



Rivista dal 2010

NUOVE DIREZIONI

CITTADINO e VIAGGIATORE



LE SOLUZIONI PER RILANCIARE
IL TURISMO

www.nuovedirezioni.it

PER SVILUPPARE IL TURISMO

Interventi per incrementare il turismo,
per fruire agevolmente del territorio, per ridurre
l'inquinamento atmosferico, per diminuire gli incidenti

di Pier Luigi Ciolli

La Rinascita socioeconomica del Paese può e deve partire dai Comuni, attivando una strategia tesa a promuovere il Turismo Integrato, la Protezione Civile, la sicurezza stradale, l'igiene pubblica, facendo proprie le indicazioni contenute nelle pagine che seguono.

Il Sindaco che attiverà il Sito Internet Uniformato riceverà da questa rivista la diffusione gratuita degli itinerari a tema che mostrano le opportunità di fruizione del territorio comunale. L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti è pronta a partecipare gratuitamente con i propri tecnici a incontri di lavoro organizzati dalle Pubbliche Amministrazioni. Sempre il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

Nelle seguenti pagine vengono proposte alcune soluzioni da adottare e informazioni tecniche. Diritto/dovere di ogni cittadino è inviare al Sindaco del proprio Comune, alla Regione, al Governo che sarà costituito e ai nuovi parlamentari il presente documento.

INDICE

- 1** Uniformare il sito Internet pag. 3
- 2** Per ottimizzare le risorse pag. 11
- 3** I campeggi municipali multifunzionali pag. 41
- 4** Per contrastare il bivacco e il campeggiare abusivo pag. 49
- 5** La costruzione e organizzazione dei parcheggi pag. 69
- 6** Progettazione e manutenzione delle strade pag. 87

UNIFORMARE IL SITO INTERNET:

- per attrarre il turismo;
- per ridurre la circolazione stradale con conseguente riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- per ottimizzare gli interventi in caso di emergenza.

Chi abbiamo eletto ad amministrare il territorio e il Paese s'impegna, a parole, a promuovere lo sviluppo del turismo ma poi passa il tempo e non si raggiungono i numeri di visitatori auspicati, nonostante l'Italia sia la prima nazione al mondo per il numero di opere d'arte e per essere una penisola nel Mediterraneo con panorami mozzafiato.

Da decenni la delocalizzazione della produzione industriale e l'importazione di prodotti esteri, provenienti da paesi come la Cina e l'India, hanno messo in ginocchio, per meglio dire fatto chiudere, le nostre piccole e medie imprese artigianali, commerciali e industriali.

Pertanto, è importante incentivare il Turismo Integrato a partire dalla diffusione delle informazioni che descrivono ogni Comune nei suoi molteplici aspetti.

Uno dei fattori che impedisce lo sviluppo del Turismo Integrato, cioè di tutte le sfaccettature che compongono l'accoglienza nel territorio, è che ognuno dei 7.904 Comuni ha un sito Internet diverso dagli altri.

Ciò comporta, per chi lo consulta, una perdita di tempo o, addirittura a causa della confusione creata, di abbandonarlo, rinunciando a visitare quel territorio.

Il turista, o l'ospite che viaggia per lavoro, vuole conoscere agevolmente, con un click, le indicazioni stradali per raggiungere mete d'interesse, i parcheggi, le strutture ricettive, l'elenco delle guide turistiche autorizzate, i punti di ristoro, i luoghi da visitare, i servizi pubblici e tutto ciò che il territorio offre, come essere assistito in caso di necessità.

Al contrario, i siti Internet dei Comuni sono pieni di foto e messaggi pubblicitari dove, per esempio, non troviamo al volo cosa fare in caso di emergenze oppure come muoverci sul territorio.

Non solo: essendo diversi tra loro, tutte le volte si deve perdere tempo prezioso per capire le varie modalità di ricerca, e questo può determinare, in caso di emergenze, danni a persone e cose, oltre a ridurre le presenze turistiche su un territorio che già dal sito Internet si evidenzia un'incapacità a saper organizzare e ospitare.

Sollecitiamo l'intervento della ANCI, delle Regioni, del Governo e dei parlamentari, delle Associazioni dei commercianti, artigiani e industriali nonché di tutti i sindacati dei lavoratori perché lo sviluppo del turismo consente di mantenere e creare nuovi posti di lavoro, adottando quanto proposto.

La home page del Sito Internet Uniformato che illustriamo, presenta l'indice dove, cliccando su ogni voce, si apriranno a cascata altri menu e/o documenti.

Una volta che un Comune abbia allestito il Sito Internet Uniformato, inserire i dati sarà velocissimo, sempre che, a chi si occupa degli aggiornamenti pervengano i flussi dei dati dai vari settori del Comune e dai soggetti privati, in correzione dei dati già esistenti oppure quali nuovi inserimenti.

FAC SIMILE DI HOME PAGE



Informativa privacy

comune WIFI

OPEN DATA

SUAP



Webmaster Seguici su cerca _____



PIANO COMUNALE DI EMERGENZA

112

NUMERO UNICO gratuito per tutte le emergenze



ASSISTENZA SANITARIA



METEO, TERREMOTI, FULMINI, CAMPI MAGNETICI



COME SPOSTARSI SUL TERRITORIO



IL TERRITORIO, GLI EVENTI E I SERVIZI



CIRCOLAZIONE STRADALE



SERVIZI PER L'IGIENE PUBBLICA



DI PUBBLICA UTILITÀ



IN COMUNE



COMUNE



URP



ALBO PRETORIO



AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE

I CONTENUTI DEI SINGOLI SETTORI



PIANO COMUNALE DI EMERGENZA

Tipo di Allerta e tipo di emergenza, esercitazioni secondo il metodo Augustus, Manuale sull'autoprotezione nelle emergenze (un manuale è acquisibile gratuitamente scaricandolo dal link http://www.incamper.org/dettagli_publicazione.asp?id=6 oppure acquisendone altri presenti su Internet e creandone uno specifico), Aree di Attesa Sicura, Aree di Ricovero, Aree di Ammassamento, ordinanze, deliberazioni, Consulenti e collaboratori, Personale, servizi erogati, interventi straordinari e di emergenza.

L'aspetto fondamentale del Piano di emergenza comunale è la sua funzione pubblica. Il Piano, cioè, non deve essere un documento riservato agli addetti ai lavori, ma deve essere adeguatamente diffuso e messo a disposizione del normale cittadino, in modo da far conoscere i rischi della realtà locale e diffondere conoscenza anche nel campo della gestione del rischio.

Questo affinché ogni cittadino sia messo nelle condizioni di affrontare le situazioni emergenziali con coscienza e al fine di ridurre i rischi per sé stesso e per gli altri. Il Piano di Emergenza Comunale è la progettazione e organizzazione di tutte le attività e procedure che dovranno essere adottate per affrontare un evento calamitoso nel territorio di interesse, un sistema articolato di procedure, organizzazione, risorse e scambio di informazioni. È lo strumento operativo che razionalizza e organizza le procedure d'intervento nelle emergenze dell'apparato comunale, delle aziende erogatrici dei pubblici servizi e l'intervento del volontariato, in modo da ottenere la massima efficienza in caso di conclamata emergenza, con operazioni di primo soccorso alla popolazione, utilizzo del volontariato, informazione alla popolazione sui rischi del territorio, al ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di reti strategiche, la gestione amministrativa della comunità, per fronteggiare le necessità più urgenti con utilizzo di risorse necessarie per il ritorno alla normalità.

La corretta stesura tiene in considerazione i rischi e le variazioni degli scenari attesi che possono colpire un determinato territorio e le sue caratteristiche quali corsi d'acqua, territorio montuoso o pianeggiante, vallivo, frazioni poste in località disagiate, infrastrutture ferroviarie, viarie, aeroportuali, scuole, ospedali, attraverso la raccolta di dati e di cartografia e la predisposizione di appositi scenari di rischio, valutando quali conseguenze possano interessare, in base alla vulnerabilità del luogo, al tipo di abitazioni, ai siti sensibili come scuole e ospedali, gli insediamenti industriali o ancora il numero di abitanti e loro eterogeneità, considerando la presenza di bambini e anziani e le varie disabilità. (alcune frasi sono estratte da <https://www.teknoring.com/guide/guide-sicurezza-e-ambiente/piani-emergenza-comunale-protezione-civile/>).



ESPERTI IN PROTEZIONE CIVILE

Organizzazione di volontariato

www.epcv.it

112 NUMERO UNICO GRATUITO PER TUTTE LE EMERGENZE

POLIZIA MUNICIPALE: telefoni, PEC, mail, indirizzi, coordinate GPS, settori e competenze, Regolamento e Carta dei Servizi.



ASSISTENZA SANITARIA

- **GUARDIA MEDICA TURISTICA:** telefoni, mail, indirizzo, coordinate GPS. Indispensabile la presenza di una segnaletica esterna all'edificio per ben individuare il Servizio, una bacheca esterna con indicato l'orario, le farmacie, pronti soccorsi, ospedali, laboratori analisi, la presenza di un addetto al front office e telefono, stalli di sosta gratuiti con disco orario.
- **ELISUPERFICI:** telefoni, mail, indirizzi, coordinate GPS, PEC.
- **PRONTO SOCCORSO:** telefoni, mail, indirizzi, coordinate GPS.
- **OSPEDALE:** telefoni, mail, indirizzi, coordinate GPS, PEC.
- **FARMACIA:** telefoni, mail, indirizzi, coordinate, mail, PEC, coordinate GPS.
- **LABORATORI ANALISI:** telefoni, mail, indirizzi, coordinate GPS, PEC.
- **PERSONE CON DISABILITÀ:** telefoni per informazioni e per la rimozione dei veicoli che occupano stalli di sosta riservati ai disabili. Concessione della libera circolazione stradale anche se il veicolo è Euro 0, libera circolazione stradale nelle zone a traffico limitato, sosta gratuita su strade e piazze pubbliche e in parcheggi gestiti da società partecipate dal Comune e/o autorizzati dal Comune, esclusione dalla limitazione di parcheggio a tempo.



METEO, TERREMOTI, FULMINI, CAMPI MAGNETICI

Previsioni meteo giornaliero e a distanza di: mari, laghi, venti, intensità UV, precipitazioni, temperature, umidità, indicazioni sulla qualità dell'aria, mappe rilevamento fulmini, terremoti.



COME SPOSTARSI SUL TERRITORIO

- Mappa interattiva di tutto il territorio: edifici dove si svolgono attività di pubblico servizio, porti, aeroporti, centri commerciali, parcheggi, capolinea dei trasporti pubblici con i relativi percorsi, piste ciclabili, fontanelle acqua potabile, gabinetti, stazioni taxi, isole per la raccolta differenziata, strutture ricettive alberghiere, paralberghiere, extralberghiere, all'aperto, ristoranti, guardia medica turistica, pronto soccorso, ospedali, farmacie, laboratori analisi, stazioni di servizio carburanti, stazioni di ricarica per veicoli elettrici, luoghi di culto e cimiteri.
- Welcome card: Indirizzi dove ritirarla, elenco agevolazioni, accesso gratuito al trasporto pubblico.
- Piste ciclabili.
- ZTL: elenco delle zone a traffico limitato.
- Strade con limitazione ai veicoli Euro: indicazioni Euro.
- Strade con limitazione ai motocicli e ciclomotori Euro: indicazioni Euro.
- Porto: indirizzo, collegamenti, orari, imbarchi, tariffe, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Aeroporto: indirizzo, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Stazione ferroviaria: indirizzo, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Trasporto pubblico autobus: itinerari, orari, capolinea fermate, tariffe, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Metropolitana: itinerari, orari, capolinea fermate, tariffe, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Tramvia: itinerari, orari, capolinea fermate, tariffe, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Taxi e taxi merci posteggi: indirizzi, telefoni, mail, WhatsApp.
- Taxi e taxi merci: centrali telefoniche telefoni, mail, PEC, WhatsApp.



IL TERRITORIO, GLI EVENTI E I SERVIZI

- Tassa di soggiorno.
- Eventi: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC, WhatsApp degli organizzatori, valutazioni impatti ambientali, valutazione inquinamenti acustici, piani di sicurezza adottati, itinerari alternativi, cartina stradale.
- Itinerari a tema: per gite scolastiche, per i circoli anziani, per persone con disabilità, per saccopelisti, tendisti, cicloturisti, motociclisti, camperisti, caravanisti, canoisti, escursionisti a cavallo.
- Carta stradale del Comune: indicazione delle zone demaniali.
- Edifici dove si svolgono attività di pubblico servizio: indirizzo, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC.
- Carta stradale della Provincia.
- Carta stradale della Regione.



CIRCOLAZIONE STRADALE

- Stazioni di servizio carburanti: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC.
- Stazioni di ricarica per veicoli elettrici: indirizzi, coordinate GPS, tariffe se a pagamento.
- Parcheggi gratuiti: numero identificativo, indirizzi, coordinate GPS, cartina stradale.
- Stalli di sosta gratuiti: cartina stradale, coordinate GPS.
- Parcheggi a pagamento: numero identificativo, cartina stradale, coordinate GPS, tariffe, telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Stalli di sosta a pagamento: cartina stradale, coordinate GPS, tariffe.
- Strade soggette alla pulizia con rimozione veicoli: coordinate GPS, cartina stradale.
- Punti dove si sono verificati incidenti: coordinate GPS, cartina stradale.
- Carri attrezzi: indirizzi, tariffe telefoni, mail, PEC, WhatsApp.
- Cantieri in corso: coordinate GPS, itinerari alternativi, cartina stradale.
- Cantieri programmati: date, coordinate GPS, itinerari alternativi, cartina stradale.
- Insidie stradali: **scheda** per segnalarle, illustrata in dettaglio nella pagina che segue.



SERVIZI PER L'IGIENE PUBBLICA

- Gabinetti pubblici gratuiti: indirizzi, coordinate GPS, cartina stradale.
- Gabinetti pubblici a pagamento: indirizzi, coordinate GPS, tariffe, cartina stradale.
- Fontanelle d'acqua potabile: indirizzi, coordinate GPS, cartina stradale.
- Impianti igienico-sanitari per il rifornimento d'acqua potabile e per lo scarico delle acque reflue dei veicoli e dei rimorchi dotati di serbatoi interni di raccolta: indirizzi, coordinate GPS, tariffe se a pagamento, cartina stradale.
- Isole per la raccolta differenziata: indirizzi, coordinate GPS.



SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ

- Elenco guide turistiche autorizzate: indirizzi, telefoni, mail, PEC, WhatsApp, sito Internet.
- Strutture ricettive alberghiere, paralberghiere, extralberghiere, all'aperto: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC, WhatsApp, sito Internet.
- Alberghi, ristoranti, trattorie, pizzerie, ristori: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC, WhatsApp, sito Internet.
- Strutture di supporto ai senza casa: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC, WhatsApp, sito Internet.
- Associazioni locali: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC, WhatsApp, sito Internet.
- Luoghi di culto e cimiteri: indirizzi, coordinate GPS, telefoni, mail, PEC, sito Internet.

PARTECIPA A SALVARE UNA VITA

FACSIMILE da completare e inviare quando incontriamo un'insidia stradale

Al Sindaco del Comune di
 mail *si trova aprendo il sito Internet del Comune*
 PEC *si trova aprendo il sito Internet del Comune*

All'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21
info@coordinamentocamperisti.it - ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

Oggetto: Richiesta di tempestivo sopralluogo per insidia stradale.

...I... sottoscritt...
 nat...a..... il.....
 Residente in
 Via/piazza numero civico
 Posta elettronica
 PEC
 Il giorno alle ore
 proveniente da
 e diretto a
 nel Comune di in provincia di
 percorrendo
(autostrada a pedaggio, autostrada gratuita, Strada Statale, Superstrada, Strada Provinciale, Strada Comunale, Strada vicinale, altro)
 precisamente
(nome della strada, numero della strada, denominazione della strada, altro)
 all'altezza del
(chilometro, numero civico, parcheggio, altro)

RISCONTRA LA SEGUENTE INSIDIA STRADALE:

- stato della strada
(cunette non segnalate, pietrisco, dosso pericoloso, solchi, buca, frana, con illuminazione laterale confondente, con pubblicità laterale confondente, effetto aquaplaning, liquidi scivolosi sulla sede stradale, oggetti abbandonati sulla sede stradale, passaggio di animali non segnalato, altro)
- presenza di dissuasori
(troppo alti, troppo ripidi, deformati, mal segnalati, con illuminazione laterale confondente, con pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di cordoli
(deformati, mal segnalati, poco visibili, sdruciolevoli, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)

- **presenza di segnaletica stradale orizzontale**
(poco visibile, troppo liscia, troppo spessa, confondente, non prevista dal Codice della Strada, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di segnaletica stradale verticale**
(poco visibile, coperta da vegetazione, supporto inadeguato, in posizione errata, confondente, priva sul retro dell'ordinanza istitutiva, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di barriera**
(inesistente, danneggiata, pericolosa, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di una sbarra limitatrice per altezza**
(impedisce l'accesso al parcheggio alla mia autocaravan, impedisce e/o limita l'accesso ad alcuni veicoli dei Vigili del Fuoco, pericolosa in caso di riduzione della visibilità perché non opportunamente presegnalata, installata in violazione del Codice della Strada perché non esistono ostacoli in altezza all'interno del parcheggio)
- **presenza di curva**
(non segnalata, senza visibilità, con visibilità limitata, con illuminazione laterale confondente, con sede stradale con poca aderenza, con pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di incrocio**
(difficile da percepire, segnaletica che impone di fermarsi per comprenderla, con scarsa visibilità, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di tombino**
(deformato, troppo profondo, scivoloso, con illuminazione laterale confondente, con pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di spartitraffico**
(scarsa visibilità dei catarifrangenti, vegetazione invadente, scarsa visibilità della segnaletica, illuminazione scarsa, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- **presenza di barriere bordolaterale (guardrail)**
(privi di una superficie continua sia in senso orizzontale che verticale, inferiori a un'altezza di almeno 80 cm dal piano su strada, spigoli acuti rivolti verso la carreggiata, parti taglienti rivolte verso la carreggiata, scarsa visibilità dei catarifrangenti, privi di manutenzione, non marcate CE, sistemi di ancoraggio danneggiati, terreno di supporto danneggiato, installata in carreggiata con il limite di 50km/h, altro)
- **presenza di lavori in corso**
(sospesi ma con limitazioni in atto, mal segnalati, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, avvisatori di velocità non previsti dal Codice della Strada, cunette non segnalate, pietrisco, dosso pericoloso, solchi, buca, frana, altro)

Per quanto sopra, CHIEDE un tempestivo intervento per ripristinare la sicurezza stradale.

Con l'occasione ricorda che, in caso di incidente con morti e/o feriti a causa di detta insidia, invierà istanza/denuncia all'Autorità Giudiziaria chiedendo di accertare l'esistenza obiettiva di pericolo o di insidie della strada, dovuti a condotta colposa omissiva o commissiva, l'eventuale nesso di causalità tra tale condotta e danni subiti dagli utenti, l'esistenza dei reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime ai sensi degli articoli 589-bis e 590-bis del Codice Penale.

Cordiali saluti e a presto leggervi,

.....
firma leggibile

.....
luogo

.....
data



IN COMUNE

- Comune (sindaco, giunta, consiglieri, commissioni, consulte, quartieri, uffici, garante informazione, servizi, società partecipate, elenco fornitori, concorsi, amministrazione trasparente, piano anticorruzione, documento unico di programmazione, modulistica, bandi gara, atti pubblici, comunicati stampa, rassegna stampa, come fare per...)
- Consiglio Comunale completo degli Ordini del giorno.
- Commissioni Consiliari. Convocazioni e ordini del giorno.
- Catasto delle strade.
- Catasto della segnaletica stradale.
- PUT (Piano Urbano del Traffico).
- Piano Strutturale.
- Statuto Comunale.
- Bilanci.
- Risultati elezioni.



COMUNE

Nome della provincia, nome della regione, Indirizzo, posizione GPS, Numero abitanti, Nome abitanti, Codice avviamento postale, Prefisso telefonico, Codice ISTAT, Codice catastale, Codice Fiscale, Partita IVA, PEC, telefono centralino, telefono Polizia Municipale, Codice univoco ufficio Fatturazione elettronica.



URP

Orari, telefoni, mail, PEC, mail del sindaco, assessori, consiglieri comunali, mail dei singoli servizi, elenco oggetti smarriti, come iscriversi alla newsletter.



ALBO PRETORIO

Essenziale il poter accedere a tutti i provvedimenti emanati.



AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE

Raggruppati secondo le indicazioni di legge, documenti, informazioni e dati concernenti l'organizzazione dell'amministrazione, le sue attività e le relative modalità di realizzazione.

PER OTTIMIZZARE LE RISORSE

Da decenni ormai la delocalizzazione della produzione industriale e l'importazione di prodotti esteri provenienti da paesi come la Cina e l'India ha messo in ginocchio la nostra piccola e media impresa.

Lo sviluppo socioeconomico dell'Italia non può dipendere più dall'industria. È necessario prendere coscienza del fatto che la nostra principale risorsa è il turismo integrato praticabile cioè in molteplici forme e modalità. Per incentivare tale risorsa occorre strategia, organizzazione, professionalità, a partire dalla diffusione delle informazioni che descrivono un territorio nei suoi molteplici aspetti.

Il turista vuole conoscere agevolmente, con un click, le indicazioni stradali per raggiungere mete di interesse, i parcheggi, le strutture ricettive, i punti di ristoro, i luoghi da visitare, i servizi pubblici e tutto ciò che il territorio offre.

Eppure i siti Internet di molti comuni d'Italia non offrono informazioni complete. Tale mancanza non è più giustificabile e ogni sindaco deve attivarsi affinché nel portale dell'ente locale sia pubblicata una **mappa dinamica e/o interattiva di tutto il territorio e nella quale siano utilmente segnalati e quotidianamente aggiornati i seguenti dati:**



1 Tutti gli EDIFICI DOVE SI SVOLGONO ATTIVITÀ DI PUBBLICO SERVIZIO con i relativi orari.

2 Tutti i PORTI, AEROPORTI, CENTRI COMMERCIALI.

3 Tutti i PARCHEGGI, con l'indicazione del numero degli stalli di sosta presenti; se sono liberi oppure a pagamento (e in tal caso le tariffe e il sistema di esazione); eventuali giorni di divieto di sosta per eventi; la presenza di fontanella d'acqua potabile; la presenza di gabinetto autopulente; l'illuminazione; la videosorveglianza; la presenza o meno di un punto d'informazione turistica; la presenza di un ristorante.

