali da rinviare la contestazione immediata: infatti gli agenti hanno avuto tutto il tempo per informare le persone presenti della sussistenza di un divieto, annotare su un foglio la targa dei veicoli, chiedere a ognuno l'esibizione dei documenti d'identità e annotare gli estremi dei documenti oltre a intrattenersi con i presenti. Anche sul punto il silenzio dell'amministrazione è emblematico.

* * * * *

Tutto ciò premesso e considerato i sigg.ri [REDACTED] (*omissis*) e [REDACTED] (*omissis*), come sopra rappresentati e difesi, rassegnano le seguenti

CONCLUSIONI

Voglia il Tribunale di Taranto, in riforma della sentenza impugnata, annullare le ordinanze-ingiunzioni Pos. 40/08 OB reg. gen. 106/12 e Pos. 45/08 OB reg. gen. 107/12, emesse dalla Regione Puglia il 24.05.2012 e notificate al sig. (*omissis*) in data 08.06.2012 e al sig. (*omissis*) il 06.06.2012 e per l'effetto condannare la Regione Puglia a restituire la somma di €309,85 nei confronti di ciascun ricorrente. Con condanna della Regione Puglia al pagamento del contributo unificato, delle spese e degli onorari di entrambi i gradi di giudizio.

Firenze, 19 settembre 2015

Avv. Marcello Viganò

Sentenza n. 516/2016 pubbl. il 18/02/2016
RG n. 30000283/2013

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE DI TARANTO - III SEZIONE CIVILE

in composizione monocratica , nella persona della Dott.ssa Francesca Zanna nella causa civile in grado di appello iscritta al n. 283/2013, avente ad oggetto: appello a sentenza del G.P. , promossa

DA

██████████ e ██████████ , rappresentati e difesi dall'Avv. Marcello Viganò del foro di Firenze, giusta mandato in calce al ricorso introduttivo in primo grado

APPELLANTI

CONTRO

REGIONE PUGLIA, in persona del Presidente pro tempore della Giunta Regionale, rappresentata e difesa dall'Avv. ██████████ del'Avvocatura Regionale, come da mandato a margine della comparsa di risposta

APPELLATA

ha emesso la seguente

SENTENZA

Con ricorso del 5/7/2012 i sigg.ri ██████████ e ██████████ hanno proposto opposizione avverso le ordinanze ingiunzioni della Regione Puglia Pos 40/08 OB reg. gen 106/12 e Pos. 45/08 OB reg. gen. 107/12 ,con cui era stato loro intimato il pagamento della sanzione amministrativa di euro 300,00 ciascuno per avere essi, in località Specchiara del comune di Maruggio (TA), sostato in area demaniale marittima con il proprio autoveicolo, così violando l'art. 3 p.1 lett. e dell'Ordinanza Balneare della Regione Puglia .

Ha resistito la Regione Puglia a mezzo di funzionario e l'adito Giudice di Pace di

1

TARANTO/LA SENTENZA

Firmato Da: ZANNA FRANCESCA IMM.C. Emesso Da: POSTEDOM CAM SENSAL 67947



Sentenza n. 516/2016 pubbl. il 18/02/2016
RG n. 30000283/2013

Manduria , con sentenza n. 1203/2012 del 19/10/2012, ha rigettata l'opposizione, compensando le spese.

Avverso tale sentenza hanno proposto appello i predetti sigg.ri [REDACTED]

In particolare gli appellanti lamentano che il GdP abbia

- ignorato la mancata presenza in loco di adeguate segnalazioni indicanti l'inizio dell'area demaniale e il divieto di sosta, obliterando il principio della necessità dell'elemento psicologico dell'illecito amministrativo, sancito dall'art. 3 della legge n. 689/1981;
- valutato erroneamente le risultanze istruttorie di primo grado, dalle quali emergeva che la zona oggetto di accertamento ha la conformazione di una strada, che si presta ad essere transitata;
- riconosciuto efficacia di prova legale ex art. 2700 c.c. a fatti non accertati dai verbalizzanti, atteso che il verbale di contestazione non conteneva " alcun accertamento relativo al nastro che delimitava l'ingresso all'area in questione " né dal predetto verbale risultava che gli appellanti avessero oltrepassato tale nastro ;
- errato nell'interpretazione dell'art. 1161, 2° comma del codice della navigazione;
- ignorato la censura relativa alla mancata produzione dell'Ordinanza Balneare della Regione Puglia, quale atto presupposto della sanzione;
- ignorato la censura sulla discriminazione delle autocaravan;
- errato nell'interpretazione dell'art. 14 della legge n. 689/1981 con riferimento alla mancata contestazione immediata della violazione.

