

IL SENATO

DDL 2363

foto di Aurelio Valentini

**L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
è in collaborazione tecnica per il successo del Disegno di Legge.
La cosa più semplice è presentarvi
l'intervento dei Senatori Mauro Fabris e Ida Dentamaro.
Pier Luigi Ciolli**

30

SENATO DELLA REPUBBLICA XIV LEGISLATURA

**DISEGNO DI LEGGE N. 2363
d'iniziativa dei senatori FABRIS
e DENTAMARO
comunicato alla Presidenza il 2 Luglio 2003
Nuove norme in materia di autocaravan
e modificazioni al decreto legislativo
30 aprile 1992, n. 285,
e successive modificazioni.**

Onorevoli Senatori. La nuova stagione di vacanze è iniziata e puntualmente si ripropongono i problemi per i proprietari di autocaravan a causa delle varie limitazioni poste dai comuni italiani per quanto riguarda la possibilità di sosta o di parcheggio degli stessi. Con protervia ed impegno meritevoli delle migliori cause, alcune amministrazioni proseguono costantemente una vera e propria «persecuzione» nei confronti delle famiglie che viaggiano in autocaravan mettendo in campo tattiche sempre diverse per eludere le leggi e impedire la circolazione o la sosta di tali veicoli. In realtà, già dal 1986, il Ministero dei lavori pubblici, ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, chiariva l'ambito di tali limitazioni stabilendo che i sindaci potevano attivarle riferendosi unicamente all'articolo 4 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, (vecchio codice della strada). In particolare, a pagina 22 della Gazzetta Ufficiale n. 17 del 22 gennaio 1986, punto D - Disciplina della circolazione stradale nei centri abitati - il Ministero ricordava: «la sosta dei veicoli va compresa nella nozione tecnica ed in quella giuridica di circolazione stradale [...] provvedimenti a carico delle sole autocaravan non sono ammissibili [...] e mai dunque in termini puramente discriminatori rispetto ad altri autoveicoli recanti le stesse caratteristiche di peso e/o ingombro».

Punto E - Conclusioni - «[...] la possibilità che le autorità competenti emanino autonomi provvedimenti in grado anche di incidere, in



Nella foto, il Senatore Mauro Fabris

certa misura, sulla libera circolazione degli automezzi in questione» può avvenire solo richiamandosi a distinte e specifiche discipline normative e ove si riscontri l'assoluta necessità di precludere l'accesso agli autocaravan, «al contrario in nessun caso potrà procedersi in base a divieti di circolazione e sosta sulle strade, che si possano configurare come effettiva azione aprioristica di indiscriminata repressione, dato che le autocaravan hanno la medesima libertà di circolazione rispetto agli altri autoveicoli di pari ingombro, cui sono perfettamente equiparate ai fini della dinamica della circolazione». Per eludere tali indicazioni, molte amministrazioni emanavano ordinanze, richiamando in premessa genericamente gli articoli 5, 6, 7 del vecchio codice della strada senza però riportare i motivi tecnici che avrebbero giustificato il divieto d'accesso al parcheggio agli autocaravan. Tuttavia, anche avendo riguardo al vecchio codice della strada, si evince che tali provvedimenti possono essere emessi solo con ordinanze motivate che possono limitare la circolazione di tutte o di alcune cate-

rie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dall'allora Ministro dei lavori pubblici, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente, il Ministro per i problemi delle aree urbane ed il Ministro per i beni culturali e ambientali nonchè per motivi di sicurezza pubblica in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade.

Anche con l'entrata in vigore del nuovo codice della strada, decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la ratio legis non cambia in quanto la discriminazione o la limitazione diretta ad una particolare categoria di veicoli può essere ammissibile soltanto se richiesta da accertate e motivate esigenze della circolazione stradale (articoli 5, 6, 7 del nuovo codice della strada). Ciononostante, gran parte delle ordinanze emesse dalle pubbliche amministrazioni continuano a riportare motivazioni non idonee a giustificare e sorreggere le relative prescrizioni. In alcuni casi addirittura i sindaci hanno addotto giustificazioni per impedire la circolazione degli autocaravan che si sono rivelate di una superficialità, genericità ed erroneità addirittura esemplari in quanto riferivano di problematiche aggiuntive alla circolazione senza che si fosse deliberato, come invece previsto dal codice della strada, il PUT (Piano urbano del traffico) per il comune interessato. In verità i provvedimenti limitativi della circolazione degli autocaravan possono essere ammessi, in astratto, soltanto per comprovate e motivate esigenze di circolazione stradale, per cui un sindaco quando vieta l'accesso ad un parcheggio agli autocaravan, consentendolo invece alle autovetture, viola la legge perchè non sussiste diversità in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade tra i due autoveicoli. Uno schema estratto dai mensili «Quattroruote» ed «Autocaravan» di gennaio 1997 dimostra come sul mercato esistono autovetture di grossa cilindrata di dimensioni pari, se non addirittura superiori, a quelle di alcuni autocara-