4 Tutti i **CAPOLINEA DEI TRASPORTI PUBBLICI** con i relativi percorsi (*fermate, orari e tariffe*); la presenza di fontanella d'acqua potabile e di gabinetto autopulente (*utili sia ai cittadini sia agli autisti*).



5 Tutte le **STAZIONI TAXI** e le tariffe praticate; la presenza di fontanella d'acqua potabile; la presenza di gabinetto autopulente (*utili sia ai cittadini sia ai tassisti*).



6 Tutte le **STRUTTURE TURISTICHE** classificate come **Strutture ricettive alberghiere, paralberghiere, extralberghiere, all'aperto, di mero supporto** (banca dati utile anche in caso di attivazione del Piano Comunale di Emergenza) con indicazione di tutti i recapiti inclusa PEC e sito Internet.

7 Consentire la sosta gratuita in tutto il territorio perché ciò significa accogliere e quindi promuovere il turismo a vantaggio dell'economia locale.

Al contrario, i parcheggi a pagamento disincentivano la visita di una città oltre a costituire una vera e propria coercizione alla quale non è possibile sottrarsi, vista la mancanza di stalli liberi. Inoltre si colpisce chiunque a prescindere dalla capacità contributiva. Per la corretta regolamentazione della sosta nei casi in cui gli spazi disponibili siano pochi, è preferibile creare parcheggi con disco orario anziché a pagamento.



8 Allestire impianti igienico-sanitari per il rifornimento d'acqua potabile e per lo scarico delle acque reflue dei veicoli e dei rimorchi dotati di serbatoi interni di raccolta (ad esempio caravan, autocaravan, autobus turistici).

9 Allestire servizi igienici autopulenti perché l'igiene pubblica è la base di ogni civiltà. I SERVIZI IGIENICI DEVONO ESSERE FRUIBILI DA TUTTI. Nell'allestimento di bagni pubblici e privati occorre superare le suddivisioni (bagno per disabili, bagno per uomini, bagno per donne, bagno per bambini, sia in occasione di rifacimenti sia nelle nuove installazioni. Infatti, il suddividere i servizi igienici per una specifica tipologia di fruizione non ottimizza i tempi di fruizione, comporta un aumento dei costi progettazioni, aumenta i costi per le installazioni e per le manutenzioni.



Gabinetti autopulenti

10 Allestire fontanelle per l'erogazione di acqua potabile quale segno di civiltà.

Un odioso sopruso è quello di negare ai cittadini, il diritto di usufruire di acqua potabile delle fontane, costringendoli acquistarla

Le fontane svolgono anche un importante funzione nell'arredo urbano perché completano il funzionamento degli spazi di uso pubblico, rendendo così vivibile una città e il suo territorio. Si tratta di un l'apparecchio terminale di erogazione dell'impianto idrico pubblico che nel tempo ha visto installare diverse tipologie di fontane:

- quelle che erogano semplicemente acqua potabile e che quindi servono esclusivamente per ristorare il cittadino;
- quelle che hanno anche una funzione estetica, quindi progettate per abbellire il paesaggio in cui si trovano;
- quelle che racchiudono entrambe le caratteristiche sopra citate;
- quelle che hanno una funzione rinfrescante, che tramite i getti d'acqua vaporizzata, aumentano l'umidità dell'aria e rendono l'ambiente caldo più vivibile.

Il nostro intervento è quello di presentare e analizzare diversi tipi di fontane, evidenziando in modo sintetico vantaggi e svantaggi. Le foto sono state scattate in nazioni diverse.

È gradito ricevere correzioni, implementazioni via e-mail inviandole a info@incamper.org.



L'acqua potabile è un bene comune che deve essere garantito

FONTANA A FOTOCELLULA

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente fatta in ghisa, questa fontana è fra le più complete, perché racchiude in sé le principali caratteristiche che dovrebbe avere un erogatore pubblico d'acqua.

Erogatore a una via.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Per evitare un casuale urto contro la colonna, è stata messa in opera intorno alla fontana una pavimentazione antisdrucchiolevole, che ha funzione di prevenzione contro.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- Ha uno strato di vernice protettiva che la protegge dall'usura e dagli agenti atmosferici.
- Il rubinetto non ha né un tasto né una manopola per l'accensione; l'erogazione avviene automaticamente quando ci si avvicina al rubinetto, grazie a un sistema di rilevamento a fotocellula a infrarossi. Questo sistema rende facile l'utilizzo della fontanella anche a bambini e a persone diversamente abili.
- Lo spreco d'acqua è ridottissimo. Al momento che si smette di bere la fotocellula lo rileva e termina quindi l'apporto di acqua.
- Se si tappa il foro del rubinetto, posto in basso, durante il flusso d'acqua, questa zampilla dal foro posto in alto che permette una maneggevolezza maggiore nel bere.



Fontana a fotocellula

- Mantiene le forme della fontana classica, benché sia a un alto livello di tecnologia.
- Per una maggiore igiene, la fontana, quando è inutilizzata, gocciola. Questo non significa, come crede molta gente che l'erogatore ha dei problemi, bensì è un sistema semplice di igienizzazione del rubinetto, che non permette il depositarsi della sporcizia.
- La pavimentazione genera dei canali che limitano le probabilità di bagnarsi le scarpe. Questo avviene perché tali canali aiutano il deflusso delle acque in eccesso che fuoriescono dal basamento.



Fontana a fotocellula, erogatore



Fontana a fotocellula, raccolta

SVANTAGGI

SICUREZZA

- In caso d'impatto, la rigida e spigolosa struttura potrebbe provocare gravi conseguenze.
- A causa del suo colore scuro, la notte è difficile individuarla.

STRUTTURA

- Il suo livello di tecnologia comporta una manutenzione di costo maggiore e a intervalli più ristretti.
- L'erogatore ha solo una via di sfogo dell'acqua, ciò ne limita l'utilizzo a una persona alla volta.
- Manca un tombino nei pressi della fontana, che servirebbe in caso di traboccamento dell'acqua dal basamento a eliminare le acque in eccesso, per evitare la formazione di rigagnoli e pozze.
- Il basamento non è stato progettato per l'eventuale eliminazione dell'accumulo di rifiuti e materiali organici. Quindi si deposita qualunque cosa sulla griglia di protezione, intasando il tubo di scarico delle acque e provocando quindi la fuoriuscita di acqua e sporcizie varie.

FONTANA A TRE VIE A FILO PAVIMENTAZIONE

DESCRIZIONE TECNICA

Costruita tutta in materiale metallico.

Erogatore a tre vie, ognuna angolata rispetto all'altra di 120°. Si aziona a pulsante.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Si trova all'interno di un giardino, quindi i rischi diminuiscono.
- È situata in un'area esterna e adiacente alla via di passaggio, delimitata da una staccionata.

STRUTTURA

- Gli erogatori sono tre, questo permette una fruibilità maggiore alle persone che ne fanno uso.
- Ha uno strato di vernice protettiva che la protegge dall'usura e dagli agenti atmosferici.
- Ogni erogatore sotto di sé ha una griglia con relativo scarico delle acque.
- Molto vicino alla fontana si trova un tombino.
- Esteticamente è complessa, ma si ambienta

bene, grazie al suo colore, nel paesaggio in cui è stata collocata.

- È presente una pavimentazione antisdrucciolevole. Essa, grazie ai canali che forma, limita le probabilità di bagnarsi le scarpe.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- La struttura di questa fontana non è sicura, particolarmente per i bambini che essendo bassi, potrebbero sbattere contro gli erogatori i quali sporgono in maniera troppo accentuata verso l'esterno.
- Il suo colore non la rende facilmente individuabile specialmente la notte.

STRUTTURA

- Occupa molto più spazio rispetto alla fontana analizzata in precedenza.
- Le grate a maglie larghe permettono il passaggio ai rifiuti solidi, che nel tempo si depositano intorno allo scarico delle acque e lo tappano. Di conseguenza le griglie devono essere tolte e deve essere pulito lo scarico, tutto questo processo ha un elevato costo di manutenzione.
- C'è spreco di acqua, la quale continua a sgorgare finché non ritorna a fine corsa il tasto premuto.



Fontana a tre vie a filo pavimentazione

FONTANA ALTEZZA BAMBINO

DESCRIZIONE TECNICA

Fontanella a pedale, il flusso dell'acqua è a zampillo verso l'alto e l'ugello è posizionato centralmente al piatto di scolo dell'acqua.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova lungo una carreggiata, ma all'interno di un percorso pedonale.
- Benché la sua superficie sia molto ruvida, in caso di urto le sue linee tondeggianti ridurrebbero i danni.

STRUTTURA

- Questa fontana si adatta perfettamente ai tratti del paesaggio in cui si trova, sembra parte integrante del percorso pedonale. Questa impressione è resa ben visibile grazie al colore e al materiale, simile alla roccia, di cui è costruita la fontana e l'effetto che creano i sassi incastonati.
- La cupola celeste posta all'apice della colonna serve per defluire l'acqua, che sgorga nel suo baricentro, generando un gioco di luci e riflessi, grazie al sole, unici nel suo genere.
- L'altezza della fontana, come si vede in foto, è bassa, per permettere anche ai piccoli di dissetarsi.
- La manopola in questo caso è stata sostituita da un pedale posto a terra all'interno di una incavatura della fontana, progettato su misura per l'uomo; è molto comodo quando ci si accinge a bere.

SVANTAGGI

SICUREZZA STRADALE

- In caso d'impatto, i danni potrebbero essere considerevoli.
- Non è visibile, specialmente in assenza di luce, perché si confonde col paesaggio.

STRUTTURA

- In caso di malfunzionamento, la maneggevolezza nella riparazione verrà meno, a causa dei ristretti e scomodi spazi di lavoro.
- Manca un tombino nei pressi della fontana e, benché il terreno in cui è posta la fontana sia filtrante, il tombino è necessario per i motivi elencati in precedenza.
- Esteticamente in disaccordo, sia come materiali, sia a livello cromatico, sono la struttura della fontana e la cupola posta all'apice.



Fontana altezza bambino

- Una sola via d'uscita dell'acqua ne riduce la fruibilità

FONTANA A POMPA

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente di ghisa.

Le linee di questa fontana ricordano le caratteristiche che avevano gli erogatori pubblici di acqua nella prima metà del Novecento, quelle chiamate "a pompa".

Erogatore a una via.



Fontana a pompa

VANTAGGI**SICUREZZA**

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Non ha spigoli pronunciati, per cui, in caso d'urto si riducono i rischi di farsi male.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- Ha uno strato di vernice protettiva che la protegge dall'usura e dagli agenti atmosferici.
- Il rubinetto non ha né un tasto né una manopola per l'accensione; questa avviene muovendo la leva, verso l'alto e verso il basso, che grazie a un sistema di pompaggio direttamente collegato alla falda acquifera, fornisce l'acqua.
- Per una maggiore igiene, la fontana, quando è inutilizzata gocciola.
- La fontana giace direttamente su una canalizzazione coperta da apposita griglia.

SVANTAGGI**SICUREZZA**

- In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi conseguenze.
- La pavimentazione attorno è scivolosa.

STRUTTURA

- Il sistema di accensione per l'afflusso dell'acqua rende difficile l'utilizzo della fontanella per i bambini e per persone diversamente abili.
- Non c'è maneggevolezza durante l'abbeveraggio perché il flusso e la portata dell'acqua sono elevati.
- La sua tecnologia è arretrata rispetto al periodo in cui si trova.
- A causa del suo colore scuro, di notte è difficile individuarla.
- È situata vicino a un'area dove vi si trovano animali, questo rende poco igienica l'aria e quindi la superficie della fontana.
- L'erogatore ha solo una via di sfogo dell'acqua, ciò ne limita l'utilizzo a una persona alla volta.

**FONTANA A RUBINETTO
INCASTONATA NELLA ROCCIA****DESCRIZIONE TECNICA**

La fontana in realtà è un rubinetto, incastonato nella roccia, collegato alla rete idrica. La sua messa in opera sembra sia stata improvvisata.



Fontana a rubinetto incastonata nella roccia



Fontana a rubinetto incastonata nella roccia

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova lungo una carreggiata ma immersa in un percorso pedonale.
- Il masso su cui si trova la fontanella è visibile.

STRUTTURA

- La roccia, in origine già esistente, è stata usata come struttura e punto di appoggio per questo erogatore di acqua potabile.
- Ciò ne determina una spesa per la realizzazione evidentemente ridotta.
- Poca manutenzione, finalizzata solo al rubinetto.
- La struttura non ha bisogno di vernici protettive.
- Il deflusso dell'acqua avviene sulla roccia. L'acqua cade direttamente sulla canalizzazione che giace sotto la fontana ed è trasportata via grazie all'inclinazione della pavimentazione.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- In caso d'urto i danni potrebbero essere notevoli.
- La pavimentazione attorno alla fontana è scivolosa.

STRUTTURA

- Una sola via d'erogazione ne riduce la fruibilità.
- Occupa molto più spazio rispetto alla fontana analizzata in precedenza.
- C'è spreco d'acqua, poiché continua a sgorgare finché non ritorna a fine corsa il tasto premuto.
- È scomoda da usare a causa dell'inclinazione del rubinetto e a causa della morfologia della roccia.
- Non è stato progettato un rimedio per non bagnarsi le scarpe.
- In caso di malfunzionamento, la maneggevolezza nella riparazione verrà meno, a causa dei ristretti e scomodi spazi di lavoro.

FONTANA A VASI DISTACCATI

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente di ghisa, questa fontana a doppio erogatore, è composta di una colonna di fattura robusta che in sommità sdoppia due erogatori. Sotto di essi vi sono i basamenti completamente distaccati dall'intera struttura, somiglianti a vasi che con un collegamento a terra, smaltiscono l'acqua inutilizzata.



VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Per evitare un casuale urto contro la colonna, la pavimentazione messa in opera è di tipo antisdrucchiolevole.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- Ha uno strato di vernice protettiva che la protegge dall'usura e dagli attacchi degli agenti atmosferici.
- Mantiene le forme della fontana classica. Come si può vedere meglio dalla foto i rubinetti sono lavorati in modo da prendere la forma di un viso umano.



- Per una maggiore igiene, la fontana, quando è inutilizzata gocciola. Questo non significa, come crede molta gente che l'erogatore ha dei problemi, bensì è un sistema semplice d'igienizzazione del rubinetto, che non permette mai il depositarsi di sporcizia.
- I basamenti per la confinazione e raccolta dell'acqua in caduta sono di volume molto ampio; quindi, anche nel caso in cui il tubo si dovesse intasare, c'è bisogno di molti passaggi per arrivare al traboccamento dell'acqua in eccesso.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- In caso d'impatto, la rigida e spigolosa struttura potrebbe provocare gravi conseguenze.
- A causa del suo colore scuro è difficile individuarla di notte.

STRUTTURA

- L'accensione dell'acqua avviene attraverso un tasto da tenere premuto. Questo sistema non la rende di facile utilizzo, in particolar modo ai bambini e alle persone diversamente abili.
- Vi è spreco d'acqua.
- È assente un tombino nei pressi della fontana che, in caso di traboccamento o perdita d'acqua dal basamento, servirebbe a eliminare quella in eccesso per evitare la formazione di rigagnoli e pozze.
- Fontana d'ingombranti dimensioni.



Fontana con statua e vasca

FONTANA CON STATUA E VASCA

DESCRIZIONE TECNICA

Questa fontana si trova integrata a una colonna che sorregge una statua. In questo caso i diversi materiali si fondono in un'unica struttura di cemento e bronzo completa di vasca.

Le linee di questa struttura mettono principalmente in rilievo la statua e in secondo luogo la fontana. Sono presenti quattro erogatori d'acqua, ognuno uscente da un lato della colonna.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Non ha spigoli pronunciati, ed è posta su un

piano rialzato chiamato piattaforma che ne riduce le probabilità d'urto.

- Grazie al suo colore chiaro, è ben visibile anche la notte.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- I rubinetti non hanno né un tasto né una manopola per l'accensione, perché l'acqua sgorga in modo continuo senza fermarsi.
- La continua uscita d'acqua la rende igienizzata.
- La fontana giace dentro una vasca, la quale serve a rinfrescare l'aria.
- Questa fontana non ha solo la funzione di fornire acqua o di abbellire l'ambiente

cittadino. La statua, la vasca, la fontana sono tre elementi fusi insieme, atti a creare un'una figura armonica nell'arredo urbano, che dovrebbe mostrare: un'eccezionale lato estetico impostato dalla maestosa statua posta all'apice dell'intera struttura; un servizio nei confronti del cittadino, che viene dissetato; un'idea di purezza e limpidezza dell'acqua che scorre e forma una vasca piena d'acqua; e infine un'azione di rinfrescamento dell'aria tramite la vaporizzazione dell'acqua all'interno della vasca.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi danni.
- La pavimentazione attorno è scivolosa.

- I pilastri attorno alla piattaforma non riducono certamente i rischi d'urto.

STRUTTURA

- Difficile l'utilizzo della fontanella per bambini e persone diversamente abili. Non c'è maneggevolezza durante l'abbeveraggio perché il flusso è continuo e distante dal bordo della vasca.
- L'acqua forma sulla colonna di cemento uno strato di muffa che attacca l'intonaco.
- La sua tecnologia non è avanzata.
- Lo sviluppo della fontana si dimostra troppo ampio: lo spazio della piattaforma e quello che occupano i pilastri sono eccessivi per una fontana.
- Spreco esagerato d'acqua.
- Molta manutenzione per tenere l'intera struttura pulita e sempre funzionante.

FONTANA IN STILE CLASSICO

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente di ghisa, questa fontana è fra le più semplici. Erogatore a una via.



Fontana in stile classico

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Per evitare un casuale urto contro la colonna, è stata messa in opera intorno alla fontana una pavimentazione antisdrucciolevole che ha funzione di prevenzione.



Fontana in stile classico

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- Ha uno strato di vernice protettiva che la protegge dall'usura e dagli attacchi degli agenti atmosferici.
- Il rubinetto ha un bottone da premere per ottenere l'erogazione.
- Il flusso dell'acqua avviene sia verso il basso, sia verso, l'alto. Questa zampilla dal foro posto in alto che permette una maneggevolezza maggiore nel bere. Se si esige una maggiore pressione da uno dei fori, basta tapparne uno.
- Mantiene le forme della fontana classica.
- Per una maggiore igiene, la fontana, quando è inutilizzata gocciola. Questo non significa, come crede molta gente che l'erogatore ha dei problemi, bensì è un sistema semplice d'igienizzazione del rubinetto, che non permette mai il depositarsi della sporcizia.
- La pavimentazione genera dei canali che limitano le probabilità di bagnarsi le scarpe, questo avviene perché tali canali aiutano a defluire le acque in eccesso che fuoriescono dal basamento.

SVANTAGGI**SICUREZZA**

- In caso di impatto, la rigida e spigolosa struttura potrebbe provocare gravi conseguenze.
- A causa del suo colore scuro, è difficile individuarla di notte.

STRUTTURA

- Spreco d'acqua. L'afflusso termina solo quando il pulsante torna nella sua posizione iniziale.
- L'erogatore ha solo una via di sfogo dell'acqua, ciò ne limita l'utilizzo a una persona alla volta.
- Manca un tombino nei pressi della fontana, che servirebbe in caso di traboccamento dell'acqua dal basamento a eliminare quella in eccesso, per evitare la formazione di rigagnoli e pozze.
- Il basamento non è stato progettato per l'eventuale eliminazione dell'accumulo di rifiuti e materiali organici. Questo fa sì che si depositi qualunque cosa sulla griglia di protezione intasando il tubo di scarico e provocando quindi la fuoriuscita di acqua e sporcizie varie.

FONTANA MONUMENTALE**DESCRIZIONE TECNICA**

Questa fontana è unita a una colonna sopra la quale vi è una statua. I diversi materiali si fondono in un'unica struttura di cemento e bronzo, e la vasca è incassata nel terreno ed è chiusa da una griglia. Le linee di questa struttura mettono principalmente in rilievo la statua e in secondo luogo la fontana. È presente un solo erogatore d'acqua, uscente dalla colonna.

VANTAGGI**SICUREZZA**

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Il suo colore chiaro le permette di essere visibile anche di notte.

STRUTTURA

- Sarà duratura nel tempo grazie alla sua forte struttura.



- Il rubinetto non ha né un tasto né una manopola per l'erogazione, perché l'acqua sgorga in modo continuo.
- La continua uscita d'acqua igienizza l'erogatore.
- La fontana è integrata con la colonna che poggia direttamente a terra. L'acqua sgorgante finisce in una vasca incassata sotto il livello del piano calpestabile, coperta da una griglia sulla quale vi si può camminare, tale vasca, ha il bordo che fuoriesce dal piano di pochi centimetri.
- Questa fontana non ha solo la funzione di fornire acqua o di abbellire l'ambiente cittadino. La statua, la vasca, la fontana, come si è spiegato prima, sono tre elementi fusi insieme e hanno quelle caratteristiche che abbiamo già menzionato.
- Questa fonte eroga acqua proveniente direttamente dalla falda, non è trattata ed è quindi acqua di fonte.
- Viene primariamente usata per il riempimento di recipienti, ciò è dovuto al posizionamento del rubinetto alla base.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- La struttura ha spigoli pronunciati, caratteristica pericolosa.
- In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi danni.
- La pavimentazione attorno è scivolosa.

STRUTTURA

- Difficile l'utilizzo della fontanella per i bambini e per persone diversamente abili.
- Non c'è maneggevolezza durante l'abbeveraggio perché il flusso è continuo e l'ugello è troppo basso tanto da essere quasi a terra. Questa caratteristica ne limita l'impiego perché permette solo il riempimento di contenitori: bottiglie, bicchieri ecc.
- La sua tecnologia non è avanzata.
- Spreco spropositato d'acqua.
- Molta manutenzione per tenere l'intera struttura pulita e sempre funzionante.
- È presente un solo erogatore, questo ne limita l'utilizzo.



