

Teste a difesa: *La questione verteva sul fatto che alle famiglie in autocaravan non veniva più permessa, di fatto, la sosta e la circolazione nel comune, era intervenuto soprattutto l'atto, quello dell'apposizione di sbarre in alcuni parcheggi, sbarre a due metri di altezza da terra, per cui di fatto alle famiglie in autocaravan era preclusa la possibilità, è preclusa tutt'ora la possibilità di sostare nei parcheggi*

Difesa: *e all'interno del Comune, a parte nei parcheggi, erano previsti degli stalli con divieti?*

Teste a difesa: *era prevista un'area di sosta, Casa Mora, e poi credo anche aree soste private (...) qualche altra credo che sono parcheggi privati.*

c) « (...) per l'assegnazione della gestione dei parcheggi e del trasporto pubblico» (secondo capoverso); «per concedere autorizzazioni a costruire e gestire infrastrutture a soggetti privati» (terzo capoverso)

Installate le barre limitatrici d'altezza, il Comune ha quindi affidato a soggetti privati l'incarico di costruire e gestire i parcheggi ove avrebbero dovuto confluire le autocaravan a seguito delle sbarre anticamper.

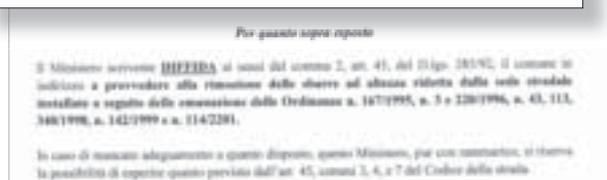
Stesso discorso, con riferimento alla gestione del trasporto pubblico, dato che in Castiglione della Pescaia questo è gestito dalla RAMA SpA.

d) « (...) per sperperare i miliardi delle entrate comunali»

L'illegittimità delle sbarre anticamper - riconosciuta persino dal Giudice del processo di primo grado - certamente ha giustificato l'espressione "sperpero", da intendersi nel senso di spreco di denaro, di denaro pubblico speso male.

Al riguardo, peraltro, non si può non notare che con tali sbarre si impedisce a tutt'oggi alle autocaravan la circolazione e la sosta nel comune di Castiglione della Pescaia; al punto che - in modo del tutto discriminatorio rispetto agli altri veicoli - laddove le autocaravan intendano anche semplicemente sostare (nota bene: *e non campeggiare!*), sono costrette a recarsi in apposite aree attrezzate a pagamento.

L'elevato costo sostenuto per le barre limitatrici d'altezza dall'amministrazione castiglionesa unita alla loro indiscussa - e indiscutibile - illegittimità, provata dalle già citate note ministeriali (**Note del Ministero dei trasporti prot. n. 0031543 del 2 aprile 2007, prot. n. 0059453 del 20 giugno 2007 e prot. n. 0104811 del 15 novembre 2007**), ha dunque consentito a Pier Luigi Ciolli, e certamente a buon diritto, di parlare di *sperpero* del denaro pubblico, visto che il Comune avrebbe dovuto procedere alla rimozione di tutte le sbarre installate. Queste dunque, e in estrema sintesi, le ragioni che,



unite alla circostanza che a motivo dell'articolo di Pier Luigi Ciolli vi era stata *unicamente* la volontà di far conoscere all'opinione pubblica l'illegittimità dell'operato del Sindaco - e non certamente quella di accusare la Faenzi di *abuso d'ufficio*, come invece erroneamente ritenuto dal primo giudice - ci hanno indotto a sottoporre la decisione del giudice di primo grado al vaglio di giudici superiori.

Tali presupposti di pensiero, infatti, non potevano certamente rendere condivisibile né in alcun modo accettabile la sentenza del giudice di primo grado nella parte in cui assumeva non provata la verità di taluni addebiti contenuti nella pubblicazione di Pier Luigi Ciolli.

Per vero, però, c'era anche di più.

Nel caso di Pier Luigi Ciolli - come si è già detto - non si trattava di cronaca, ma di *critica*, cioè di *un giudizio*, di *un'opinione* che come tale non poteva pretendersi rigorosamente obiettiva, e il requisito della *verità del fatto* evidentemente mal si attaglia all'opinione in sé.

In materia di critica, la maggiore elasticità del requisito della *verità del fatto*, peraltro, è pacificamente riconosciuta anche da parte della giurisprudenza della Corte di Cassazione (organismo