

Il caso Tropea è l'ennesima dimostrazione della rilevanza del fenomeno 'circolazione autocaravan'. Infatti, accade spesso che i provvedimenti con i quali gli enti locali limitano la circolazione di tali autoveicoli suscitino particolare clamore: la cittadinanza si divide tra pareri favorevoli e contrari, gli amministratori si arroccano dietro argomentazioni inconsistenti, i commercianti si lamentano perché si penalizza il turismo, i gestori delle strutture ricettive gioiscono sperando in maggiori affluenze.

Tutto ciò dimostra che la circolazione delle autocaravan è un fenomeno di rilevanza sociale sotto molteplici punti di vista.

Al riguardo, paiono illuminate le parole con le quali il deputato Fausti introduceva la sua proposta di legge in materia di *disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*.



La proposta dell'onorevole Fausti è diventata Legge n. 336 del 14 ottobre 1991 poi recepita nel nuovo Codice della Strada. All'intervento legislativo hanno fatto seguito molteplici chiarimenti resi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministero dell'Interno con direttive e circolari. A titolo meramente esemplificativo si ricorda la direttiva del Ministero dei Trasporti prot. 0031543 del 02.04.2007 recepita e diffusa a tutti gli Uffici Territoriali del Governo da parte del Ministero dell'Interno con circolare n. 0000277 del 14.01.2008.

Con la citata direttiva, il Ministero dei Trasporti ha fornito chiarimenti sulla corretta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan illustrando altresì i vizi più ricorrenti dei provvedimenti che dispongono la collocazione della segnaletica in materia di autocaravan.

Nonostante ciò, sono ancora molte le pubbliche amministrazioni che emettono ordinanze abnormi, senza alcun fondamento, prive di copertura tecnico-giuridica. Gli enti locali si trincerano dietro esigenze di tutela del territorio, salvaguardia della pubblica incolumità e molteplici altre inconsistenti motivazioni che fanno di un'ordinanza una scatola vuota di contenuti, la cui finalità è quella di allontanare dalla strada l'utente di autocaravan.

Non v'è dubbio che un Sindaco debba preoccuparsi di tutelare il territorio che amministra. È altrettanto evidente che debba farlo nel rispetto della legge, utilizzando gli strumenti che l'ordinamento giuridico mette a sua disposizione: nel caso di Tropea gli strumenti sanzionatori previsti dagli articoli 15 ovvero 185 del Codice della Strada.

Peraltro, utilizzando tali strumenti il Comune di Tropea avrebbe evitato oneri a carico del cittadino e della pubblica amministrazione:

- oneri e costi legati alla predisposizione, pubblicazione, esecuzione dell'ordinanza numero 1/2011 ivi inclusi quelli dovuti all'installazione della segnaletica;
- oneri e costi derivanti dal ricorso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha coinvolto altresì il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Sicilia e la Calabria;
- oneri e costi legati alla predisposizione, pubblicazione, esecuzione del provvedimento di revoca dell'ordinanza numero 1/2011 ivi inclusi quelli dovuti alla rimozione della segnaletica illegittimamente installata.

STIAMO LAVORANDO PER FAR REVOCARE LE ORDINANZE ANTICAMPERISTI, CONSEGUENDO SEMPRE CONTINUI RISULTATI

PER LEGGERLI APRIRE :
http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/ancora_divieti/index.html