Fontana a muro

FONTANA A MURO

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente fatta di marmo e travertino, questa fontana a mono erogatore è composta di un pilastro di fattura robusta incassato all'interno di un muro. Sotto il rubinetto si trova il basamento integrato al muro, somigliante come forma a un lavandino. Fontanella antica, un tempo usata non solo per bere ma anche per il risciacquo di viveri e vesti.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Per merito del suo colore chiaro, di notte è ben individuabile.
- Non si trova vicino alla sede stradale.

STRUTTURA

- Il terreno intorno alla fontana è assorbente, ciò evita, in caso di traboccamento o perdite, la formazione di pozze o rigagnoli d'acqua, che bagnerebbero le scarpe e aumenterebbero la scivolosità della pavimentazione.
- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.

- Mantiene le forme della fontana antica che ricorda lo stile romano.
- I basamenti per la confinazione e raccolta dell'acqua in caduta, sono di volume molto ampio, quindi, anche nel caso d'intasamento del tubo di scarico, occorrerà molto tempo per arrivare al traboccamento dell'acqua.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi danni.

STRUTTURA

- L'afflusso dell'acqua sarebbe stato continuo. Adesso la fontana non è funzionante ed è semplicemente un monumento da osservare.
- Non ha strato di vernice di protezione.
- Vi era spreco d'acqua.
- Scomoda la posizione che si doveva assumere per accingersi a bere.

FONTANELLA A ZAMPILLO

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente d'acciaio inossidabile, questa fontana è di stile moderno con erogatore a una via.



Fontanella a zampillo

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- In caso d'urto, rispetto alle fontane in muratura o in ghisa, la sua struttura flessibile ne attutisce il colpo.
- Visibile anche di notte.
- Il terreno su cui si trova è un giardino, questo permette alle eventuali perdite d'acqua di essere assorbite.

STRUTTURA

- Il suo peso e le sue dimensioni sono ridotti rispetto alle fontane finora analizzate.
- Durevole nel tempo grazie alla sua struttura inossidabile.
- Il rubinetto è a bottone.
- Il flusso dell'acqua avviene solo verso l'alto, questa zampilla dall'unico foro che permette un'ottimale utilizzo.
- Il suo stile è moderno.
- Per una maggiore igiene, la fontanella quando è inutilizzata gocciola.
- Il piatto su cui cade l'acqua, essendo molto sollevato da terra, non permette a foglie o bastoncini di depositarsi, rendendo difficile l'intasamento del tubo di scarico nonostante sia di piccole dimensioni.

SVANTAGGI

STRUTTURA

- Lo spreco dell'acqua non è ridotto. L'afflusso termina solo quando il pulsante torna nella sua posizione iniziale.
- L'erogatore a una via ne limita l'utilizzo a una persona alla volta.
- Il lavandino, se dovesse capitare, non è stato progettato per le eventuali eliminazione dell'accumulo di rifiuti e materiali organici.

FONTANA MONUMENTALE A QUATTRO VIE

DESCRIZIONE TECNICA

Questa fontana è costruita in modo tale da avere una statua, sotto la quale vi sono quattro rubinetti e una vasca che non ritiene l'acqua ma la fa defluire immediatamente.

Le linee di questa fontana, mettono principalmente in rilievo la statua, in secondo luogo la vasca e poi i rubinetti.



Fontana monumentale

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Non ha spigoli pronunciati.
- Il suo colore chiaro la rende visibile anche di notte.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- I rubinetti hanno una manopola per l'accensione.
- Spreco d'acqua contenuto, poiché è la persona che apre e chiude la manopola per l'afflusso.
- Questa fontana non ha solo la funzione di fornire acqua ma anche di abbellire l'ambiente in cui si trova. La statua, la vasca, la fontana sono raggruppati in un'unica cosa, creata per l'arredo urbano.
- Graziosa la soluzione delle piccole piastrelle all'interno del vaso.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- La pavimentazione attorno è scivolosa.

STRUTTURA

- Difficile l'utilizzo della fontanella per bambini e persone diversamente abili. Così come il flusso

distante dal bordo della vasca la rende poco pratica.

- Il non gocciolamento dei rubinetti causa una mancata igienizzazione dei terminali di erogazione da parte dell'acqua.
- Occorre molta manutenzione per mantenere pulita e funzionante l'intera struttura.

FONTANA STORICA NON FUNZIONANTE, POSTA SU UNA PIATTAFORMA UTILE COME SEDUTA

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente fatta in metallo, questa fontana a mono erogatore, è composta da un fusto circolare, sotto il rubinetto si trova il basamento completamente in metallo somigliante come forma a un calice.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- Posta su un piano rialzato.

STRUTTURA

- È presente una pavimentazione antisdruciol che, grazie ai canali che forma, limita le probabilità di bagnarsi.
- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.



Fontana storica non funzionante, posta su una piattaforma per seduta

- Mantiene le forme delle antiche fontane, con la leva che aziona la pompa dell'acqua.
- Ha uno strato di vernice protettiva, che la protegge dall'usura e dagli attacchi degli agenti atmosferici.
- La vasca per la confinazione e raccolta dell'acqua in caduta è di volume ridotto, quindi nel caso in cui si intasi il tubo di scarico, l'acqua traboccherebbe in poco tempo, andando a creare una situazione di insicurezza.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- In caso di impatto, la massiccia struttura della piattaforma potrebbe provocare gravi danni.

STRUTTURA

- Il rubinetto non ha né un tasto né una manopola per l'accensione, ma questa avviene spostando la leva, verso l'alto e verso il basso, che grazie a un sistema di pompaggio direttamente collegato alla falda acquifera, fornisce l'acqua. Questo è un sistema scomodo.
- L'afflusso dell'acqua sarebbe stato discontinuo. Adesso la fontana non è funzionante ed è semplicemente un monumento da osservare.
- Scomoda la posizione che si doveva assumere per accingersi a bere.
- Il sistema per l'afflusso dell'acqua rende difficile l'utilizzo della fontana per i bambini e per i diversamente abili.
- Non c'è maneggevolezza durante l'uso perché il flusso e la portata dell'acqua sono elevati.
- A causa del suo colore scuro, è difficile individuarla durante la notte.
- L'erogatore ha solo una via di sfogo dell'acqua, ciò ne limita l'utilizzo ad una persona alla volta.

FONTANA A LAPIDE

DESCRIZIONE TECNICA

Questa fontana è una bassa colonna di cemento, dalla quale esce un solo erogatore d'acqua.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- La pavimentazione attorno è anti-sdruciolevole.
- Il suo colore chiaro le permette di essere visibile anche di notte.

STRUTTURA

- Sarà duratura nel tempo grazie alla sua forte struttura.
- L'erogatore è igienizzato dal flusso continuo.
- La fontana è integrata con la colonna che poggia direttamente a terra.
- Il basamento è di volume ampio e smaltisce bene l'acqua.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- La struttura ha spigoli pronunciati, caratteristica pericolosa.
- In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi danni.

STRUTTURA

- Non ha uno strato protettivo. Pertanto, l'acqua e l'umidità deteriorano gravemente l'intonaco della colonna.
- Difficile l'utilizzo della fontanella per bambini e persone diversamente abili.
- Il flusso continuo, se forte, rende difficile il suo utilizzo.
- Spreco spropositato d'acqua.
- È presente un solo erogatore, questo ne limita l'utilizzo.



FONTANA MONUMENTO

DESCRIZIONE TECNICA

È integrata in una colonna che sorregge una statua. In questo caso i diversi materiali si fondono in un'unica struttura le cui linee sono prevalenti nei confronti della fontana. Il suo funzionamento è a ruota.



Fontana monumento

VANTAGGI

SICUREZZA

- Non si trova vicino alla sede stradale.
- La fontana è posta su un piano rialzato chiamato piattaforma che riduce le probabilità d'urto.
- Il suo colore chiaro e la sua mole la rendono ben visibile di notte.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- La fontana ha una vasca che serve a convogliare l'acqua di scarico al rispettivo tubo.
- Questa fontana, oltre a svolgere un servizio nei confronti del cittadino, abbellisce l'ambiente cittadino. Infatti, statua e fontana, fuse insieme, creano una figura armonica nell'arredo urbano.

SVANTAGGI

SICUREZZA

- Ha spigoli pronunciati. In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi danni.
- La pavimentazione attorno è scivolosa.

STRUTTURA

- L'acqua viene erogata facendo girare una ruota posta su una delle facce laterali della colonna, grazie a un sistema di pompaggio direttamente collegato alla falda acquifera. Questo sistema è scomodo perché per mettere in funzione la fontana c'è bisogno di una seconda persona o di una forte rotazione della ruota che le permetta di girare per inerzia per breve tempo.
- Impossibile l'utilizzo per bambini e persone diversamente abili senza l'aiuto di terze persone.
- Molta manutenzione per tenere l'intera struttura pulita e funzionante.

FONTANA A VASCA AMPIA

DESCRIZIONE TECNICA

Interamente di pietra. Erogatore a una via. Il flusso dell'acqua è solo verso il basso.

VANTAGGI

SICUREZZA

- Per evitare un casuale urto contro la fontana, è stata messa in opera una pavimentazione antisdrucchiolevole.
- I colori chiari la rendono ben visibile anche di notte.



Fontana a vasca ampia

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- L'acqua viene erogata ruotando il pomello del rubinetto.
- Per una maggiore igiene, la fontana, quando è inutilizzata, gocciola e non permette il depositarsi della sporcizia.
- La pavimentazione genera dei canali che aiutano a defluire le acque in eccesso e limitano le probabilità di bagnarsi le scarpe.

SVANTAGGI**SICUREZZA**

- In caso d'impatto, la rigida e spigolosa struttura potrebbe provocare gravi conseguenze.

STRUTTURA

- Spreco d'acqua limitato. L'afflusso termina con la chiusura del pomello.
- L'erogatore a una sola via ne limita l'utilizzo.
- Manca un tombino nei pressi della fontana, che servirebbe, in caso di perdite d'acqua dal basamento, a evitare la formazione di rigagnoli e pozze.
- Il basamento non è stato progettato per l'eliminazione dell'accumulo di rifiuti e materiali organici.



Fontana a vasca ampia



Il monumento che fa la fontana

IL MONUMENTO CHE FA LA FONTANA**DESCRIZIONE TECNICA**

Interamente di pietra, questa fontana a quattro erogatori, è composta di un pilastro di fattura robusta con relativo tetto a falde che ricorda le forme di un'abitazione.

Sotto i rubinetti si trovano le conche che canalizzano le acque nello scarico.

È posta in prossimità di una stazione ferroviaria ad abbellire il giardino in cui si trova.

VANTAGGI**SICUREZZA**

- Il suo colore chiaro la rende ben individuabile di notte.
- Non si trova vicino alla sede stradale.

STRUTTURA

- Durevole nel tempo grazie alla sua massiccia struttura.
- Mantiene le forme della fontana antica che ricorda lo stile romano.
- Le quattro fonti sono poste al centro della piattaforma, creata per accentuare la vistosità dell'opera.

SVANTAGGI**SICUREZZA**

- In caso d'impatto, la rigida struttura potrebbe provocare gravi danni.

STRUTTURA

- Non ha strato di vernice di protezione.

11 **Promuovere la raccolta differenziata, consentendola anche ai contenitori liberamente accessibili.** In particolare, nelle zone dove si verificano situazioni di affollamento, posizionare cestini portarifiuti simili a quello riprodotto.

12 **Gestire le strade in maniera efficace, efficiente e legittima.** A tale fine è indispensabile costituire e tenere aggiornato il **catasto informatizzato delle strade e della segnaletica**, regolamentare la circolazione sulla base di un progetto da elaborare tenendo conto che la segnaletica è efficace solo se l'utente della strada può percepire agevolmente e tempestivamente il relativo flusso informativo adeguandosi alla prescrizione senza pericolo per la propria e l'altrui sicurezza. L'uso della segnaletica dev'essere limitato ai casi in cui sia davvero necessario, occorre garantirne la visibilità rispetto all'ambiente circostante nonché l'adeguato illuminamento e luminanza. La preventiva progettazione consente altresì all'ente proprietario della strada di coordinare la regolamentazione della circolazione su tutto il territorio, gestire in modo più efficiente ed economico le proprie risorse pianificando tempi e costi della manutenzione sulla base delle caratteristiche tecniche dei prodotti impiegati e della curva prestazionale dei materiali e dei tempi di usura.

13 **Censire tutti gli spazi disponibili per la sosta dei veicoli** creando un "piano parcheggi" che garantisca a tutti la possibilità di parcheggiare nel rispetto dell'articolo 157 del Codice della Strada.

14 **Evitare parcheggi riservati a categorie di veicoli al di fuori delle ipotesi in cui la riserva sia ammessa dal Codice della Strada.**

Per incentivare il turismo è sufficiente attrezzare i parcheggi con dotazioni minime come l'impianto di smaltimento igienico-sanitario per lo scarico delle acque reflue di autocaravan e autobus e i servizi igienici autopulenti. In questo modo il parcheggio diventa uno spazio multifunzionale che può essere fruito da tutti a prescindere dal veicolo utilizzato. In più si creano aree da includere nel Piano Comunale di Emergenza a disposizione della Protezione Civile in quanto già attrezzati per gestire eventuali emergenze. L'**Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti** è disponibile a trasferire gratuitamente le proprie conoscenze e competenze per la corretta progettazione di parcheggi attrezzati.

15 **Incentivare la creazione di parcheggi attrezzati autorizzando la mutazione di destinazione** d'uso di terreni su richiesta dei privati a condizione che l'amministrazione comunale possa gratuitamente fruirne in caso di emergenza.



16 **Segnalare in modo idoneo parcheggi attrezzati, impianti igienico-sanitari** per lo scarico di acque reflue di autocaravan e autobus e fontanelle per il rifornimento idrico.

17 **Consentire il pagamento bancomat nelle stazioni di ricarica elettrica.**



18 Prevenire il rischio d'incidenti stradali causati dall'uso di sostanze alcoliche.

Il numero di vittime della strada per uso di sostanze alcoliche dimostra che le campagne di sicurezza lanciate dal Governo e il costante impegno informativo degli organi di Polizia e delle associazioni non bastano.

È necessaria una strategia della prevenzione non solo a livello di Governo ma anche a livello locale per vietare la somministrazione di alcolici in alcuni luoghi come ad esempio nelle stazioni di servizio lungo strade e autostrade. Quindi, **vietare la somministrazione di alcolici negli spazi e/o edifici pubblici che concede in uso a terzi. Nel nostro Paese, i 308.000 chilometri di strade (1.728 di gallerie per 1.123 chilometri di estensione) sono un teatro di guerra con migliaia di morti e diverse centinaia di migliaia di feriti e nuovi portatori di disabilità con un costo sociale che supera una manovra finanziaria.** La prevenzione per evitare gli incidenti è indispensabile prendendo atto che NON sono servite le Campagne pubblicitarie e il costante impegno informativo dei corpi di Polizia e delle Associazioni.

L'alcol non si deve somministrare:

- nelle discoteche, perché ci si reca per ballare e non per sbalare;
- nei cinema, perché ci si reca per vedere un film e non per bere alcolici;
- negli intrattenimenti in luoghi e edifici pubblici destinati alle manifestazioni culturali, perché ci si reca per la cultura e non per bere alcolici, e anche perché proprio dette occasioni possono essere utilizzate per insegnare una corretta alimentazione alternativa, specialmente nel bere;
- nelle autostrade, perché siamo, credo, gli unici in Europa, dove si trovano da bere alcolici e perché, poi, si deve poter guidare in sicurezza;
- nelle scuole, perché ci si reca per studiare, e consumare alcolici durante gli intervalli addormenta la successiva attenzione;
- nei bar e ristoranti ospedalieri, perché diseducativo;
- nelle mense aziendali, perché, poi, una distrazione sul lavoro potrebbe attivare un infortunio.

19 Permettere ai veicoli al servizio di portatori di disabilità che esibiscono il relativo contrassegno di circolare nelle zone a traffico limitato, di sostare gratuitamente e senza limiti di tempo nei parcheggi a pagamento ovvero in quelli in cui la sosta è consentita per un tempo limitato, di fruire gratuitamente delle stazioni di ricarica elettrica anche per l'eventuale utilizzo di strumenti medicali. **Garantire corsie preferenziali e spazi riservati ai portatori di disabilità in occasione di tutte le manifestazioni che si svolgano su suolo pubblico.**



CIRCOLARE E PARCHEGGIARE CON IL CONTRASSEGNO PER DISABILI



Contrassegno da esporre bene in vista e fotografarlo ogni volta, in modo da avere una prova nel caso si riceva una contravvenzione.

Dal 1 gennaio 2022 in vigore l'aggiunto comma 3 bis articolo 188 del Codice della Strada, che recita:

Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide

3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

L'autorizzazione amministrativa rilasciata in formato europeo ai soggetti diversamente abili, per finalità di circolazione e sosta è diretta a ridurre il più possibile impedimenti deambulatori e, per questo, non può trovare ostacoli generati dalle difficoltà organizzative dell'Ente territoriale di transito, diverso da quello di rilascio, il quale non può porre limitazioni non previste dalla Legge. Come già enunciato dalla Corte di Cassazione con la pronuncia n. 8226/2022, non può frapporsi alcun ostacolo alla libertà di locomozione del soggetto disabile fondato sull'adottata inadeguatezza del sistema di controllo automatizzato dell'Ente locale territoriale, essendo anzi, onere di tale Ente di procedere all'approntamento di meccanismi automatizzati tali da essere idonei alle necessarie verifiche della legittimità di tale circolazione (come ad esempio tramite la verifica automatizzata del tagliando esposto sul parabrezza), potendo, altresì, i Comuni attivare un sistema di condivisione in rete delle informazioni sul rilascio dei contrassegni per invalidi.

Poiché in Italia ci sono 7.904 Comuni e non tutti recepiscono le leggi in vigore, chi desidera recarsi in un parcheggio e/o area di sosta a pagamento provvista di accesso controllato da una sbarra, deve chiamare preventivamente il gestore per informarlo che per uscire attiverà il pulsante, che deve essere

sempre presente, per un'uscita in emergenza.

Eliminata la consuetudine di taluni Enti Comunali che subordinavano l'esercizio del diritto di transito e circolazione dei veicoli con a bordo persone invalide con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta a vari obblighi (posti con Ordinanza Sindacale), tra cui quello di comunicare la targa del veicolo prima di poter accedere alle Zone a Traffico Limitato. Vedi la sentenza della Cassazione Sezione 2 Civile n. 24015 del 3 agosto 2022 e l'ordinanza n. 28144 del 27 settembre 2022.

In sintesi, l'art. 381, comma 2, del Regolamento di esecuzione ed attuazione al Codice della Strada, in correlazione all'art. 7 dello stesso Codice, conferisce all'invalido un diritto personale di poter circolare su tutto il territorio nazionale ed anche nelle corsie riservate ai mezzi pubblici, col solo onere di esporre il contrassegno che denota la destinazione del veicolo al servizio della persona disabile.

Alla luce degli artt. 11 e 12 del D.P.R. n. 503 del 1996 e dell'art. 381, comma 2, del Regolamento di esecuzione ed attuazione al Codice della Strada, deve considerarsi come il cosiddetto "contrassegno per persone diversamente abili" – che autorizza la circolazione e la sosta del veicolo adibito al trasporto di una persona con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte anche all'interno delle Zone urbane a Traffico Limitato e delle Aree Pedonali Urbane – rilasciato alla persona disabile in quanto tale, in modo che questa se ne possa servire esponendolo sul veicolo adibito in quel momento al suo servizio e, perciò, la sua validità non è limitata al territorio del Comune che abbia rilasciato tale contrassegno, ma è estesa a tutto il territorio nazionale.

Solo quando c'è questa segnaletica stradale verticale ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno è possibile circolare nei sensi unici.



I PUNTI ESSENZIALI CHE DEVE CONTENERE UN PROGETTO

Districarsi per valutare le proposte che si riceve sviluppare un settore è possibile se si scarta a priori le proposte che non contengono quanto segue:

1. **Idea generatrice della proposta:** il progetto e chi lo propone.
2. **Finalità:** quali sono le finalità del progetto.
3. **Previsioni di costi e ricavi:** il progetto deve rappresentare sia i costi sia i ricavi.
4. **Le verifiche:** come si attivano le verifiche, per valutare se il progetto ha avuto o non avuto successo.
5. **Collocazione temporale:** quali sono i tempi per la conclusione dell'analisi del progetto.
6. **Fasi:** chi partecipa e in quali tempi.
7. **Tempi:** data ultima per il varo del progetto e/o la scelta delle opzioni qualora vi fossero più soluzioni.
8. **Collocazione spaziale:** dove inserire e/o inviare il progetto per l'analisi di chi vi partecipa.
9. **Fattori contingenti che possono aiutare o ostacolare:** adozione di un metodo utile per isolare incapaci e perditempo.
10. **Modalità di espressione:** il progetto deve essere redatto in un linguaggio idoneo alla comprensione della scuola dell'obbligo.
11. **Dimensione:** ricordare che se il testo è troppo lungo è ingestibile mentre se è troppo corto è ingannevole.
12. **Portata:** il progetto deve rappresentare una proposta veritiera, completa, aggiornata e sufficientemente dettagliata.
13. **Esperienze:** verificare se lo scopo del progetto e/o il progetto stesso è già stato presentato e/o oggetto di analisi da parte di altri.
14. **Mezzi:** per aumentare il bagaglio conoscitivo utilizzare email, siti Internet, Google Documents, Google Drive, Microsoft OneDrive, Microsoft SkyDrive nonché acquisire le analisi delle organizzazioni, degli studiosi, delle associazioni, la dottrina eccetera.

L'IMPOSTA DI SOGGIORNO, LA TASSA D'INGRESSO, IL CONTRIBUTO DI ACCESSO E SIMILARI ALLONTANANO IL TURISMO

Il turismo è una delle risorse socioeconomiche più importanti per la nazione ed è interesse di tutti difenderla dall'imposta di soggiorno e da altre entrate tributarie quali la tassa d'ingresso o il contributo di accesso e similari.