La Regione Puglia, costituitasi in giudizio, ha dedotto l'infondatezza del gravame.

Il primo motivo di gravame è fondato.

Effettivamente il Giudice di Pace ha basato il rigetto dell'opposizione esclusivamente sul rilievo che " i ricorrenti con i rispettivi veicoli sostavano in area demaniale marittima " e che detta violazione risultava "accertata il 18/8/2008 da agenti dell'ufficio locale marittimo di Maruggio".



Sentenza n. 516/2016 pubbl. il 18/02/2016
RG n. 30000283/2013

Così facendo il primo giudice ha preso in considerazione esclusivamente l'aspetto oggettivo dell'illecito e ha trascurato del tutto l'elemento psicologico del medesimo, invece essenziale ai sensi della norma generale di cui all'art. 3 della legge n. 689/1981 e del cui accertamento in concreto, dunque, il giudice di merito deve darsi carico, ove richiestone (come nella specie) con l'opposizione.

Agli effetti di tale accertamento, senza dubbio rileva la conoscenza ovvero conoscibilità, secondo l'ordinaria diligenza, dei presupposti di fatto dell'illecito, quale è, nella fattispecie di cui all'art. 3 p.1 lett.e dell'Ordinanza Balneare della Regione Puglia, l'appartenenza dell'area in questione al demanio marittimo e il conseguente divieto di sosta.

Nella fattispecie in esame, dalla documentazione versata in atti risulta che: a) le autocaravan sostavano in area demaniale marittima; b) l'area in questione è facilmente raggiungibile da piste sterrate comunicanti con la strada provinciale Taranto – Gallipoli; c) il tratto di strada sterrata interessato ha inizio con una intersezione con la strada provinciale Taranto – Gallipoli, interessa l'area non demaniale e poi penetra nell'area demaniale; d) non vi è presenza di alcuna segnaletica che localizzi l'inizio dell'area demaniale e notifichi l'interdizione al pubblico transito (vedi nota del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del 27/2/2009 e relazione del Provveditorato alle opere pubbliche allegata alla nota del Ministero prot. 1447 del 6/3/2013); d) i paletti in legno con nastro bicolore che interdicevano gli accessi all'area risultavano in alcuni tratti divelti da ignoti e il nastro risultava strappato (vedi rapporto di servizio del 30/12/08 redatto dai militari in servizio presso l'Ufficio Locale Marittimo di Maruggio, controdeduzioni a firma del Comandante Briganti del medesimo Ufficio in data 19/4/2011 e documentazione fotografica allegata).

Deve, pertanto, ritenersi che gli oppositori odierni appellanti siano incorsi in errore non determinato da colpa sulla liceità della loro condotta con conseguente esclusione della loro responsabilità.



Sentenza n. 516/2016 pubbl. il 18/02/2016
RG n. 30000283/2013

L'accoglimento del primo motivo di gravame comporta l'assorbimento degli altri motivi.

Pertanto, in accoglimento dell'appello, l'opposizione proposta dai sigg.ri [REDACTED] e [REDACTED] deve essere accolta con conseguente annullamento delle impugnate ordinanze ingiunzioni e condanna della Regione Puglia alla restituzione dei pagamenti effettuati dagli appellanti in esecuzione delle stesse.

Le spese del doppio grado del giudizio, liquidate come da dispositivo, vanno poste a carico della Regione Puglia secondo il principio della soccombenza.

P.Q.M.

- accoglie l'appello e, per l'effetto, in riforma dell'impugnata sentenza , annulla le ordinanze – ingiunzioni Pos. 40/08 OB reg. gen. 106/12 e Pos. 45/08 OB reg. gen. 107/12 emesse dalla Regione Puglia il 24/5/2012 , notificate al sig. [REDACTED] in data 8/6/2012 e al sig. [REDACTED] in data 6/6/2012 e condanna la Regione Puglia a restituire la somma di euro 308,85 in favore di ciascun ricorrente ;

- condanna la Regione Puglia al pagamento delle spese del doppio grado del giudizio , che liquida per il primo grado in complessivi euro 1.012,55, di cui euro 102,55 per esborsi, e per l'appello in euro 690,00, di cui euro 60,00 per esborsi , il tutto oltre accessori di legge .

Taranto, 15/2/2016

IL Giudice

Dott.ssa Francesca Zanna



