PIÙ SIAMO PIÙ DIVIETI RIMUOVIAMO

ANCHE SE NON TI È ANCORA CAPITATO, POTREBBE SUCCEDERE ANCHE 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 e far revocare un provvedimento *anticamper*. Una piccola dimostrazione sono gli ESEMPI che abbiamo inserito e che dimostrano come sia difficile, occorrano 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, 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 che appartiene a quel 93% che ancora non ha scoperto il valore dell'organizzarsi per contrastare efficacemente e continuamente, 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 a chi non è socio nel 2014 e 2015, 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: **IT08Y0521621501000000019144**
*codice BIC***: BPCVIT2S**
nella causale inserire: cognome e nome, indirizzo e targa autocaravan

SIAMO SEMPRE IN AZIONE MA AI CAMPERISTI IL COMPITO DI:

- Segnalarci 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 i sindaci *anticamper* ma gli stessi camperisti perché solo il 7% si associa mentre il 93% non capiscono 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 e 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 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 adotta 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 camper 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

Abolirono 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.

Un esempio concreto lo viviamo quotidianamente in tema di circolazione stradale. In particolare, le famiglie in autocaravan lo vivono dal 1991, perché non passa giorno senza che un sindaco o semplice dirigente, in spregio alla legge Fausti n. 336 del 1991, al Codice della Strada del 1992 e alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, istituisca un divieto, una limitazione con ordinanza illogica, contraddittoria, senza alcuna preventiva attività istruttoria.

Un'attività incontrollata che produce danni, spreco di risorse, aggravio del carico di lavoro dei magistrati e intasa le aule giudiziarie di opposizioni a sanzioni amministrative per violazioni del Codice della Strada. Senza contare gli oneri alle famiglie, costrette a intraprendere onerosi contenziosi per difendere un loro sacrosanto diritto.

Dal 2001 il cittadino è nudo davanti all'esercito degli oltre 8.000 sindaci italiani e altri enti che possono emanare un provvedimento illegittimo con efficacia immediata che limita i diritti del cittadino e/o gli impone costi.

Poi 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.

Poi 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 legge* 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 eccepiva 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 vietandone 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 considerazione 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 (docc. 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 omesso 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).

COMUNE DI CASTIGLIONE DELLA PESCAIA, MA LA NOTTE NO

ECCO UN CONCRETO ESEMPIO DI COME OCCORRA CHE I CAMPERISTI SI ORGANIZZINO ADERENDO ALL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI PERCHÉ UNICA A INTERVENIRE PER FAR REVOCARE LE ORDINANZE *ANTICAMPER*. UN SINDACO PUÒ COSTRINGERE UN CITTADINO A RIMANERE IN GIUDIZIO PER OLTRE 5 ANNI QUANDO LA LEGGE È IN VIGORE DAL 1991

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), viola la legge emanando ordinanze *anticamper*. Ecco 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 roulottes), 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. É 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)

ECCO UN 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 sulla rivista inCAMPER:

numero 51/1996 da pagina 5 alla 8 *http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=51&startPage=7*
numero 83 /2002 da pagina 58 alla 64 *http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=83&startPage=60n*
numero 88 /2003 da pagina 68 alla 81 *http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=88&startPage=70*
numero 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 un 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 comprovi*

la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che attestino e confermino indiscutibilmente la sussistenza delle ragioni che sono alla base del provvedimento adottato. In mancanza l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria" (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.
Gli interventi dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti sono continui e per essere aggiornato apri: *http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/ancora_divieti/index_contrastare.html*

COMUNE DI COMACCHIO
Provincia di Ferrara

Prot. 2015

COMUNE DI COMACCHIO
Settore Ambiente, Patrimonio e Partecipazioni
25 GIU. 2015
Prot. n° 33786
Tit.: 6 Clas.: 07 Fasc.:

Alla Associazione Nazionale
Camperisti
Via San Niccolò, 21
50125 FIRENZE
Pec: ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

Oggetto: Limitazioni alla circolazione dei caravan

In riferimento alla Vs. nota di pari oggetto del 27.05.2015 si comunica quanto segue:

- le sbarre ad altezza ridotta nel retrospiaggia di Lido Estensi sono state rimosse. Il Comando di Polizia Municipale sta effettuando le necessarie indagini al fine di determinare gli autori del fatto ;
- si allegano le uniche due Ordinanze comunali relative alla sosta camper
- si allega Delibera di Giunta istitutiva dei Parcheggi a Pagamento e approvativa del Capitolato.

Cordiali saluti.

Il Dirigente del Settore V
Arch. Antonio Pini

Settore 5 – Lavori Pubblici, Patrimonio, Ambiente, Protezione Civile

COMACCHIO

CONTRASTA QUESTI DIVIETI

ASSOCIARSI CONSENTE OGNI GIORNO DI COMBATTERLI, FINO A FARLI RIMUOVERE