Tra l'altro, alcune delle entrate sono istituite dagli enti locali senza fondamento normativo e un esempio è stato la tassa d'ingresso che nel 2012 il Comune di Matera aveva istituito per gli autobus turistici e per le autocaravan. Infatti, con una serie di provvedimenti il Comune di Matera istituiva l'imposta di soggiorno e la tassa d'ingresso: due tributi diversi che venivano approvati e disciplinati come un *unicum*. Di fronte a tale iniziativa, lesiva non solo per gli utenti in autocaravan ma per tutti i turisti, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti nel dicembre 2012 supportava una camperista prima nella richiesta in autotutela della tassa d'ingresso e poi nel ricorso al T.A.R. Basilicata, (rivista *inCAMPER* marzo-aprile 2020 numero 196, da pagina 51 a pagina 67 - www.incamper.org). Con delibera di Consiglio n. 31 del 9 luglio 2013 il Comune abrogava in autotutela l'articolo 2 del regolamento istitutivo della tassa d'ingresso e tutti gli atti derivanti dall'attuazione della stessa. Da evidenziare che il Comune riconosceva quanto eccepito in sede di ricorso circa il fatto che l'articolo 4 D.lgs. 23/2011 non conferiva agli enti locali il potere di istituire una tassa d'ingresso e che l'entrata tributaria poteva essere stabilita solo con legge dello Stato.

Ancora oggi vale ribadire che è necessario abolire l'imposta di soggiorno, la tassa d'ingresso, il contributo di accesso e similari perché:

1. colpiscono il turista a prescindere dal suo reddito e/o dal servizio reso;
2. irritano il turista, in particolare lo straniero, perché tra i fattori che rendono il soggiorno sgradevole vi è il fatto di trovare novità che necessitano di spiegazioni e/o situazioni che fanno pensare di essere oggetto di un raggio;
3. indispettiscono il turista perché, trovandosi in un ambiente per lui nuovo, non gradisce le complicazioni burocratiche, in particolare quando ne viene a conoscenza solo al suo arrivo;
4. i comuni che incassano queste tasse NON divulgano nel loro sito Internet come è stato utilizzato tale introito e chi ne ha tratto vantaggio;
5. attivano disparità di trattamento, prevedendo modalità di applicazione diverse che vanno dal versamento di un importo fisso a un importo variabile, scaglioni associati alle tipologie e categorie alberghiere, scaglioni associati al prezzo e/o alla localizzazione, aliquote percentuali o una misura forfettaria, per classi di età, per attività svolta, per la durata della permanenza, per la stagionalità eccetera;
6. comportano un'ulteriore incombenza amministrativa a chi è obbligato alla riscossione nonché perdite di tempo per spiegare il motivo per il quale la si riscuote separatamente dalla tariffa che, nella maggior parte dei casi, è pagata in anticipo al momento della prenotazione;
7. il consiglio comunale, la giunta e dei dirigenti di settore che decidono di istituire e disciplinare dette esazioni a carico del turista emanano provvedimenti che sono solo pubblicati sull'albo pretorio del Comune; quindi, che pochi italiani conoscono, tantomeno uno straniero;
8. detti provvedimenti, oltre a non essere facilmente reperibili, una volta reperiti li troviamo estesi in un testo di difficile comprensione, con riferimenti a norme prive di link utili a scaricarli. Non solo, non troviamo l'elenco dei documenti che hanno composto la fase istruttoria che consente di comprendere i motivi della esazione e i relativi link per scaricarli.

MANIFESTO PER IL TURISMO

20 Trasformare in realtà il sogno di ogni turista è trovare in ogni parcheggio un pannello aggiornato contenente informazioni utili e contatti per le emergenze

Nel tempo, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha prodotto analisi e proposte per il rilancio socioeconomico della nazione, inviandole ai governi, parlamentari e media; ma avevano un difetto: le soluzioni non richiedevano grandi investimenti ma solo la buona volontà di imparare e attivare una migliore comunicazione. Uno degli esempi concreti e fattibili è questo documento.

Purtroppo, a oggi, nessuno dei 7.904 sindaci italiani contattati ha trasformato in realtà anche solo parzialmente detto Rapporto; quindi, proseguiamo inviando ai sindaci una proposta che riteniamo utile sia per i loro concittadini sia per il turista, visto che al suo ritorno a casa ne parlerà con enfasi agli amici.

La proposta è l'installazione a cura del Comune e/o in sinergia con i privati di un pannello con affisso un **Manifesto informativo** (stampato con caratteri di corpo minimo 14, con testo in italiano e tradotto almeno in una lingua estera), che ogni turista e/o cittadino sogna di trovare in ogni parcheggio pubblico e/o privato. Naturalmente, qualcuno commenterà che nell'era dei cellulari, tablet e smartphone, le informazioni si possono trovare in Internet ma commette l'errore di non pensare alla massa che ancora ha difficoltà a usare tali strumenti e/o non può permettersi di acquistarli e pagare i relativi servizi, al fatto che molte delle informazioni a livello locale non sono facilmente acquisibili, alla certezza che in caso di emergenza un manifesto tempestivamente aggiornato consente anche di salvare una vita.

Tornando alla proposta, vale evidenziare che si tratta di una spesa veramente irrisoria che, se attivata coinvolgendo con una PEC gli imprenditori operanti nel suo territorio (*ovviamente interessati a pubblicizzare la loro immagine e/o i loro servizi e/o vendita di prodotti*), comporterebbe a carico del Comune solo il rilascio dell'autorizzazione con le indicazioni della ubicazione del o dei parcheggi, le indicazioni tecniche del tipo di supporto e pannello, le informazioni da inserire nel manifesto e il successivo compito di aggiornare tempestivamente i dati inseriti nel manifesto, provvedendo alla ristampa e affissione dello stesso nei pannelli già esistenti. Il Sindaco che trasformerà in realtà la suddetta proposta riceverà dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti la diffusione gratuita degli itinerari a tema che mostrano le opportunità di fruizione del suo territorio. Detti itinerari, comprensivi di testi e foto, dovranno pervenirci tramite il programma gratuito <https://wettransfer.com/> che avvisa se la spedizione è stata inviata e quando il destinatario ha scaricato il materiale inviato. **A seguire il facsimile di manifesto informativo da completare con i dati locali.**

A tutti i lettori l'invito a presentare la presente proposta al loro Sindaco e ai consiglieri comunali.

**ECCO UN ESEMPIO DI COME
IN ALTRE NAZIONI, AL CONTRARIO
DELL'ITALIA, CI SONO PERSONE
INTELLIGENTI CHE HANNO A CUORE
IL LORO SVILUPPO SOCIOECONOMICO,
CONSENTENDO AI TURISTI
DI PARCHEGGIARE GRATUITAMENTE.**



COMUNE DI



BENVENUTI

In questo avviso trovate quanto utile alla vostra permanenza

- * In emergenza telefonare al numero unico **112**
- * Informazioni sulla pandemia, telefonare al numero **1500**
- * Carabinieri, telefoni indirizzo
- * Polizia di Stato, telefoni indirizzo
- * Polizia Municipale, telefoni indirizzo
- * Ordinanza divieto di campeggio, bivacco e accampamento, link
- * Protezione Civile del Comune, telefoni indirizzo
- * Piano Comunale di Emergenza, link
- * Fermate trasporto pubblico più vicine, indirizzi
- * Taxi, telefoni indirizzo
- * Servizi igienici, indirizzi
- * Impianti igienico sanitari dove scaricare le acque reflue e caricare l'acqua potabile, indirizzi
- * Medico di guardia turistica, telefoni indirizzo
- * Farmacie, telefoni indirizzo
- * Pronto Soccorso, telefoni indirizzo
- * Ospedale, telefoni indirizzo
- * Ufficio Informazioni Turistiche, telefoni indirizzo
- * Pro Loco, telefoni indirizzo
- * Bancomat, indirizzi
- * Informazioni meteo, link www.3bmeteo.com,
- * Terremoti, link <http://terremoti.ingo.it/>,
- * Sole in sicurezza, link www.coordinationcamperisti.it/files/aggiornamenti/0000_sotto_il_sole_in_sicurezza.pdf
- * Sostare invadendo gli spazi contigui al proprio stallo di sosta, occupare lo spazio esterno alla sagoma dell'autocaravan, sostare con porte, gradini o finestre aperte, creando pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, sono sanzionabili ai sensi del Codice della Strada.

Nel caso di installazione a cura del Comune in sinergia con i privati aggiungere in calce

.....
 Installazione autorizzata dal Comune con protocollo
 Prodotta e fatta installare da



In sosta

TURISMO IN AUTOCARAVAN

Per regolamentarne la circolazione stradale è opportuno ricordare che:

- il termine AUTOCARAVAN è stato introdotto dall'art. 2, comma 2, lettera l) della legge n. 38 del 10 febbraio 1982;
- il 14 ottobre 1991 è stata approvata la legge n. 336 che regolamentava per la prima volta la circolazione e sosta delle autocaravan; il nuovo Codice della Strada (decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992) e il successivo regolamento di esecuzione e attuazione (decreto del Presidente della Repubblica n. 496 del 16 dicembre 1992) hanno recepito la legge n. 336/1991 e quindi la regolamentazione della circolazione e sosta delle autocaravan;
- con direttiva n. 31543/2007 il Ministero dei Trasporti ha fornito la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della Strada in materia di circolazione e sosta delle autocaravan. 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 altresì oggetto della circolare del Ministero dell'Interno prot. n. 277/2008.

In base alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla giurisprudenza maturata in materia di circolazione e sosta delle autocaravan:

- i sindaci che, in violazione di legge, hanno emanato ordinanze tese a selezionare le presenze turistiche, precludendo la circolazione e sosta alle autocaravan, sono stati destinatari di direttive e diffide ministeriali nonché di sentenze che hanno accolto i ricorsi presentati dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e/o dagli utenti sanzionati, che li hanno costretti a revocarle;
- è illegittimo il provvedimento dell'ente proprietario della strada che istituisce un divieto di transito, sosta o fermata alle autocaravan basato su asseriti pericoli o rischi per l'ordine e sicurezza pubblica, l'incolumità pubblica, l'igiene e salute pubblica, il decoro, l'ambiente oppure per la presenza di aree attrezzate ovvero prevede stalli di dimensioni minime in mancanza di criteri tecnici correlati alla geometria dell'area.

Tant'è vero che il Codice della Strada, le direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fra le quali la direttiva prot. n. 31543 del 2 aprile 2007 e numerose sentenze in merito evidenziano che:

- L'autocaravan NON rappresenta una turbativa all'ordine** e sicurezza pubblica essendo inverosimile che il transito, la fermata o la sosta di tale autoveicolo rechi pregiudizio a quel complesso di beni giuridici fondamentali e interessi pubblici primari sui quali si regge l'ordinata e civile convivenza impedendo agli individui di vivere tranquillamente nella comunità e di agire in essa per manifestare la propria individualità e soddisfare i propri interessi.
- L'autocaravan NON mette in pericolo l'igiene e la salute pubblica** poiché, al contrario degli altri veicoli, è autonoma, essendo dotata di impianti interni che raccolgono i residui organici e le acque chiare e luride.
- L'autocaravan NON è fonte di inquinamento e/o degrado del decoro dell'ambiente** poiché riparte, dopo aver sostato, lasciando integro il territorio.

d. L'autocaravan NON costituisce un pericolo per la sicurezza urbana poiché il transito, la sosta o la fermata di tale autoveicolo non rappresenta un fenomeno criminoso o di illegalità o di abusivismo. Al contrario, viaggiare in autocaravan contribuisce a creare sicurezza. La famiglia in 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 sosta.



Parcheggio nel Comune di Soave

e. La sosta delle autocaravan NON

costituisce e NON va confusa con il campeggio in quanto la prima è componente statica della circolazione stradale mentre il secondo è fenomeno che non attiene alla circolazione.

f. L'esistenza di aree attrezzate, parcheggi attrezzati, campeggi NON obbliga l'autocaravan a recarsi in dette infrastrutture qualora voglia semplicemente sostare senza usufruire dei servizi di carico/scarico acqua e dell'impianto di smaltimento igienico-sanitario.

g. L'esistenza di stalli di sosta di dimensioni minime NON giustifica l'impedimento alla sosta delle autocaravan laddove la progettazione dell'area adibita alla sosta dei veicoli non sia giustificata da criteri tecnici. Un'area adibita alla sosta dei veicoli si organizza e si ottimizza, anzitutto, alla luce della sua geometria. In ogni caso, ove ciò non sia possibile, nell'area adibita alla sosta dei veicoli devono essere realizzati stalli di dimensioni differenziate in relazione alle diverse tipologie di veicolo.

h. Nel caso di stalli di sosta longitudinali lungo le strade, al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcheggio disponibili, si devono realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza, in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano possano fruire dell'area di sosta.

i. L'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale per impedire il transito e la sosta alle autocaravan non sono legittime.

l. le ordinanze che limitano in modo illegittimo la circolazione e sosta delle autocaravan ponendosi in contrasto con il Codice della Strada, il regolamento di esecuzione e attuazione e le direttive ministeriali

sono destinate a essere censurate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o dal TAR oltreché disapplicate dai giudici in sede di opposizione a sanzione amministrativa.



Segnaletica orizzontale che delimita la sosta longitudinale su strada solo per larghezza al fine di ottimizzare la capienza di veicoli

SOSTA AUTOCARAVAN

1. Quando siamo in sosta con l'autocaravan in qualsiasi tipo di parcheggio (sterrato e/o asfaltato, pubblico e/o privato) è vietato occupare lo spazio esterno alla sagoma del veicolo. L'occupazione di spazio esterno all'autocaravan è autorizzato unicamente dove è esplicitamente segnalato.
2. In caso di sosta nei campeggi, dove ovviamente si può occupare lo spazio esterno all'autocaravan in una piazzola, si consiglia di farsi consegnare alla reception il tariffario e il regolamento che prevede diritti e doveri al fruitore.
3. Nelle aree sosta autocaravan e/o altra dizione, gratuite e/o a pagamento è consentito unicamente il parcheggio nel rispetto dell'articolo 185 del Codice della Strada che recita: comma 2 *"la sosta delle autocaravan, 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"*.

È possibile che in un'area sosta autocaravan a pagamento sia autorizzata l'occupazione di spazio esterno all'autocaravan ma deve esserci un cartello che autorizza tale possibilità. Nel caso non ci sia il cartello, chiedere al gestore di mostrare l'atto con il quale il Comune consente tale deroga al Codice della Strada. Consigliamo in ambedue i casi di fotografare, a tua tutela, qualora, poi, trovassi una contravvenzione sul parabrezza.

4. La sosta delle autocaravan, 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. In base all'articolo 185, comma 1 del Codice della Strada nonché è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che con prot. n. 31543 del 2 aprile 2007 ricorda: *"...non si può escludere dalla circolazione l'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"*.

Tutela dell'igiene pubblica: È il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che con prot. 31543/2007 precisa di nuovo 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, l'allestimento di aree attrezzate e/o parcheggi attrezzati e/o campeggi NON consente di vietare o limitare la circolazione stradale (movimento, fermata e sosta) delle autocaravan nelle altre parti del territorio. Infatti, in base all'articolo 378, comma 6 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada *"I proprietari o gestori dei campeggi o delle aree attrezzate con gli impianti igienico-sanitari sono obbligati a fornire il servizio di scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan anche in transito"*.

Tutela della sicurezza pubblica: È il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che con prot. 31543/2007 ribadisce ancora una volta che *"... 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 interdica la circolazione o l'accesso alle autocaravan per asserite esigenze di "tutela dell'ordine, della sicurezza e della quiete pubblica"*.

5. Nel caso di sosta o parcheggio a pagamento, alle autocaravan si applicano tariffe maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona.

6. L'eliminazione dei rifiuti solidi deve essere effettuata negli appositi cassonetti. Il sacchetto rifiuti depositato all'esterno del veicolo, oltre a un fattore estetico negativo, diviene facile preda di animali randagi; i quali, rompendolo, spandono attorno il contenuto. Le cartacce e/o rifiuti attorno all'autocaravan, comporta che l'innocente spesso paga per il peccatore. Per cui si consiglia di porre ordine, dando esempio di civiltà.
7. Nei luoghi ove è permesso, in assenza di indicazioni è consentito sostare a tempo indeterminato. Tuttavia, il gestore della strada, ai sensi dell'articolo 6 e/o 7 del Codice della Strada, può vietare la sosta e/o parcheggio per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendolo noto non meno di 48 ore prima con i prescritti segnali ed eventualmente con altri mezzi appropriati.
8. Sostare sulla carreggiata i cui margini sono evidenziati da una striscia continua – in mancanza di uno stallo di sosta – è sanzionabile ai sensi dell'articolo 40, comma 10, lettera a, del Codice della Strada.
9. Sostare con motore acceso è sanzionabile ai sensi dell'articolo 157, comma 2, del Codice della Strada.
10. Qualora nelle apposite piazzole attrezzate con i servizi di scarico di acque reflue chiare e luride, carico di acqua potabile, ricarica delle batterie non sia previsto il parcheggio, la permanenza deve intendersi per il solo tempo necessario all'utilizzo di detti servizi. In caso contrario si è soggetti a sanzioni.
11. Sostare invadendo gli spazi contigui al proprio stallo di sosta è sanzionabile ai sensi dell'articolo 157, comma 5, del Codice della Strada. Ci sono comuni che non contravvenzionano quando si fuoriesce per lunghezza comprendendo che uno deve poter parcheggiare. Altri comuni studiano stalli e fanno disegnare stalli di sosta corti, cioè anticamper. Segnalateci queste situazioni, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti interverrà come sempre.
12. Sostare sul marciapiede oppure su parte del marciapiede è sanzionabile ai sensi dell'articolo 158, comma 1, lettera h, del Codice della Strada.
13. Sostare con le porte, gradini o finestre aperte, creando pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, è sanzionabile ai sensi dell'articolo 157, comma 7, del Codice della Strada. Si può essere contravvenzionati ai sensi del Codice della Strada allorquando si lasciano aperte delle sporgenze di un autoveicolo (una portiera, una finestra, un gancio di traino senza che sia collegato al rimorchio e, qualsiasi altra sporgenza rispetto alla sagoma del veicolo oppure per aver posizionato i piedini di stazionamento e/o inserito di cunei sotto gli pneumatici. Altresì, il lasciare un finestrino abbassato, una finestra aperta, una porta non chiusa a chiave, lasciando inserita la chiave di accensione è contravvenzionabile ai sensi del comma 4 dell'articolo 158 del Codice della Strada (durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti e impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso).
14. Lo scarico delle acque reflue chiare e luride al di fuori di un impianto igienico sanitario è sanzionabile sia ai sensi dell'articolo 185, comma 4 del Codice della Strada sia ai sensi del regolamento comunale. Le saracinesche degli scarichi acque reflue aperti durante il viaggio e/o la sosta, comportano responsabilità civili e penali. Lo scarico acque chiare e/o luride, aperto o sgocciolante, sono azioni soggette a contravvenzione sia per violazione del Codice della Strada sia per violazione del Regolamento Comunale inerente all'igiene pubblica.
15. Posizionare il veicolo in modo da poter ripartire agevolmente e con immediatezza. Lasciare uno spazio adeguato tra i veicoli. Poiché, parcheggiando troppo a ridosso di altri mezzi non permette la dovuta privacy e non garantisce sicurezza, essendo le autocaravan NON ignifughe. Di contro, lasciare troppo spazio toglierebbe ad altri la possibilità di parcheggiare.
16. L'uso abitativo dell'autocaravan deve avvenire con la minor esposizione possibile di quanto avviene all'interno: in particolare si devono evitare i rumori molesti.
17. Gli animali domestici devono essere custoditi in modo da evitare disturbi e imbrattamenti.

IL TURISMO IN AUTOCARAVAN È UNA RISORSA SOCIO-ECONOMICA

Le autocaravan sostano e ripartono, lasciando il territorio come lo avevano trovato L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, portatrice di interesse collettivo – www.coordinamentocamperisti.it – è stata la prima in Europa a far regolamentare la circolazione stradale delle autocaravan e, dal 1985 a oggi, interviene per far rispettare la legge.

Una partecipazione concreta allo sviluppo del turismo, facendo emanare nel 1990 la legge provinciale del Trentino n. 33/90, quindi, nel 1991 la legge nazionale n. 336/91 nonché nel 1992 a farla recepire nel Nuovo Codice della Strada. Intervenuta anche a livello europeo, infatti nel 2005, a sintesi di 11 emendamenti presentati dagli europarlamentari che avevano recepito le nostre istanze, l'articolo 11/della relazione Luis Queirò (*Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile*) «Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per le caravan e autocaravan in tutta la comunità» fu approvato il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo.

Purtroppo, nonostante siano trascorsi oltre 30 anni da quando è in vigore il Codice della Strada che regola anche la circolazione e sosta per le autocaravan, alcuni personaggi, per ignoranza e/o per interesse personale, sollecitano i sindaci a emanare illegittime limitazioni alla circolazione stradale (circolazione e sosta) per le autocaravan.

Al contrario, è rispetto della Legge nonché interesse dei cittadini accogliere la sosta delle autocaravan, perché non necessitando per la loro sosta di cementificazioni, attivano uno sviluppo socioeconomico.

Per la difesa dell'ambiente gli associati, quando sono in sosta, espongono sul cruscotto il seguente tagliando.



Praticiamo turismo sostenibile, infatti, dopo aver sostato contribuendo allo sviluppo socioeconomico locale, ripartiamo lasciando intatto il territorio.

Obbedienti alle leggi, questa autocaravan è in sosta nel rispetto di quanto previsto nell'articolo 185 del Codice della Strada.

Qualora sia presente una segnaletica stradale verticale di limitazione alla sosta è compito dei soggetti indicati negli articoli 11 e 12 della Legge 285/92 di verificare che la stessa sia conforme al Codice della Strada (Legge 285/92, articoli 38 e 45 sia al D.P.R. 610/96 e seguenti modifiche, articoli 77, 79, 81, 82, 194, in particolare alle seguenti prescrizioni: *il retro dei segnali stradali deve essere di neutro opaco con sopra serigrafati chiaramente i dati inerenti il proprietario, il marchio della ditta, l'anno di fabbricazione, il numero autorizzazione, gli estremi ordinanza di apposizione*). Nel caso che detta segnaletica si riveli difforme, verbalizzarne la rimozione e non elevare contravvenzioni ai veicoli che l'hanno ignorata.

Siamo in azione contro i gestori della strada che, violando la legge, attivano ordinanze anticamper e/o installano sbarre anticamper.

**ANTIFURTO e TELECAMERE PERIMETRALI
IN FUNZIONE e in collegamento a distanza**

I CAMPEGGI MUNICIPALI MULTIFUNZIONALI

Infrastrutture quali luoghi d'incontro per i cittadini, per ospitare il turismo e utili per la Protezione Civile.

Siamo tutti d'accordo che è urgente partecipare tutti alla promozione del turismo, non per diventare "i casieri d'Europa" ma per far vivere a turisti e cittadini territori e città fornendo loro certezza dei luoghi ove recarsi, la migliore accoglienza, costi competitivi.

I Campeggi Municipali Multifunzionali sono una soluzione per la creazione di nuovi posti di lavoro a carattere locale. Si tratta di infrastrutture strategiche di economico e rapido allestimento da parte pubblica e/o privata fruibili a tariffe decisamente inferiori a quelle generalmente praticate nei campeggi privati. Infrastrutture accessibili anche per coloro che praticano turismo ma dispongono solo di un reddito medio-basso come ad esempio il turismo scolastico e della terza età nonché per tutti coloro che praticano in tenda, trekking, moto, velocipedi, caravan, autocaravan, autobus turistici, eccetera.

Questa soluzione non è un'innovazione a livello europeo perché in Francia i campeggi municipali hanno riscosso grande successo senza danneggiare i campeggi privati che, su 7.904 comuni, non sono più di 2.500 campeggi, di cui la metà stagionali. Invece, saremo innovativi se li supereremo grazie alla Multifunzionalità che ne consentirebbe l'inserimento nel Piano Comunale di Protezione Civile. Si tratta di varare una normativa nazionale di **Pubblica Utilità** in quanto comporterebbe:

- interventi pubblici e/o privati che rimetterebbero in moto l'economia e l'occupazione;
- sviluppo dell'occupazione sia nella fase di allestimento sia in quella successiva di gestione;
- promozione e sviluppo del Turismo Itinerante, scolastico e della terza età;
- risparmio nei tempi d'intervento e di risorse in caso di calamità.





Prima di tutto elenchiamo quali sono i motivi per i quali serve un rilancio del turismo itinerante per creare nuova occupazione e acquisire nuove risorse con minimi euro di investimento.

La situazione attuale evidenzia le seguenti criticità:

- la delocalizzazione delle fabbriche in altre Nazioni della Comunità Europea e in Nazioni extracomunitarie, causa il crollo continuo del PIL e rende difficile il mantenimento di quanto conseguito in decenni di lavoro; allo stesso modo è vanificata la possibilità di sviluppo;
- non si ha notizia di programmi per creare occupazione e/o formazione che consegnino ai disoccupati una reale speranza nonché strumenti utili a creare od occupare un nuovo posto di lavoro. Programmi che dichiarino quali obiettivi saranno conseguiti e che vedano una verifica sia al termine del programma sia dopo un anno dallo stesso;
- gli imprenditori falliscono e alcuni si suicidano perché non possono riciclare la loro professionalità nella gestione di altre attività;
- le calamità naturali e/o attivate dall'essere umano persistono anno dopo anno, investendo sempre più province contemporaneamente, e chi è coinvolto non trova rapidamente una sistemazione, sia al coperto o all'aperto;
- il turismo scappa dall'Italia o la scansa per gli alti costi, la bassa qualità dei servizi, la burocrazia;
- abbiamo miliardi di euro depositati nei conti correnti che sono in attesa di opportunità d'investimento;
- i Piani Comunali di Emergenza sono carenti di aree attrezzate, indispensabili in caso di emergenza;
- dagli anni 80 del secolo scorso a oggi, le normative per allestire un campeggio privato attivano una serie di costi proibitivi, tanto che risulta quasi impossibile che qualche soggetto privato si arrischi in tali investimenti.

CAMPEGGI Municipali Multifunzionali quale soluzioni che prevede minimi costi per l'allestimento

Campeggi Municipali Multifunzionali perché non dobbiamo dimenticare chi fa turismo in moto, in bicicletta, con dietro il sacco a pelo e una tenda, sono i giovani europei, il nostro futuro che deve poter conoscere a costi contenuti l'Europa e in particolare l'Italia.

In definitiva si tratta per un Comune di individuare aree pubbliche aperte, possibilmente limitrofe e/o interne ad impianti sportivi comunali e pertanto tali da non richiedere provvedimenti di espropriazione. Oppure sollecitare i privati a segnalare la loro disponibilità a utilizzare aree idonee di loro proprietà per gli allestimenti, prevedendo variazioni al Piano Strutturale, adottando una perequazione che comprenda come onere la sola gratuita fruizione in caso di Emergenza da parte della Protezione Civile e dei cittadini. Il Campeggio Municipale Multifunzionale potrebbe essere provvisto di un certo numero di casemobili gestite a fini turistici e, quindi, costantemente sotto manutenzione, nonché prontamente utili e fruibili in caso di emergenza da parte della Protezione Civile.

La funzionalità del Campeggio Municipale Multifunzionale potrebbe essere ottimizzata con la realizzazione di un'elisuperficie utile per i soccorsi sanitari, gli interventi antincendio nonché per la Protezione Civile in caso di calamità; elisuperficie utilizzabile anche a scopi turistici a servizio delle compagnie di elitaxi.

Il Campeggio Municipale Multifunzionale utile alla promozione di eventi di rilievo sociale, culturale, economico e fruibile a tali fini da parte dei residenti, 365 giorni l'anno.

La gestione della stessa struttura potrebbe essere affidata ad Associazioni locali di volontari, ONLUS, o Comitati locali di disoccupati in modo da superare i limiti di una gestione stagionale e responsabilizzare il territorio nella valorizzazione del proprio patrimonio. E sotto quest'ultimo profilo il Comune dovrebbe consentire, promuovere, incentivare – ad un costo simbolico – lo sfruttamento di aree dismesse recuperabili ed ancora utili: perché turismo è anche recupero di ciò che apparentemente ha perso valore economico, politico, sociale, culturale.

Un turismo concepito così “complessivamente e organicamente” consentirebbe il recupero di aree, attivando un'offerta turistica tale da valorizzare quanto presente in un territorio

Un impegno proficuamente orientato al coinvolgimento del Pubblico e del Privato: amministrazione comunale, commercianti e artigiani locali, industriali, Pro Loco, privati cittadini.

Un centro nevralgico in grado di coordinare le offerte di tutto il territorio nell'ottica di promozione dell'economia locale e educazione di una vera e propria civiltà del turismo.

La realizzabilità di simili prospettive e delle relative strutture e infrastrutture potrebbe ricevere forte e positivo impulso dall'approvazione di una linea guida a livello nazionale e l'approvazione di norme specifiche a livello regionale. L'allestimento di Campeggi Comunali Multifunzionali consente il frazionamento di costi e l'avvio di un moderno governo del territorio con Progetti turistici Integrati i quali, coordinando offerte comuni ed articolate, organizzano flussi turistici in tutto un territorio e per tutto l'arco dell'anno.

Il tutto per contrastare la stagionalità, attivando riduzioni fiscali e contributive affinché dette infrastrutture siano aperte tutto l'anno: si tratta di un vero e proprio “filone d'oro” da portare alla luce.

Campeggio Municipale Multifunzionale: COS'È

Area aperta, possibilmente limitrofa e/o interna agli impianti sportivi comunali in quanto non richiede espropri ma solo una eventuale presentazione di una variante al Piano Strutturale.

Allestimento con minime infrastrutture utili sia al turismo itinerante e sia alla Protezione Civile in caso di emergenza.

Campeggio Municipale Multifunzionale: IL CARATTERE SALIENTE

Minimi costi per l'allestimento e conseguenti basse tariffe. Utilizzo dell'area da parte della Protezione Civile in caso di emergenza.

Campeggio Municipale Multifunzionale: RAZIONALIZZAZIONE DELLA RICETTIVITÀ

Una migliore capacità ricettiva, suddividendo in:

- ▶ area accettazione, uffici, sede associazioni (*struttura fissa costruita con materiali del luogo e/o casamobile*). Per la “reception” una pensilina esterna dove l'autoveicolo sosta e il conducente si reca all'accettazione per una rapida registrazione, provvisto di una rampa utile all'accesso dei cittadini con disabilità, pannelli informativi, eccetera;
- ▶ area ristorazione e per attività ludiche al coperto;
- ▶ area tende (*per coloro che arrivano con bus turistici, scolari, terza età eccetera*);
- ▶ area caravan (per i lunghi soggiorni e/o rimessaggi);

- area autocaravan (*area di mobilità con tariffe promozionali*);
- area case mobili (*affitto ai turisti e/o ai residenti*);
- area per accogliere gli animali domestici al seguito dei fruitori;
- area per accogliere, come rimessaggio all'aperto, le autocaravan e caravan.

Campeggio Municipale Multifunzionale: INFRASTRUTTURE DI BASE

Premesso che possono essere realizzati solo in aree sicure, secondo la normativa vigente inerente le aree di emergenza nonché attingendo alle informazioni storiche e quelle rilevate come sicure nel Piano Comunale di Emergenza, ecco in sintesi le infrastrutture di base:

- Modulo autopulente per i servizi igienici con illuminazione interna con camini solari;
- Area ristorazione e per attività ludiche al coperto con illuminazione interna con camini solari;
- Area erbosa per tende;
- Area per caravan con pavimentazione autobloccante discontinua e/o continua, pavimentazione ecologica realizzata mediante l'impiego del terreno naturale presente in sito o riportato, miscelato con uno stabilizzante per terreni;
- Area per autocaravan con pavimentazione autobloccante discontinua e/o continua, pavimentazione ecologica realizzata mediante l'impiego del terreno naturale presente in sito o riportato, miscelato con uno stabilizzante per terreni;
- Area per autobus turistici con pavimentazione autobloccante discontinua e/o continua, pavimentazione ecologica realizzata mediante l'impiego del terreno naturale presente in sito o riportato, miscelato con uno stabilizzante per terreni;
- Area per casemobili con pavimentazione autobloccante discontinua e/o continua, pavimentazione ecologica realizzata mediante l'impiego del terreno naturale presente in sito o riportato, miscelato con uno stabilizzante per terreni;
- Elisuperficie. Per quanto riguarda l'elisuperficie, non ci sono problemi connessi alla presenza di strutture e/o alberi in quanto ci sono varie tipologie di atterraggio (*lo sperimentano nel 1992 facendo atterrare un elicottero all'interno della Fortezza da Basso su una elisuperficie attrezzata in soli 15 minuti*);
- Viabilità interna e relativi spazi necessari fruibili da tutti (*per "tutti" s'intende una progettazione che consenta la fruizione anche ai portatori di handicap*);
- Modulo piazzola a partire da 36 mq;
- Impianto igienico-sanitario (*articolo 378 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada e articolo 214 del D.P.R. n. 610 - 16 settembre 1996 e Deliberazione n. 495 del 5 maggio 1997 della GIUNTA REGIONALE TOSCANA*);
- Punti per l'erogazione di acqua potabile;
- Punti di erogazione di energia elettrica (*uno per ogni piazzola oppure alternati per ogni due piazzole, possibilmente con torretta a scomparsa*);
- Palificazione per illuminazione notturna con accensione a sensori, alimentata da batterie caricate di giorno da pannelli fotovoltaici (*i costi di impianto/estensione della rete elettrica sono superiori ai costi di installazione/manutenzione dell'installazione di palificazione con alimentazione a pannelli fotovoltaici*);
- Palificazione predisposta ad ospitare telecamere per la sorveglianza dell'area;

- ▶ Isola ecologica per la raccolta differenziata (interrata e/o in superficie);
- ▶ Messa a dimora di verde autoctono con specifico progetto che ne illustri le motivazioni e gli obiettivi, fruibile anche da un invalido non vedente;
- ▶ Urbanizzazione con “Cunicoli Intelligenti” e/o Struttura Sotterranea Polifunzionale (Organizzazione del sottosuolo rispettando le logiche tecnologiche e i fattori di sicurezza, raccogliendo organicamente le reti di distribuzione dei servizi primari quali reti di acquedotti di distribuzione, reti elettriche di distribuzione, reti elettriche per impianti di illuminazione pubblica, reti di telecomunicazione, eccetera).

Campeggio Municipale Multifunzionale: I VANTAGGI

- Possibilità di praticare tariffe inferiori del 70% rispetto ai campeggi esistenti;
- Permette l'accoglienza del turismo, anche del fine settimana, pagando solo i servizi essenziali ma apportando a tutto il territorio indubbi benefici economici e sociali;
- Consentire alla comunità locale di avere a disposizione un centro per creare eventi di aggregazione per i cittadini residenti, sviluppando interscambi economici e culturali.
- Area a costo “zero” per gli interventi in emergenza della Protezione Civile.

Campeggio Municipale Multifunzionale: CARATTERISTICHE UTILI PER LA GESTIONE

- ▶ Supera il concetto di gestione stagionale affidandone lo sviluppo ad Associazioni locali di volontariato o ONLUS oppure di Comitati Locali;
- ▶ attiva contratti di impegno con detti soggetti al fine di garantire l'aumento delle presenze, un impegno concreto e verificabile per attivare il TURISMO INTEGRATO;
- ▶ promuove nuove sinergie tra l'amministrazione comunale, i commercianti, gli artigiani, i ristoratori, gli industriali e le ProLoco;
- ▶ prende “possesso” e coordina le offerte di tutto il territorio circostante per un raggio di 50 chilometri e/o un'ora di percorrenza in autovettura, redigendo itinerari a tema;
- ▶ consente risparmi nella gestione grazie all'installazione di tecnologie ecologiche quali pannelli solari, camini solari, eccetera;
- ▶ attiva una sicurezza pubblica con la registrazione, anche se non prevista per legge, della targa dei veicoli e rimorchi, evitando che la sosta si trasformi in un deposito per veicoli e rimorchi rubati.

Campeggio Municipale Multifunzionale: IL COMPITO DEL LEGISLATORE

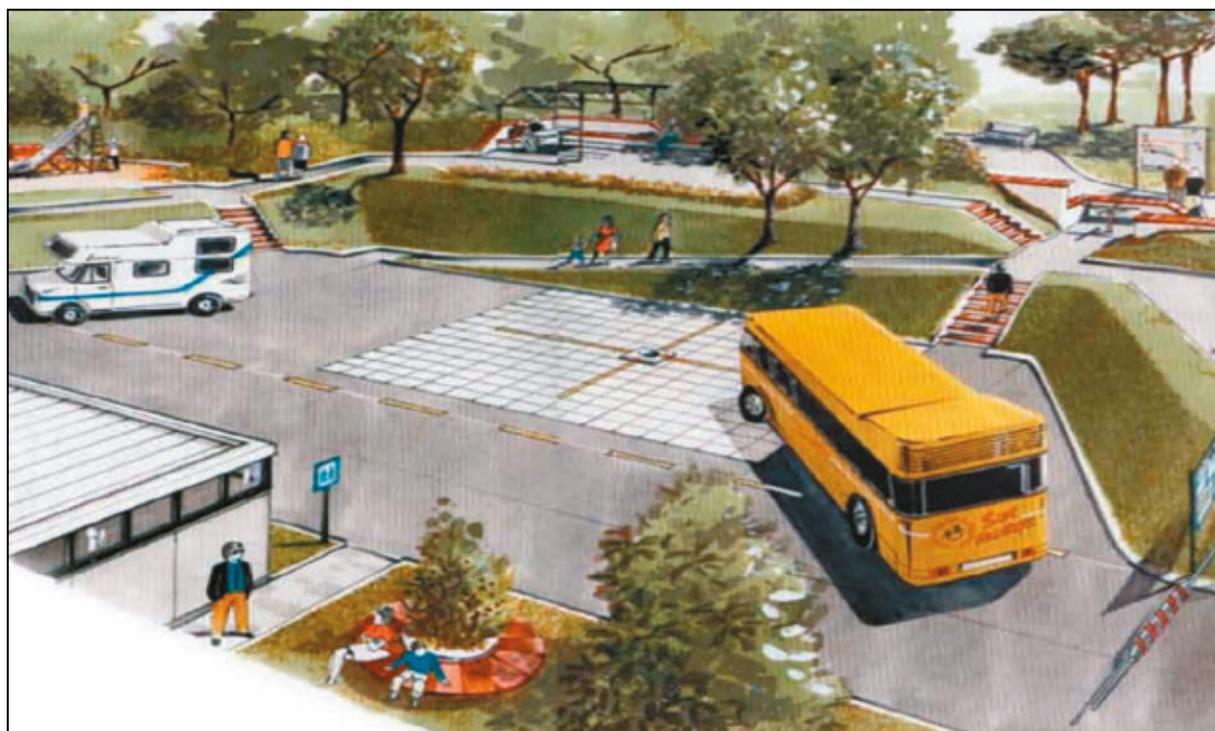
La promozione del turismo itinerante richiede l'intervento unitario del legislatore statale perché si tratta di un progetto strategico diretto a:

- ▶ valorizzare il turismo integrato sostenibile, ovvero una fondamentale risorsa economica nazionale. Fermo restando che, trattandosi di una materia riservata alla potestà legislativa residuale delle Regioni ai sensi dell'art. 117, comma 4 della Costituzione, l'esercizio del potere normativo statale deve avvenire nel rispetto, tra gli altri, del principio di leale collaborazione tra Stato e Regioni;
- ▶ incentivare l'occupazione sia nella fase di realizzazione della struttura ricettiva sia in quella successiva di gestione.

CAMPEGGI IN VIOLAZIONE DI LEGGE

Sono molte le segnalazioni che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti riceve da parte di associati proprietari di autocaravan ai quali è stato negato l'accesso agli impianti di smaltimento igienico-sanitario di uno dei campeggi d'Italia. Secondo i gestori di simili strutture ricettive, il servizio sarebbe riservato agli utenti che soggiornano con esclusione dunque delle autocaravan semplicemente in transito. È bene sapere che simile trattamento non trova alcuna giustificazione normativa. Rileva a tal proposito l'articolo 378 comma 6 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (D.P.R. n. 495/1992) come modificato dall'articolo 214 del D.P.R. n. 610/1996, il quale stabilisce che: "I proprietari o gestori dei campeggi o delle aree attrezzate con gli impianti igienico-sanitari sono obbligati a fornire il servizio di scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan anche in transito. Le tariffe per tale servizio sono quelle liberamente determinate dai singoli operatori, che sono tenuti agli adempimenti previsti dall'articolo 1 della legge 25 agosto 1991, n. 284". Il campeggio che non consente all'autocaravan in transito di servirsi dell'impianto di smaltimento igienico-sanitario viola dunque l'articolo 378 comma 6 del D.P.R. n. 495/1992 e come tale è passibile di sanzione ex articolo 146 del Codice della Strada. In ordine all'ulteriore questione delle tariffe applicate per l'accesso agli impianti, è possibile accertarne la regolarità con segnalazione alla regione e alla provincia competente. In base all'articolo 1 della legge n. 284/1991, la struttura ricettiva deve periodicamente e preventivamente comunicare alla regione i prezzi che intende applicare per il soggiorno e per tutti gli altri servizi offerti. Il D.Lgs. n. 135/2011 (Testo Unico sul turismo) e le leggi regionali sul turismo impegnano altresì la provincia nell'attività di vigilanza in ordine ai servizi offerti e alle tariffe applicate dalle strutture ricettive.

Proponiamo di seguito un semplice modulo per segnalare la vostra esperienza, autorizzando altresì l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti a sottoporre la segnalazione che invierete alle istituzioni competenti.



LETTERA

da inviare per mail a info@incamper.org qualora un gestore di un campeggio si rifiutasse di farti fruire l'impianto per il carico/scarico dell'acqua potabile perché non soggiorni nel campeggio.

Allegare alla mail le foto panoramiche a testimonianza che eravate presenti in quel giorno e in quell'orario.

Spett. Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

...I... sottoscritt.....
residente a
in via

SEGNALA CHE

in data raggiungevo il campeggio
sito nel Comune di (.....),
in via

per usufruire dell'impianto di smaltimento igienico-sanitario.

Alla reception ero ricevuto da
che mi dichiarava quanto segue:

per accedere all'impianto è necessario:

- soggiornare nel campeggio per almeno n.giorni;
- pagare la tariffa di euro.

Chiedevo a tal punto di parlare con il Direttore del campeggio, il quale

- era assente;
- si rifiutava di ricevermi;
- dichiarava che per accedere all'impianto di smaltimento igienico-sanitario, era necessario:
 - soggiornare nel campeggio per almeno n. giorni;
 - pagare la tariffa di euro.

Tutto ciò premesso, **AUTORIZZO** l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti a inoltrare in mio nome e conto le istanze che riterrà opportune per dare rilievo alla presente segnalazione.

Ai sensi del D.lgs. 196/03 acconsento espressamente al trattamento dei miei dati personali per i fini consentiti dalla legge.

Luogo e data

L'IMPIANTO IGIENICO-SANITARIO NEI CAMPEGGI LA LEGGE: ARTICOLO 378 REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL CODICE DELLA STRADA

Impianti di smaltimento igienico-sanitario

La realizzazione degli impianti igienico-sanitari, destinati ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan, è obbligatoria lungo le strade e autostrade unicamente nelle aree di servizio dotate di impianti di ristorazione, ovvero di officine di assistenza meccanica, ed aventi una superficie complessiva non inferiore a 10.000 metri quadrati, nonché nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan.

Gli impianti igienico-sanitari sono realizzati nel rispetto delle seguenti disposizioni

- L'ente proprietario o concessionario della strada o dell'autostrada, il proprietario o gestore delle aree di cui al comma 1, deve inoltrare al comune competente per territorio apposita domanda per la costruzione degli impianti igienico-sanitari, nel rispetto della disciplina urbanistica.
- L'impianto igienico-sanitario deve essere allacciato alle reti acquedottistiche e fognarie pubbliche, ove esistenti, ovvero private, nel rispetto delle autorizzazioni e dei requisiti richiesti dalla legge 10 maggio 1976, n. 319 e dalle disposizioni regionali. Gli impianti di depurazione delle aree di servizio dotate di impianto di ristorazione, ovvero di officine di assistenza meccanica e dei campeggi, devono essere di capacità adeguata per ricevere e depurare, in linea con le normative vigenti, le acque raccolte negli impianti interni delle autocaravan, nelle quantità prevedibili in relazione al numero delle piazzole di sosta per autocaravan, ed a quello dei possibili transiti, dei medesimi autoveicoli. Qualora non risulti tecnicamente ed economicamente praticabile una soluzione depurativa autonoma, è necessario prevedere impianti di ricezione a tenuta, con svuotamento periodico tramite autobotti e conferimento da idoneo impianto di trattamento, secondo la disciplina in materia di rifiuti ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 915/82 e successive modificazioni.
- Per gli impianti da realizzare nel territorio ricadente in parchi nazionali o regionali o aree naturali protette deve essere acquisita l'autorizzazione dell'ente titolare del demanio naturalistico.
- L'area dove è installato l'impianto igienico-sanitario, è dimensionata in modo da poter consentire agevolmente lo scarico contemporaneo di almeno due autoveicoli ed è provvista di rampe di accesso e di uscita nel caso di installazione esterna aree di servizio o di sosta;
- La legge regionale disciplina ulteriori caratteristiche dell'impianto.
- La gestione e la manutenzione dell'impianto igienico-sanitario può essere affidata in concessione ad impresa specializzata o al soggetto gestore dell'area naturale protetta nel cui comprensorio ricade l'impianto.
- Il concessionario è tenuto a rilasciare polizza fidejussoria per la copertura di qualsiasi ragionevole danno civile ed ambientale che possa essere causato dall'impianto o dai veicoli che vi accedono.
- Per la realizzazione di impianti igienico-sanitari all'interno dei campeggi, si applicano le disposizioni di cui al presente articolo, salvo diversa disciplina regionale.
- I proprietari o gestori di campeggi o delle aree attrezzate con gli impianti igienico-sanitari sono obbligati a fornire il servizio di scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan anche in transito.
Le tariffe per tale servizio sono quelle liberamente determinate dai singoli operatori, che sono tenuti agli adempimenti previsti dall'articolo 1 della legge 25 agosto 1991, n. 284.
- Ogni area dove è realizzato un impianto igienico-sanitario è indicata, a cura dell'ente gestore, dall'apposito segnale stradale (fig. II.377). Il simbolo dello stesso segnale in formato ridotto (fig. II.179) può essere impiegato in forma di inserto su segnali di indicazione.

PER CONTRASTARE IL BIVACCO E IL CAMPEGGIARE ABUSIVO



Situazione di campeggio che può essere attivata esclusivamente se consentita e segnalata

È legittimamente sentita l'esigenza di aspetti sanzionatori in materia di divieto delle attività di campeggio, bivacco e attendamento al fine di tutelare l'ordine e l'incolumità pubblica, la sicurezza urbana e l'igiene pubblica e la salute personale. Campeggio, attendamento, accampamento e bivacco e, non esistendo una definizione normativa delle attività richiamate, è necessario individuare i comportamenti che s'intendono vietare in correlazione con le esigenze di tutela: igiene e salute pubblica, ordine pubblico, incolumità pubblica, sicurezza urbana.

A titolo esemplificativo, si pensi all'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, alla presenza di sacchi a pelo, coperte e simili, al posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie quali tavoli, sedie eccetera e azioni correlate.

Tali attività possono rappresentare un pericolo per la salute pubblica dovuto alle carenti condizioni igienico-sanitarie derivanti dalla produzione di rifiuti e le giornaliere attività fisiologiche dell'essere umano. Infatti, le aree oggetto di bivacco occasionale sono spesso lasciate in condizioni igieniche precarie, a causa dell'incontrollato abbandono di rifiuti domestici e di oggetti di ogni genere, anche pericolosi, nonché di sversamento al suolo delle attività fisiologiche dell'essere umano.

Le attività in questione possono essere causa di danneggiamenti al patrimonio pubblico o privato, con pregiudizio per la vivibilità urbana come definita dall'articolo 2 del Decreto Ministeriale 5 agosto 2008.

Ciò precisato, con riguardo alle conseguenze correlate ai comportamenti integranti campeggio, bivacco, attendamento e accampamento, per evitare equivoci di fondo, è bene puntualizzare che **tali attività possono essere compiute da chiunque, a prescindere dall'eventuale utilizzo di un veicolo.**

Nella predisposizione di un divieto di campeggio, bivacco o accampamento, si consiglia la lettura dell'articolo contenente la relazione **"Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici e operativi"** del Dr. Fabio Dimita, riportata nelle pagine seguenti oppure aprendo <https://www.coordinamentocamperisti.it>.

Per contrastare il bivacco e il campeggio abusivo sono a disposizione i facsimili elaborati dal Dr. Fabio Dimita, Direttore Amministrativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicati sulla rivista POL MAGAZINE numero 6/2022, nell'articolo Bivacco e campeggio – Ordinanze di divieto - modalità operativa su come predisporle..

<https://www.coordinamentocamperisti.it/files/aggiornamenti/campeggio%20abusivo%20estratto%20Pol%20magazine%206%202022.pdf>.

FAC-SIMILE DI PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE

aggiornato al 18 maggio 2022

Provvedimento dirigenziale n. ... /

OGGETTO: Divieto di campeggio, bivacco e accampamento (indicare i luoghi).

IL DIRIGENTE

CONSTATATO che (indicare i luoghi) sono utilizzate come campeggio, bivacco e accampamento, tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma;

PRESO ATTO della relazione tecnica del Comando di Polizia prot. n. del con il quale sono state accertate le suddette situazioni di campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che il Comune di non dispone, nell'ambito del proprio territorio, di apposite aree e strutture igienico-sanitarie da destinare a campeggio, bivacco e accampamento;

RESO ATTO dell'assoluta mancanza in dette aree del territorio comunale di, di adeguati servizi igienici, che spinge i campeggiatori a servirsi frequentemente delle aree circostanti per i loro bisogni fisiologici e quand'anche alcuni autoveicoli siano dotati di appositi impianti interni di raccolta, gli scarichi dei rifiuti (acque bianche e luride) avvengono ugualmente con modalità non conformi alle norme urbanistiche e d'igiene vigenti;

DATO ATTO inoltre di come l'occupazione di tali aree non consente la fruibilità delle stesse in conformità alla loro giuridica destinazione urbanistica;

CONSIDERATO che l'utilizzo delle aree (indicare i luoghi) come campeggio, bivacco, accampamento e simili, al di fuori di aree e strutture appositamente preposte, costituisce un pericolo per la salute e per l'igiene pubblica e degli stessi occupanti l'area;

CONSIDERATO che i fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento nelle aree (indicare i luoghi) ostacolano la pubblica circolazione con conseguenti tensioni sociali che possono costituire problematiche anche relativamente all'ordine pubblico e alla sicurezza urbana;

RITENUTO pertanto, per motivi di salvaguardia della sanità e dell'igiene pubblica, di prevenzione dell'ordine e della sicurezza pubblica nonché di tutela della circolazione, di vietare il campeggio il bivacco e l'attendamento su (indicare i luoghi);

VISTO il T.U. delle leggi sanitarie, R.D. 1265/1934;
 VISTO il T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 773/1931;
 VISTO il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 267/2000, articoli 7, 7-bis e 107;
 VISTO il Regolamento di Polizia Urbana;
 VISTA la legge 689/1981;

ORDINA

su (indicare i luoghi), il divieto di campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma. Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.

Il mancato rispetto della presente ordinanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da € 25,00 a € 500,00 oltre alla confisca delle predette attrezzature e installazioni ai sensi dell'art. 20 della legge n. 689/81, nonché il ripristino dello stato dei luoghi.

Il proprietario della cosa mobile o immobile utilizzata per commettere la violazione o, in sua vece, l'usufruttuario o, se trattasi di bene immobile, il titolare di un diritto personale di godimento, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta se non prova che la cosa è stata utilizzata contro la sua volontà.

Possono altresì procedere al sequestro cautelare delle cose mobili o immobili con cui si è commessa la violazione, che possono formare oggetto di confisca amministrativa, nei modi e con i limiti con cui il codice di procedura penale consente il sequestro alla polizia giudiziaria.

DEMANDA

all'Ufficio Tecnico Comunale la collocazione di idonea segnaletica riportante i limiti e i divieti imposti dal presente provvedimento, sulle vie d'ingresso a perimetro di tutto il territorio comunale.
 Le forze di polizia sono incaricate dell'esecuzione del presente provvedimento.

AVVERTE

avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione

..... entro 60 giorni, ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034. È altresì ammesso ricorso gerarchico al Sindaco entro 30 giorni, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dalla residenza municipale,

li

Il dirigente.

FAC-SIMILE DI ORDINANZA CONTINGIBILE E URGENTE aggiornato al 18 maggio 2022

Ordinanza contingibile e urgente n° /

OGGETTO: Divieto di campeggio, bivacco e accampamento in

IL SINDACO

CONSTATATO l'indebita e improvvisa occupazione delle aree (indicare le aree) utilizzate come campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma;

PRESO ATTO degli accertamenti compiuti dal Comando di Polizia e della relazione prot. n. del

CONSIDERATO che il Comune di non dispone, nell'ambito del proprio territorio, di apposite aree e strutture igienico-sanitarie da destinare a campeggio, bivacco e accampamento;

RESO ATTO dell'assoluta mancanza in dette aree del territorio comunale di, di adeguati servizi igienici, che spinge i campeggiatori a servirsi frequentemente delle aree circostanti per i loro bisogni fisiologici e quand'anche alcuni autoveicoli siano dotati di appositi impianti interni di raccolta, gli scarichi dei rifiuti (acque bianche e luride) avvengono ugualmente con modalità non conformi alle norme urbanistiche e d'igiene vigenti;

DATO ATTO inoltre di come l'occupazione di tali aree non consente la fruibilità delle stesse in conformità alla loro giuridica destinazione urbanistica;

CONSIDERATO che sussiste un'emergenza sanitaria e igienica derivante dall'incontrollato deposito di rifiuti sul territorio e dall'assenza di allacciamenti all'acquedotto e alla fognatura;

CONSIDERATO che l'occupazione dell'area con fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento ha provocato problemi di ordine pubblico e alla sicurezza urbana

.....

.....

(indicare l'episodio);

CONSIDERATO che il proliferare del fenomeno è tale da comportare lo scadimento delle qualità urbane del patrimonio pubblico, oggetto di degrado anche per la propensione di alcuni soggetti a utilizzare il medesimo senza il rispetto del pregio e della natura collettiva dei beni, rendendo necessario l'intervento della forza di polizia;

CONSIDERATO che non è possibile dilazionare un intervento e che si rende indispensabile attivare i dovuti provvedimenti con urgenza;

RITENUTO pertanto, per motivi di salvaguardia della sanità e dell'igiene pubblica nonché di ordine pubblico, incolumità e sicurezza pubblica, di vietare il campeggio, il bivacco e l'attendamento in (indicare i luoghi);

VISTO il T.U. delle leggi sanitarie, R.D. 1265/1934;
 VISTO il T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 773/1931;
 VISTO il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 267/2000, articoli 50 e 54 (richiamare l'uno, l'altro o entrambe secondo la fattispecie da tutelare);
 VISTO il D.M. del Ministero dell'Interno del 05.08.2008 (da richiamare unicamente in caso di ordinanza emessa per i motivi di cui all'art. 54 D.Lgs. 267/00);
 VISTO il Regolamento di Polizia Urbana (se esistente);
 VISTA la legge 689/1981;

ORDINA

in (indicare i luoghi), il divieto di campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma.

Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.

Il mancato rispetto della presente ordinanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da € 25,00 a € 500,00 oltre alla confisca delle predette attrezzature e installazioni ai sensi dell'art. 20 della legge n. 689/81 nonché il ripristino dello stato dei luoghi.

Il proprietario della cosa mobile o immobile utilizzata per commettere la violazione o, in sua vece, l'usufruttuario o, se trattasi di bene immobile, il titolare di un diritto personale di godimento, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta se non prova che la cosa è stata utilizzata contro la sua volontà.

Possono altresì procedere al sequestro cautelare delle cose mobili o immobili con cui si è commessa la violazione, che possono formare oggetto di confisca amministrativa, nei modi e con i limiti con cui il codice di procedura penale consente il sequestro alla polizia giudiziaria.

DEMANDA

all'Ufficio Tecnico Comunale la collocazione di idonea segnaletica riportante i limiti e i divieti imposti dal presente provvedimento.

Le forze di polizia sono incaricate dell'esecuzione del presente provvedimento.

DISPONE

la comunicazione della presente Ordinanza alla Prefettura di, alla Questura di, al Comando/Stazione dei Carabinieri di

AVVERTE

avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione entro 60 giorni, ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034. È altresì ammesso ricorso gerarchico al Prefetto entro 30 giorni, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dalla residenza municipale, li

IL SINDACO

Dalla sinergia tra l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e molti Comandi di Polizia Locale che hanno manifestato l'esigenza di vietare le attività di bivacco, attendamento e campeggio sono nate delle proposte che regolamentano questi fenomeni senza pregiudicare la circolazione e sosta delle autocaravan.

Le soluzioni emerse sono state portate all'attenzione dei Comandi di Polizia Municipale dal Dr. Fabio Dimita (Direttore amministrativo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) con la sopraccitata relazione dal titolo **"Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici e operativi"**.

Stante la vicinanza dei temi affrontati con quello della circolazione stradale, la relazione offre nozioni rivolte agli enti proprietari delle strade su come predisporre provvedimenti quali il divieto di bivacco, l'attendamento e il campeggio che molto spesso si riflettono sulla circolazione stradale, limitandola.

In particolare, il Ministero ha evidenziato gli errori che gli enti locali compiono più di frequente nella formulazione di tali provvedimenti e ha chiarito come le attività di campeggio, bivacco e attendamento prescindono sia dal tipo di veicolo eventualmente utilizzato sia dalla presenza stessa di un veicolo, richiamando soprattutto l'attenzione sulla necessità di evitare l'erronea installazione di divieti di sosta allorché si intenda invece impedire il bivacco, l'attendamento o il campeggio.

LE GIORNATE DELLA POLIZIA LOCALE

LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE
E PROVVEDIMENTI
DI DIVIETO DI BIVACCO,
ATTENDAMENTO E CAMPEGGIO.
ASPETTI GIURIDICI E OPERATIVI

XXXI edizione - Riccione, Palazzo dei Congressi
20/22 settembre 2012

Relazione del Dr. Fabio Dimita
Direttore amministrativo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PREMESSA

Com'è noto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è competente a impartire le direttive per l'applicazione delle norme concernenti alla regolamentazione della circolazione sulle strade (art. 5 co. III, C.d.S.), intesa come movimento, fermata e sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada (art. 3 co. I, n. 9) C.d.S.). Il tema della circolazione di veicoli, pedoni e animali è contiguo alle prescrizioni in tema di ordine pubblico, incolumità pubblica, sicurezza urbana e igiene.

Sebbene questi ambiti siano governati da fonti normative diverse dal Codice della Strada, i punti di contatto con la disciplina della circolazione sono evidenti.

Accade così di frequente che un provvedimento dell'ente locale che trova i propri presupposti giuridici in molteplici fonti, tra le quali il Codice della Strada, sia portato all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il controllo che il medesimo permette ai sensi degli artt. 5, 35, 38, 45.

Si tratta soprattutto di ordinanze contingibili e urgenti e provvedimenti dirigenziali dai contenuti eterogenei quali il divieto di campeggio, bivacco e attendamento.

In altri casi si assiste a provvedimenti che hanno il chiaro intento di porre una limitazione alla circolazione ma che non richiamano direttamente il Codice della Strada.

Tutti provvedimenti che, come detto, s'intrecciano con le limitazioni al movimento, alla fermata e alla sosta di pedoni, animali e veicoli sulle strade e che hanno originato pronunce, diffide o direttive del Ministero.

In tale contesto, anche al fine di evitare indebiti e onerosi contenziosi per i cittadini e la Pubblica Amministrazione, si è sentita l'esigenza di chiarire quali sono i presupposti, le fonti normative, la competenza, gli aspetti sanzionatori in materia di divieto delle attività di campeggio, bivacco e attendamento.

OGGETTO

La predisposizione di un provvedimento di divieto di campeggio, attendamento, accampamento e bivacco presuppone, anzitutto, l'individuazione dell'ambito applicativo della prescrizione.

Non esistendo una definizione normativa delle attività sopra richiamate, è necessario individuare i comportamenti che s'intendono vietare in correlazione con le esigenze di tutela: igiene e salute pubblica, ordine pubblico, incolumità pubblica, sicurezza urbana. A titolo esemplificativo, si pensi all'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, alla presenza di sacchi a pelo, coperte e simili, al posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie quali tavoli, sedie ecc...

Tale tipo di attività può rappresentare un pericolo per la salute pubblica dovuto alle carenti condizioni igienico-sanitarie derivanti dalla produzione di rifiuti, nonché dall'assenza di allacciamenti all'acquedotto e alla fognatura.

Infatti, le aree oggetto di bivacco occasionale sono spesso lasciate in condizioni igieniche precarie, a causa dell'incontrollato abbandono di rifiuti domestici e di oggetti di ogni genere, anche pericolosi.

In tale contesto, non è materialmente possibile per l'Amministrazione Comunale vigilare continuamente sul comportamento dei soggetti responsabili, né è possibile attribuire con ogni certezza giuridica tale violazione a soggetti determinati precedentemente identificati se non in caso di contestazione diretta, per cui vengono fatte ricadere sull'intera cittadinanza i costi e i disagi (ad esempio per la pulizia straordinaria delle aree). Le attività in questione possono essere causa di danneggiamenti al patrimonio pubblico o privato, con pregiudizio per la vivibilità urbana come definita dall'articolo 2 del Decreto Ministeriale 5 agosto 2008.

Ciò precisato, con riguardo alle conseguenze correlate ai comportamenti integranti campeggio, bivacco, attendamento e accampamento, per evitare equivoci di fondo, è bene puntualizzare che **tali attività possono essere compiute da chiunque, a prescindere dall'eventuale utilizzo di un veicolo.**



Segnaletica erranea perché confonde il sostare con il campeggiare

1.1. GLI ERRORI PIÙ RICORRENTI

1° errore è quello di prevedere la limitazione per i soli veicoli. Considerato che in realtà i comportamenti in questione possono essere espletati con o senza veicoli, è necessario contemplare nell'ambito applicativo la sola "attività" da vietare e non lo strumento con cui viene compiuta. Si raccomanda, pertanto, di riferire il divieto all'attività di campeggio, bivacco, accampamento a prescindere da come sia effettuata (con o senza veicoli).

2° errore che si riscontra nei provvedimenti è la previsione del divieto unicamente nei confronti di una o più tipologie di veicoli, prime fra tutte, le caravan e le autocaravan. A tale riguardo si evidenzia che non è possibile limitare il divieto alle sole caravan e autocaravan, bensì occorre estendere la prescrizione a tutti i veicoli indiscriminatamente prevedendo le fattispecie astratte che potenzialmente si possono avverare. Ciò, sia per motivi di carattere logico sia per motivi di carattere pratico, in quanto le fattispecie in questione possono realizzarsi con qualsiasi tipologia di veicoli: es. autovetture, motocicli, autocarri eccetera.

3° errore, compiuto di frequente dai comandi di Polizia Municipale o direttamente dall'Amministrazione Comunale nel formulare il provvedimento e nell'applicare le sanzioni, è quello di predisporre una segnaletica di divieto di sosta quando si vuole vietare l'uso campeggistico del veicolo. Tale operazione costituisce un eccesso di potere perché si utilizza uno strumento (segnale di divieto di sosta) per un fine diverso da quello tipico previsto dalla norma. In altri termini, si fa un uso improprio della segnaletica stradale prevista dal codice e dal relativo regolamento di esecuzione e attuazione. Non è possibile, infatti, utilizzare uno strumento previsto dal Codice della Strada per disciplinare un fenomeno che non è regolato dal medesimo codice né per finalità diverse da quelle codicistiche. Peraltro per le autocaravan vale quanto stabilito dall'art. 185 del Codice della Strada. In particolare, il comma II dell'art. 185 dispone: *"La sosta delle autocaravan, 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"*.

In sostanza l'autocaravan – ma in realtà tutte le altre tipologie di veicolo – attiva il campeggiare allorché occupa lo spazio esterno al veicolo. In tal caso, le ordinanze, per essere legittime, devono essere emanate alla luce del primo comma dell'art. 185 del Codice della Strada, il quale stabilisce che le autocaravan sono soggette alla disciplina prevista per gli altri veicoli, e del secondo comma in base al quale *"la sosta delle stesse, dove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote..."*.

Pertanto, nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri e che non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di motivazioni dettate da particolari esigenze di circolazione o da particolari caratteristiche strutturali della strada, il divieto di sosta per tale categoria di autoveicoli appare illegittimo.



Autocaravan in sosta nel rispetto dell'art. 185 del Codice della Strada

2. PROVVEDIMENTI "ORDINARI" O ORDINANZE CONTINGIBILI E URGENTI?

Nella predisposizione di un divieto di campeggio, bivacco o accampamento, due sono gli strumenti giuridici utilizzabili: provvedimenti ordinari e ordinanze contingibili e urgenti. La scelta dello strumento più idoneo dipende dai presupposti di fatto e dalle finalità che s'intendono perseguire.

2.1 ORDINANZE CONTINGIBILI E URGENTI

In particolare, il presupposto per l'adozione dell'ordinanza contingibile e urgente è il **pericolo di un danno grave e imminente per la salute e l'igiene pubblica al quale, per il carattere di eccezionalità, non possa farsi fronte con i rimedi ordinari e che richiede interventi immediati e indilazionabili**.

Ciò che differenzia le ordinanze contingibili e urgenti dagli altri provvedimenti amministrativi è il loro carattere straordinario.

Esse, infatti, costituiscono uno strumento eccezionale d'intervento, atto a consentire alla Pubblica Amministrazione di prevenire o eliminare gravi pericoli per l'incolumità dei cittadini in presenza di situazioni impreviste di emergenza, non fronteggiabili per mezzo dei normali provvedimenti amministrativi.

L'effetto delle ordinanze, infatti, non è mai abrogativo, ma meramente derogatorio: esse non modificano la disciplina vigente ma ne sospendono soltanto l'applicazione, in via temporanea, fino alla cessazione della situazione di grave necessità e urgenza.

Le ordinanze, peraltro, devono sempre essere adottate nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento. Esse devono quindi fondarsi su una congrua motivazione e seguire un'istruttoria adeguata.

La situazione di pericolo che giustifica l'emanazione di provvedimenti contingibili e urgenti deve risultare da **inequivoci accertamenti tecnici**.

Per essere legittima, l'ordinanza deve rivelarsi idonea alla situazione di rischio ed essere emanata entro ragionevoli limiti temporali dati dalla persistenza della situazione eccezionale verificatasi.

Essa non deve risultare sproporzionata rispetto al fine perseguito.

In altri termini, per suo tramite non deve essere imposto un sacrificio privato eccessivo quando la salvaguardia dell'interesse pubblico possa essere raggiunta attraverso misure alternative.

La situazione di pericolo, inoltre, dev'essere attuale e concreta: l'ordinanza non può mirare genericamente a realizzare un miglioramento in assenza di un'effettiva minaccia per l'incolumità dei cittadini. **Il pericolo deve rivelarsi eccezionale e imprevedibile**, dunque non fronteggiabile con i mezzi ordinari dell'ordinamento.

Deve rappresentare **una situazione di effettiva emergenza** e richiedere, di conseguenza, un intervento amministrativo immediato, fermo restando che, a fondamento del provvedimento d'urgenza non è richiesta la sussistenza di un danno, ma il rischio oggettivo che questo si realizzi. In conclusione, il potere d'urgenza, da esternare con congrua motivazione, presuppone una situazione di pericolo effettivo che non possa essere affrontata con nessun altro tipo di provvedimento e tale da risolvere una situazione comunque temporanea, non potendosi a essa farsi ricorso se non per prevenire gravi pericoli che minacciano l'incolumità dei cittadini, sulla base di prove concrete e non di mere presunzioni, mentre non può essere utilizzata per soddisfare esigenze prevedibili e ordinarie.

L'ordinanza contingibile e urgente, quindi, è destinata a spiegare i suoi effetti per un limitato periodo, e cioè, fino a quando la situazione di emergenza viene meno. In presenza di tali presupposti, le ordinanze contingibili e urgenti possono essere adottate esclusivamente dal Sindaco:

- ai sensi dell'art. 50 D.Lgs. 267/00 se l'emergenza è a carattere esclusivamente locale;
- ai sensi dell'art. 54 dal Sindaco quale ufficiale del Governo in caso di pericoli per l'incolumità pubblica o la sicurezza urbana.

2.2 PROVVEDIMENTI DIRIGENZIALI

In mancanza delle condizioni di fatto e di diritto sopra enunciate, il divieto di campeggio, bivacco, accampamento dovrà essere istituito con provvedimento ordinario. In tal caso la competenza a emanare l'atto amministrativo spetta in via generale al dirigente ai sensi dell'art. 107, comma 2 del D.Lgs. 267/2000 che prevede: *«Spettano ai dirigenti tutti i compiti, compresa l'adozione degli atti e provvedimenti amministrativi che impegnano l'amministrazione verso l'esterno, non ricompresi espressamente dalla legge o dallo statuto tra le funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo degli organi di governo dell'ente o non rientranti tra le funzioni del segretario o del direttore generale, di cui rispettivamente agli articoli 97 e 108»*.

3. OPPORTUNITÀ DI RIFERIMENTI ISTRUTTORI

In relazione ai presupposti di fatto che giustificano l'emanazione del provvedimento si ritiene opportuno indicare almeno gli estremi di relazioni o analisi tecniche relative agli accertamenti compiuti sul territorio. In mancanza, il provvedimento potrebbe essere soggetto a vizio di legittimità per difetto d'istruttoria o di motivazione.

A destra: Cartellonistica NON prevista dal Codice della Strada



4. FONTI NORMATIVE

Per quanto riguarda i presupposti giuridici occorre preliminarmente precisare la **fonte normativa relativa alla tipologia** del provvedimento adottato.

Pertanto, in caso di adozione di un'ordinanza contingibile e urgente, sarà necessario richiamare l'art. 50 co. V, D.Lgs. 267/00, se l'emergenza riguarda la sanità o l'igiene pubblica ed è a carattere esclusivamente locale, oppure l'art. 54, co. IV del medesimo D.Lgs., qualora il provvedimento sia assunto dal Sindaco nella veste di ufficiale di Governo, relativamente a minacce di pericoli per l'incolumità pubblica o la sicurezza urbana.

In caso di provvedimento dirigenziale, non caratterizzato quindi da urgenza e contingibilità, è necessario richiamare l'art. 107, D.Lgs. 267/00.

Quanto alle **fonti di diritto connesse ai contenuti** del provvedimento è necessario un'ulteriore precisazione. In caso di problematiche di carattere igienico o sanitario è opportuno richiamare anche il T.U. delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n.1265.

Se si verificano pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana sarà necessario il richiamo al R.D. 773/1931 (Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza) nonché al D.M. del Ministero dell'Interno del 05.08.2008. In caso di provvedimento dirigenziale è opportuno richiamare l'eventuale Regolamento di Polizia Urbana.

Da ultimo, con riferimento alle sanzioni amministrative, qualora siano adottate ordinanze contingibili e urgenti, sarà opportuno prevedere il richiamo alla legge n. 689/81; mentre in caso di provvedimento dirigenziale occorrerà ricordare gli artt. 7 e, soprattutto, l'art. 7-bis del D.Lgs. 267/00 che punisce le violazioni al regolamento prevedendo che «*Salvo diversa disposizione di legge, per le violazioni delle disposizioni dei regolamenti comunali e provinciali si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 25 a 500 euro*».

Può altresì essere richiamato l'art. 20 della legge n. 689/81 che prevede la sanzione amministrativa accessoria della confisca.

È bene, infine, chiarire un ulteriore equivoco. Spesso i provvedimenti che vietano il campeggio, bivacco e accampamento si concludono con il richiamo all'art. 650 del Codice Penale che dispone:

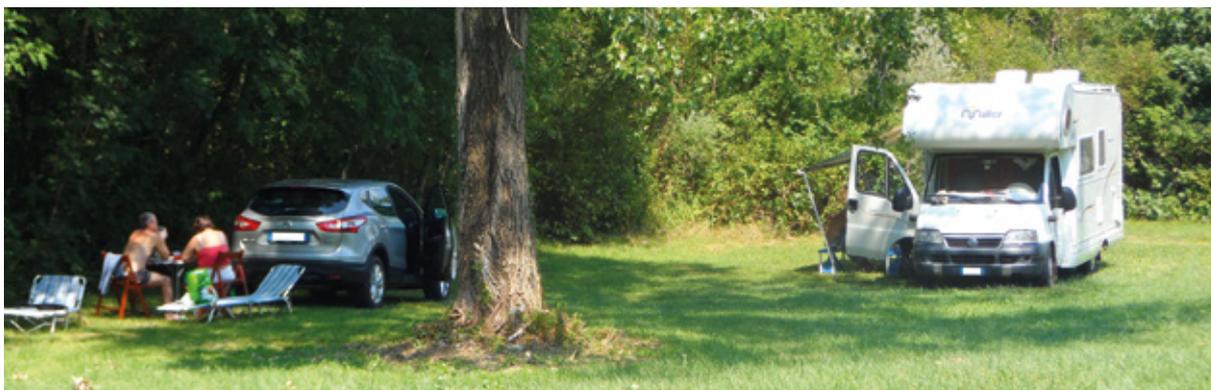
“Chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'autorità per ragione di giustizia o di sicurezza pubblica o d'ordine pubblico o d'igiene, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino a euro 206”.

Invero, l'ipotesi contravvenzionale di cui all'art. 650 del Codice Penale è configurabile soltanto quando si tratti di provvedimenti contingibili e urgenti, adottati in relazione a situazioni non prefigurate da alcuna specifica ipotesi normativa, mentre restano estranee alla sfera di applicazione di tale norma incriminatrice le inosservanze di provvedimenti del sindaco diretti a dare esecuzione a leggi e regolamenti.

Dunque, si ritiene errato il richiamo all'articolo in esame nelle ipotesi di divieto di campeggio, bivacco e accampamento previste da ordinanze contingibili e urgenti, in quanto sono dirette a dare esecuzione agli art. 50 e 54 del TUEL.

5. SANZIONI ACCESSORIE

A seguito dell'accertamento delle attività di campeggio, bivacco o accampamento, l'Amministrazione, oltre alla sanzione pecuniaria, può applicare la sanzione accessoria della confisca, prevista dall'art. 20 della legge 689/81. In particolare, nella fattispecie in esame, è possibile confiscare i beni con i quali è stata commessa la violazione per le attività in questione (per esempio tavoli, sedie, tende, sacchi a pelo, fornelli eccetera). Pertanto, nel testo del provvedimento, allorché sono richiamate le fonti normative, potrà aggiungersi anche l'art. 20 della legge 689/81.



Quando si trova uno spazio libero, prima di occuparlo, chiedere alla Polizia Municipale se è pubblico e/o privato e se è consentito occuparlo con veicoli e/o altro.

6. DEROGHE

Al fine di consentire ampio margine all'amministrazione, è possibile inserire una previsione relativa alla concessione di specifiche autorizzazioni in deroga al provvedimento.

Si pensi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, alla deroga per gli spettacoli viaggianti, per l'uso dell'area in questione da parte della protezione civile, per fiere, mercati o feste patronali eccetera.

7. IMPUGNAZIONI

Il provvedimento in esame, in conclusione, dovrà indicare i mezzi d'impugnazione sia giurisdizionali sia amministrativi.

A tale riguardo dovrà essere indicata la possibilità del ricorso entro 60 giorni al T.A.R. territorialmente competente.

Quanto ai ricorsi amministrativi dovrà essere indicata la possibilità di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni in caso di atti amministrativi definitivi ovvero di ricorso al Prefetto entro 30 giorni nel caso di provvedimento del Sindaco quale ufficiale di Governo.

Ciò non toglie che l'interessato possa in ogni momento presentare istanza di annullamento o di revoca d'ufficio ai sensi degli articoli 21-*quinquies* o 21-*nonies* della legge n. 241/90.



Vige il divieto di campeggiare, quindi, si può sostare.

SOSTARE O CAMPEGGIARE? Quali le differenze

Ci sono dei Comuni che con lo scopo di impedire e/o limitare la sosta delle autocaravan hanno esteso il termine campeggiare anche all'utilizzo interno dell'autocaravan ma, in questo caso, si tratta di provvedimenti illegittimi, perché la sosta delle autocaravan è regolamentata dall'articolo 185 del Codice della Strada che recita: "La sosta delle autocaravan, 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".



In sosta



In campeggio

Per evitare sanzioni, è da ricordare che gli specchietti retrovisori non sono compresi nella sagoma. Ogni sporgenza è vietata, salvo non crei pericolo per veicoli e pedoni e sia temporanea. Lo scalino sotto la porta per aiutare la discesa va riposto subito dopo l'uso, e finestre e oblò si devono aprire solo se vi sono persone a bordo e solo per brevi ricambi d'aria. Pertanto, al camperista che viene contravvenzionato per aver attivato il livellamento con piedini retrattili e/o spessori sotto le ruote, si prospetta il pagare la contravvenzione oppure presentare ricorso, tenendo conto che:

- se il Giudice di Pace accoglie il ricorso il rimborso spese sarà irrisorio oppure nullo;
- il Comune può presentare appello a detta sentenza, e ciò comporta l'attesa di anni per ottenere una sentenza e il dover pagare la parcella al legale;
- se il Giudice di appello accoglie il ricorso del Comune si viene condannati al risarcimento spese del Comune per i due gradi di giudizio e, ovviamente si paga la parcella al proprio legale se non addirittura il giudice può condannare al pagamento delle spese per il legale del Comune..



In sosta



In sosta

In molti Comuni è vietato attivare il livellamento con piedini retrattili e/o spessori sotto le ruote: esempio il Comune di Livigno con il seguente REGOLAMENTO CAMPEGGIO,

Articolo 4 - Definizione di campeggio.

"Nel caso di camper e similari, si configura la condizione di campeggio se sussiste almeno una delle seguenti circostanze:

1) nelle immediate vicinanze vengono svolte attività quali, a titolo esemplificativo: cucinare, desinare, lavare, stendere, pulire / sistemare biciclette, prendere il sole e qualsiasi altra attività non riconducibile alla sola sosta.

2) Il veicolo:

- poggia sul suolo, oltre che con le ruote, con altri elementi o attrezzature di stazionamento e livellamento, quali, a titolo esemplificativo, **piedini retrattili**, spessori eccetera;
- occupa ed utilizza lo spazio esterno in misura eccedente l'ingombro proprio del veicolo medesimo con attrezzature di qualsiasi natura, quali, a titolo esemplificativo: bombole, generatori, tende, verande, tavoli, sedie, recipienti, etc;
- emette deflussi propri, oltre quelli del propulsore meccanico".



Si è autorizzati a porre cunei sotto le ruote solo se il veicolo è in sosta in una discesa e/o in una salita



Vietato abbassare i piedini retrattili

LO STUDIO

Premesso che il ritenere la fruizione dell'autocaravan in sosta in strade e/o parcheggi, che ha carattere di provvisorietà e di temporaneità dei suoi effetti, sia CAMPEGGIARE è pregiudizievole in quanto non impone al destinatario un facere, ma gli intima piuttosto di astenersi da una determinata condotta.

I vincoli di condotta devono essere dimostrati come lesivi degli interessi pubblici quali la sicurezza e igiene pubblica; quindi, la legittimità dell'atto dev'essere dimostrata e non soltanto indicata ma, soprattutto, sorretta da un'attività istruttoria il cui espletamento e le cui risultanze devono essere specificate e verificabili. Infatti, non può ritenersi compatibile con la Carta costituzionale un potere sganciato dalla necessità di far fronte a specifiche situazioni contingibili di pericolo, la possibilità di incidere su diritti individuali in modo assolutamente indeterminato e in base a presupposti molto lati suscettibili di larghissimi margini di apprezzamento.

Circa la distinzione tra sostare e campeggiare, si evidenzia che la sosta è componente statica della circolazione (articolo 3, comma 1, n. 9 del Codice della Strada) ed è definita come la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento del conducente (articolo 157, comma 1, lettera c) del Codice della Strada).

La sosta – anche delle autocaravan – non necessita né di strutture né di impianti.

L'attendamento protratto per più giorni può dar luogo a ipotesi di occupazione e di campeggio abusivo. Il ricorso a limitazioni e divieti è consentito solo in presenza di motivi di sicurezza pubblica, di esigenze di carattere militare e di pubblico interesse.

Carattere essenziale della demanialità è la destinazione dei relativi beni a servizio pubblico (v. Nuovissimo Digesto It., voce Demanio). In particolare, i beni indicati nel primo comma dell'art. 822 c.c., tra i quali rientra il demanio marittimo, sono soggetti a usi generali, diretti e immediati da parte di tutti indistintamente i cittadini, in conformità alla intrinseca loro natura e destinazione, con il solo limite derivante da eventuali disposizioni delle Autorità competenti a disciplinarne l'uso, disposizioni che siano portate a conoscenza dei destinatari in modo adeguato.

Sono vietati, perché comprimerebbero l'uso comune, gli usi speciali o eccezionali del bene demaniale, a meno che non intervenga un'autorizzazione o una concessione dell'Amministrazione.

Va da sé, dunque, che in mancanza di divieti, obblighi o provvedimenti limitativi (se legalmente dati), l'uso "comune" del demanio (e, per quel che qui interessa, del demanio marittimo), in senso conforme o comunque non contrario alla sua natura e destinazione, non potrebbe essere vietato o compresso; come non può, per ragioni strettamente consequenziali, ritenersi legittima una disposizione che dell'uso faccia divieto non per esigenze di pubblico interesse ma per fini discriminatori o per altri fini (pur sempre illeciti - e in taluni casi penalmente sanzionabili - se contrari ai criteri di correttezza e imparzialità ai quali deve sempre ispirarsi l'attività della Pubblica Amministrazione).

Sul regime giuridico del demanio pubblico, la letteratura è tanto vasta quanto, sembra, costante in dottrina e in giurisprudenza (per tutte, Cassazione. pen. 3 marzo 1983, n° 1842). Il concetto di occupazione, infatti, implica il durevole assoggettamento della cosa all'uso esclusivo dell'agente, con conseguente privazione del pari diritto di ogni altro all'uso pubblico dello stesso bene.

L'interpretazione trova conforto nell'articolo 54 Codice della navigazione che, conferendo al Capo del Compartimento Marittimo il potere-dovere di ingiungere al contravventore la rimessione delle cose in ripristino "qualora siano abusivamente occupate zone del demanio marittimo o vi siano eseguite innovazioni non autorizzate", chiaramente individua la occupazione in una condotta che immuti la situazione preesistente con opere da rimuovere, atte a impedire l'uso pubblico dello spazio e a ridurlo durevolmente a esclusiva utilità propria: dove è anche chiaro come una simile immutazione non possa avvenire mediante un'attività - quella di una modesta permanenza in sito - che null'altro aggiunga, per la precarietà stessa della permanenza e per la sua temporaneità, a quell'"arresto protratto" di un veicolo, atto a configurare l'equivalente di una sosta su strada.

Nella casistica ultradecennale della Corte di Cassazione, nel concetto di occupazione di demanio marittimo è sempre insito implicitamente o espressamente quello della stabile conversione dello spazio ad uso esclusivo, senza autorizzazione dell'Autorità marittima.

L'occupazione, in sostanza, è contravvenzione che presuppone la volontà dell'agente, resa palese dalle modalità della sua permanenza in uno spazio, di esercitare la "signoria" sulla cosa e che viola l'integrità e la destinazione dello spazio demaniale (Grigoli, Contributo alla disciplina della Navigazione da diporto), ponendosi in contrasto con le norme che prescrivono l'autorizzazione o la concessione amministrativa come strumento per costituire sul bene demaniale il diritto, altrimenti negato, di occuparlo e di usarlo per dato tempo, anche esclusivamente, ai sensi degli articoli 36 e seguenti del Codice della Navigazione. L'esegesi delle disposizioni citate e della giurisprudenza indicata ed il Codice della Strada portano a escludere che la sosta di un'autocaravan possa attentare alla integrità e inviolabilità dello spazio demaniale nella normalità dei casi e possa costituire, anziché uso normale e consentito in conformità all'essenza stessa del demanio, contravvenzione all'articolo 1161 Codice della Navigazione.

Non conforme a legge, sotto il profilo della violazione di legge e dell'eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdice l'accesso alle autocaravan per asserite esigenze di "tutela dell'ordine, della sicurezza e della quiete pubblica", difficilmente configurabili, per la verità; ovvero per la "tutela dell'igiene e sanità pubblica, stante la situazione di pericolo derivante da...".

Nei confronti, dunque, delle autocaravan le ragioni poste a sostegno delle ordinanze di divieto non sembrano per solito pertinenti per cui il divieto non assistito da effettive necessità sarebbe discriminatorio, con conseguente illegittimità dell'atto: in tal caso non sarebbe configurabile la contravvenzione che si fonda sulla inosservanza del provvedimento illegittimo.

Si aggiunga che, per quanto concerne la disposizione dell'art. 650 Codice Penale, perché si configuri la contravvenzione è necessario che il provvedimento violato si fondi su ragioni di giustizia (e non siamo nel nostro caso), di sicurezza (cioè di tutela dei beni fondamentali dell'ordine pubblico, della sicurezza generale, della moralità pubblica, della pace e della tranquillità sociale: concetti che quasi sempre sono estranei ai possibili effetti della semplice sosta di una autocaravan sullo spazio pubblico), d'ordine pubblico o d'igiene (e qui valgono le considerazioni fatte sull'autonomia delle autocaravan).

Per tali considerazioni, le motivazioni che si leggono nelle ordinanze dei Sindaci hanno bisogno, di volta in volta, di un prudente vaglio critico giacché in quegli atti traspare la tendenza ad accomunare indiscriminatamente fenomeni e condotte diversi nei profili giuridici e nelle conseguenze, in pregiudizio del Turismo Itinerante e dei nuclei famigliari che lo praticano.

La giurisprudenza amministrativa è consolidata nel distinguere il sostare dal campeggiare dopo la Legge n. 336 del 1991 che regolamentava la circolazione e sosta delle autocaravan successiva e dopo la Legge n. 285 del 1992 Nuovo Codice della Strada che comprende quanto era previsto dalla Legge 336 del 1991.

L'articolo 185 del Codice della Strada fonda la distinzione tra sosta e campeggio al fine di evitare irragionevoli discriminazioni alle autocaravan e scongiurare l'adozione di limitazioni alla circolazione stradale basate sull'errata commistione tra sosta e campeggio.

La sosta è la componente statica della circolazione (articolo 3, comma 1, n. 9 del Codice della Strada) ed è definita come la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento del conducente (articolo 157, comma 1, lettera c) del Codice della Strada).

La sosta–siadelleautocaravansiadiqualunquealtroveicolo–nonnecessitanédistrutturenédiimpianti. Il campeggio, invece, è un fenomeno che esula dalla circolazione stradale, non è disciplinato dal Codice della Strada e necessita, questo sì, di apposite aree. L'ordinanza impugnata non tiene conto di tale distinzione e, in violazione dell'articolo 185 del Codice della Strada, impedisce la sosta per motivi che nulla hanno a che vedere con la circolazione stradale essendo invece relativi al campeggio.

Il Codice della Strada prescrive l'utilizzo di cunei per garantire la stabilità dei veicoli (articolo 353, comma 2 Regolamento di esecuzione del Codice della Strada). Da ciò deriva che l'uso dei cunei non può costituire un comportamento illecito, in quanto previsto e addirittura prescritto da una legge dello Stato.

Infine, anche se l'ordinanza non indica esigenze della circolazione, va ricordato che ai sensi del comma 1 dell'articolo 185 del Codice della Strada le autocaravan, ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e delle limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggette alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli (sul punto, T.R.G.A. Bolzano n. 69/2019; T.R.G.A. Trento n. 179/2020 e n. 171/2021).

La giurisprudenza amministrativa PRIMA della Legge n. 336/1991 e della Legge n. 285/1992

1980

Con **sentenza 710/80** il T.A.R. della Liguria condanna il Comune di Sarzana evidenziando, nei motivi della decisione, l'evidente violazione dell'obbligo di motivazione dell'ordinanza emessa.

1982

Il 20.09.1982 il Tribunale di Sanremo assolve il Geom. Mario Rasori di Mantova dal reato di sosta nell'area portuale di Sanremo con la formula: *"perché il fatto non costituisce reato"*.

Cassazione 15 dicembre 1982, n° 11888, dove, per integrare la fattispecie della occupazione, si è fatto richiamo, in mancanza di costruzione, alla palificazione stabilmente impiantata al suolo, con collegamento di cordicelle od altre apparecchiature, si da determinare "un complesso strutturale preclusivo o riduttivo della libertà dello spazio utilizzato". Chiaramente si individua la occupazione in una condotta che immuti la situazione preesistente con opere da rimuovere, atte ad impedire l'uso pubblico dello spazio ed a ridurlo durevolmente ad esclusiva utilità propria: dove è anche chiaro come una simile immutazione non possa avvenire mediante un'attività - quella di una modesta permanenza in sito - che null'altro aggiunga, per la precarietà stessa della permanenza e per la sua temporaneità, a quell'arresto protratto" di un veicolo con occupazione di spazio esterno al veicolo con oggetti mobili.

1985

6 marzo 1985, con *sentenza n. 19 - 220/84/R.A.C.* - depositata il 5 giugno 1985, il **pretore d'Orbetello** accoglie l'opposizione presentata dalla Travel Rent e condanna il Sindaco del comune d'Orbetello. Nella motivazione si legge: *"L'opposizione proposta è fondata e deve, di conseguenza, essere accolta ... il camper ed i mezzi omologhi (autocaravan, ecc...) non possono essere disciplinati e considerati come ordinari mezzi con cui viene comunemente praticato il campeggio, per cui ad essi non è applicabile un generico divieto di campeggio..."*.

4 settembre 1985 il Ministro dei Lavori Pubblici, rispondendo all'ennesimo quesito di un camperista, dichiara *"... le autocaravan sono autoveicoli che non possono essere discriminati per il solo fatto di dare ricovero durante la notte, E' chiaro che non sono ammessi divieti discriminatori nei confronti delle autocaravan. ... L'unica strada da conseguire nel caso di contravvenzione è quella di farsi elevare verbale, contestare il provvedimento davanti al Pretore competente ed esaminare la possibilità di denunciare i funzionari prepotenti."*

14 dicembre 1985 la Cassazione ribadisce il concetto secondo cui "il reato di occupazione di suolo demaniale marittimo s'identifica con un'attività che implica la disponibilità esclusiva del suolo e/o dei manufatti da parte dell'autore".

1986

Con **sentenza N. 22/86 - N. 156/85 RAC - N. 767 CRON.** - del 23.04.1986 - depositata il 21.06.1986 il **Pretore di La Maddalena** assolve il camperista Stefano Grechi annullando l'ordinanza ingiunzione inviata dal Sindaco di La Maddalena. Nella motivazione: *"... le risultanze di causa non dimostrano con sicurezza che l'opponente abbia effettivamente violato l'ordinanza ... con la quale viene vietato in tutto il territorio comunale il campeggio libero... la proposta opposizione è fondata per cui va accolta"*.

1986, il **Ministro dei Lavori Pubblici** chiarì l'ambito delle limitazioni: i sindaci potevano attivare limitazioni riferendosi all'art. 4 del D.P.R. n. 393/1959 (*Vecchio Codice della Strada*). A pagina 22 della Gazzetta Ufficiale n. 17 del 22 gennaio 1986, punto D - Disciplina della circolazione stradale nei centri abitati - il Ministro ricorda: *"la sosta dei veicoli va ricompresa 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. ... la possibilità che le autorità competenti emanino autonomi provvedimenti in grado anche di incidere, in certa misura, sulla libera circolazione delle autocaravan ... solo richiamandosi a distinte e specifiche discipline normative ... ove si riscontrasse l'assoluta necessità di precludere l'accesso alle autocaravan ... il relativo provvedimento sarà di competenza del"*

prefetto per motivi di esclusiva sicurezza pubblica ... Si ribadisce - in conclusione - che 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”.

1988

Il **24.02.1988, con sentenze n° 157 e 158, il T.A.R. della Liguria** condanna il Sindaco di Sestri Levante gravandolo delle spese e onorari di giudizio. Importanti i motivi della decisione, tra tutti: “...l'autocaravan è un veicolo che, ove utilizzato in ordinarie forme di circolazione stradale (COMPRESA LA SOSTA) va assimilato per caratteristiche alle autovetture ed agli autobus, qualsiasi provvedimento amministrativo che ne discrimini rispetto alla categoria generale le facoltà di circolazione (e sosta) a questa riconosciuta, deve essere sorretto da una congrua e specifica motivazione rapportata alle peculiari caratteristiche dei luoghi ed alle peculiari esigenze della circolazione stradale ivi esistenti. Né, d'altra parte, sembra eludibile l'esigenza di una congrua e specifica motivazione anche con riguardo alle residue categorie di veicoli contemplate nell'ordinanza impugnata (caravans, carrelli e rimorchi), le quali, sebbene non assimilabili alle autovetture ai sensi della precitata disciplina, fruiscono comunque, in linea generale, di omologhe potenzialità di circolazione e sosta (nei limiti connaturali al normale esercizio del cosiddetto turismo itinerante), limitabili solo in presenza di concrete, specifiche e dimostrate ragioni d'interesse pubblico (fra le quali non sembrano rientrare eventuali scelte politico/amministrative volte a selezionare forme di turismo più o meno gradite e remunerative).”

Cassazione 30 giugno 1988, n° 7427, nella quale la occupazione è definita “un evento che si protrae nel tempo”.

1990

18 aprile 1990, sentenza n. 26, il Pretore di Grosseto accoglie il ricorso di Caruso contro Comune di Orbetello. Significative le motivazioni: “ Il generico divieto di campeggio NON E' APPLICABILE. I camper e gli altri mezzi analoghi non possono essere disciplinati e classificati come ordinari mezzi attraverso i quali si può praticare il campeggio per cui non può essere ad essi applicato un generico divieto di campeggio”.

1992

Riguarda un ricorso precedente alle Leggi 336/1991 e 285/1992

Cass. civ. Sez. I, 06/03/1992, n. 2718.

L'ordinanza comunale, la cui violazione da parte del Garofalo è stata posta a fondamento della ordinanza - ingiunzione emanata nei suoi confronti, pone il divieto di campeggio libero, anche se effettuato con stanziamento di auto-caravan. Quest'ultimo viene definito dal testo vigente dell'art. 26 del cod. strad. come l'“autoveicolo avente una speciale carrozzeria attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto ed all'alloggio di un massimo di sette persone compreso il conducente”. Tale divieto non contrasta con il citato art. 26 del cod. strad., onde non sussiste il motivo di illegittimità denunciato dal ricorrente. L'ordinanza comunale vieta il campeggio effettuato mediante lo stanziamento dell'auto-caravan, e non la sua semplice sosta sulla strada pubblica. Concretizza l'attività di campeggio il vivere nel veicolo in sosta, vi sia o meno la presenza di oggetti posti all'esterno del veicolo stesso e “caratteristici della vita di campeggio” (come li denomina il ricorrente). Ciò che rileva al fine della sussistenza del campeggio è, cioè, l'adibire il veicolo a propria abitazione, e sotto questo aspetto nessuna discriminazione l'ordinanza comunale pone tra l'auto-caravan e qualsiasi altro tipo di autoveicolo che venga in concreto adibito a luogo di vita e di riposo. L'ordinanza comunale, in altri termini, pone il divieto generale dell'uso dell'autoveicolo come luogo ove stanziarsi, anche se tale divieto è espressamente formulato con riferimento ad uno specifico autoveicolo (auto-caravan) attrezzato per essere adibito all'alloggio delle persone. Non sussiste pertanto la lamentata discriminazione tra l'auto-caravan e tutti gli altri autoveicoli elencati nel citato art. 26. L'ordinanza comunale che pone il divieto di campeggio, essendo dettata dall'esigenza di tutela di interessi di carattere igienico-sanitario, trova il proprio fondamento normativo non nella disciplina della circolazione stradale, bensì nell'art. 153 del T.U. comunale e provinciale 4 febbraio 1915, n. 148, che conferisce al Sindaco il potere di adottare i provvedimenti contingibili ed urgenti in materia di igiene pubblica. Non pertinente è pertanto il richiamo che il ricorrente fa all'art. 4 del Codice della Strada.

Riguarda un ricorso precedente alle Leggi 336/1991 e 285/1992

Cassazione civ. Sez. I, 22/07/1996, n. 6574

Motivi della decisione. Il dettato normativo postula una puntuale definizione del concetto di “campeggio”, il quale consiste - secondo quanto questa Suprema Corte ha avuto occasione di precisare (v. Cass. 1992 n. 2718, in motivazione) - nel vivere nel veicolo in sosta, ossia nell’adibire il veicolo stesso a proprio luogo di soggiorno e di riposo, con conseguente utilizzazione di ogni tipo di impianto e di attrezzatura in esso esistente.

È altresì da rilevare che la regolamentazione dell’attività di campeggio nei termini ampi innanzi indicati costituisce esplicitazione della potestà legislativa spettante alla Regione ai sensi dell’art. 117 Cost., anche in relazione alle esigenze di tutela ambientale, paesistica, ecologica del territorio, di salvaguardia dell’igiene e di polizia urbana e rurale.

Il divieto generalizzato di ogni forma di campeggio per un tempo superiore alle 48 ore non consente peraltro di ravvisare un limite implicito all’operatività della norma nel diritto di proprietà o in altro diritto reale o di godimento sul suolo nel quale il campeggio è esercitato, ricorrendo anche in tale ipotesi le richiamate esigenze di tutela cui detta norma si ispira, in relazione all’intrinseca nocività di una prolungata attività di campeggio fuori delle strutture consentite.

Né può trarsi argomento in contrario, come prospetta la ricorrente, dal rilievo che, disponendo la legge statale n. 336 del 1991 che non costituisce campeggio la sosta delle auto-caravan (e quindi dei veicoli a queste assimilabili), dove consentita, sulla sede stradale, “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”, non potrebbe sulla base di una legge regionale impedirsi la sosta di detti mezzi su terreni privati.

È invero evidente che le due normative poste a raffronto concernono materie del tutto diverse, riguardando la legge statale la disciplina (oltre che della costruzione) della circolazione e della sosta delle auto-caravan sulle strade, e precisando a tali fini (art. 2) le condizioni perché la sosta non si risolva in un’attività di campeggio, e per converso disciplinando la legge regionale il turismo e la pratica di campeggio, secondo il significato innanzi precisato.

Rapido commento alle due precedenti sentenze

Quanto alla sentenza della Cassazione n. 2718/1992 la fattispecie che ha originato la pronuncia risale al 1985 epoca in cui non soltanto non esisteva l’articolo 185, comma 2, Codice della Strada, ma non esisteva neppure la definizione di sosta di cui all’articolo 157 Codice della Strada (che consente di trattenerci a bordo) di talché la Corte non poteva tenerne conto. Già per tale motivo l’interpretazione del campeggiare fornita all’epoca, oggi risulta difficilmente applicabile stante le attuali disposizioni normative.

Stesse considerazioni valgono per la sentenza n. 6574/1996 (fatti risalenti al 1987) che oltretutto riguarda una fattispecie diversa, trattandosi di un rimorchio ex articolo 56 Codice della Strada (e non di un autoveicolo) posto su terreno privato e del limite orario imposto con legge regionale. Inoltre, l’inciso sulla legge 336/91 – emanata durante quel giudizio – va correttamente interpretato. Secondo controparte la Corte avrebbe affermato che dalla legge 336/91 non sarebbe possibile trarre argomenti in senso contrario rispetto al concetto di campeggio di cui alla sentenza del 1992. In realtà la Corte precisa che la legge 336/91 non offre argomenti in senso contrario rispetto al divieto imposto da una legge regionale sul turismo che prevede il campeggio per 48 ore. In ogni caso, anche a voler applicare la definizione giurisprudenziale – neppure contenuta in massima – per cui il campeggio consisterebbe nel “vivere nel veicolo” e nell’“adibire il veicolo a propria abitazione” appare evidente che la mera presenza di persone a bordo di un veicolo con finestrini e porta laterale aperte e un’antenna sul tetto, non significa “vivere” nel veicolo né adibirlo a propria “abitazione”. Del resto, se gli occupanti si trattengono a bordo di un qualsiasi veicolo in sosta nel rispetto del Codice della Strada, essi si trovano in circolazione stradale e non rilevano le attività che sono svolte all’interno del veicolo (si pensi al conducente che legge un giornale o mangia un panino o che si riposa prima di riprendere il viaggio) salvo che siano percepibili dall’esterno condotte che integrano precise fattispecie previste e punite da specifiche norme. Nel caso di specie, si ripete, l’esponente si trovava in circolazione stradale e addirittura, per espressa disposizione di legge, non è configurabile il campeggio laddove la sosta avviene nel rispetto dell’art. 185 del Codice della Strada.

La giurisprudenza dopo la promulgazione della Legge 336 del 1991 e del Nuovo Codice della Strada del 1992

1994

16 marzo 1994, Pretore d'Orbetello, con sentenza n. 24/94, accoglie l'opposizione presentata dal Sig. Giuseppe Gulisano di Roma e condanna il Sindaco del Comune d'Orbetello annullando l'ordinanza n. 97 del 20.04.1991. Nella motivazione si legge: *"...l'autocaravan... non è applicabile il generico divieto di campeggio e di sosta a fine di campeggio ...autoveicoli... dotati di servizi igienici tali da non incidere negativamente, in alcuna misura, sulla igiene del territorio... a servirsi di tali attrezzature, risolvendosi in tal caso il provvedimento nella tutela degli interessi economici dei titolari dei campeggi stessi più che nella tutela delle condizioni igieniche del territorio"*.

1999

L'articolo 71 comma 5 **legge regionale Puglia n. 11/1999** *"Disciplina delle strutture ricettive ex artt. 5, 6 e 10 della legge 17 maggio 1983, n. 217, delle attività turistiche ad uso pubblico gestite in regime di concessione e delle associazioni senza scopo di lucro"*, punisce il *"campeggiare"* nelle aree non consentite;- che non sussiste alcuna violazione della norma contestata poiché il *"campeggiare"* è un comportamento che implica lo svolgimento delle consuetudini di vita, caratterizzato da una durata apprezzabile ed è contraddistinto da installazioni permanenti: tutte caratteristiche che nel caso di specie non ricorrono atteso che si è trattato semplicemente di rendere stabile la sosta del veicolo.

L'attendamento protratto per più giorni può dar luogo ad ipotesi di occupazione e di campeggio abusivo.

Il concetto di occupazione, infatti, implica il durevole assoggettamento della cosa all'uso esclusivo dell'agente con collegamenti permanenti al suolo e necessità di idonee infrastrutture per svolgere le consuetudini di vita. Nella casistica ultradecennale della Corte di Cassazione, nel concetto di occupazione è sempre insito implicitamente od espressamente quello della stabile conversione dello spazio ad uso esclusivo.

2000

Con nota prot. 300/A/24414/103/37/2/2 del **17 luglio 2000 il Ministero dell'Interno** ha precisato che *"la semplice interposizione di tacchi o pietre fra gli pneumatici e il fondo stradale non sia da sola sufficiente a trasformare la sosta dell'autocaravan in campeggio se non ricorre alcuno degli altri indici sintomatici individuati dalla norma, quali l'emissione di deflussi propri ovvero l'occupazione della sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo. Tale prassi, peraltro usata talora anche per garantire la stabilità di altri tipi di veicoli in sosta, non esclude infatti che il mezzo continui a poggiare al suolo con le proprie ruote e un'interpretazione della norma diversa da quella indicata riserverebbe agli autocaravan un trattamento discriminatorio che l'art. 185 comma 1 cds tende proprio ad escludere"*. Confermata dalla lettera prot. 5961 del 21 ottobre 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indirizzata all'Avv. Marcello Vigand.

Nella denegata ipotesi in cui si dovesse ritenere come illecito l'uso di due cunei per stabilizzare il veicolo, si ricadrebbe nella previsione dell'articolo 20 del Codice della Strada ai sensi del quale *"è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale e che punisce chiunque "occupa abusivamente il suolo stradale"*.

2007

2 aprile 2007, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con direttiva prot. 31543, sull'interpretazione e applicazione dell'articolo 185 del Codice della Strada, chiarisce: *"Talvolta si invoca il divieto di campeggio per giustificare il divieto di sosta per le autocaravan. Quando si utilizza il termine "campeggiare" si fa riferimento a una ben precisa condotta, ossia quella implicante lo "stabilimento" di un mezzo in un luogo, mediante collegamenti permanenti al suolo e necessità di idonee infrastrutture per svolgere le consuetudini di vita. Inoltre, per le autocaravan, vale quanto previsto all'art. 185 del Codice della Strada, cioè si attiva il campeggiare allorché si occupi lo spazio esterno al veicolo. La sosta, invece, implica il rispetto di quanto previsto dal suddetto articolo 185 del C.d.S., laddove si ribadisce che deve avvenire "senza" occupare lo spazio esterno al veicolo (...)"*.

2008

Il Ministero dell'Interno con circolare prot. n.277/2008 e l'A.N.C.I.,l'U.P.I. e il Corpo Forestale dello Stato, con nota prot. n. 1721/2008, recepiscono le direttive contenute nella circolare prot. 31543 del **2 aprile 2007 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

2012

XXXI edizione - Riccione, Palazzo dei Congressi 20/22 settembre **2012** – in occasione de Le giornate della Polizia Locale – **relazione redatta dal Dr. Fabio Dimita** (Direttore amministrativo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) “Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici” contenente i facsimili da adottare per contrastare il bivacco e il campeggio abusivo.

RIEPILOGANDO, in merito ad una motivazione di “**divieto di campeggio ed attendamenti**” si deve dichiarare che non può essere attribuibile alla circolazione stradale in autocaravan.

2021

T.A.R. Liguria, n. 111/2021 (A.N.C.C. vs Comune di Levanto): “*Con la successiva censura viene denunciata la violazione dell’art. 185 del Codice della Strada, in quanto l’ordinanza gravata ha frapposto indebiti ostacoli alla sosta degli autocaravan nel territorio comunale. Il collegio deve convenire con il motivo, rilevando che secondo la norma denunciata va istituita l’equiparazione tra gli autocaravan e le vetture quanto alla libertà di circolazione consentita; da ciò consegue che va distinta la fase di sosta dei mezzi di che si tratta dall’attività propriamente camperistica, che presuppone una più lunga fermata del mezzo nelle località più attraenti dal punto di vista turistico*”.

19 luglio 2021, Giudice di Pace di Cagliari, con sentenza n. 855/2021, ha accolto il ricorso dell’Avv. Marcello Viganò presentato per conto di F.M. con il supporto dell’Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti. La sentenza ha annullato un verbale dei Carabinieri della Stazione di Buggerru che avevano sanzionato un’autocaravan per violazione dell’art. 185, comma 2 del Codice della Strada in quanto sostava con il gradino aperto e, a loro dire, apponendo dei sassi sotto una ruota così da configurare una presunta attività di campeggio. Il Giudice di Pace, nel chiarire la differenza tra sosta e campeggio, ha ripreso tutte le argomentazioni esposte nel ricorso. In particolare:

- il gradino lasciato aperto non trasforma la sosta in campeggio, essendo tale condotta regolamentata dall’art. 157 del Codice della Strada;
- il campeggio è un fenomeno che non ha nulla a che vedere con la circolazione stradale poiché concerne lo svolgimento delle consuetudini di vita ed è caratterizzato da una durata apprezzabile e da installazioni permanenti;
- ha ricordato che con legge n. 336/91 il legislatore era intervenuto per evitare contenziosi tra utenti in autocaravan ed enti proprietari delle strade con una serie di innovazioni tra cui la netta distinzione tra sostare e campeggiare;
- l’art. 185 del Codice della Strada vuole evidenziare che potrebbe attivarsi il campeggio quando l’utente occupa la sede stradale con tavoli, tende, sdraio eccetera... situazione ben diversa dal lasciare aperta una porta;
- il Ministero dei Trasporti con nota prot. 31543/2007 emessa ai sensi e per gli effetti degli artt. 5 e 35 del Codice della Strada ha precisato la distinzione tra sosta e campeggio. Tale nota veniva recepita, tra le varie, dal Ministero dell’Interno;
- ha chiarito che l’art. 185, comma 2 del Codice della Strada non prevede alcuna sanzione.

2022

T.A.R. Valle d’Aosta n. 12/2022 (A.N.C.C. vs Comune di Valgrisenche) ove si legge: “*Del resto è altresì evidente come, promiscuamente accomunando tale divieto di sosta con quello di campeggio abusivo, il provvedimento si pone altresì in frontale contrasto con la disciplina dell’art. 185 del Codice della Strada che sanziona in maniera differente e specifica l’occupazione della sede stradale e lo scarico di rifiuti, residui e acque su strada*”;

T.R.G.A. Trento n. 52/2022 (A.N.C.C. vs Comune di Rabbi) “*coglie nel segno l’Associazione ricorrente quando lamenta che il Sindaco di Rabbi, promiscuamente accomunando il divieto di sosta con il divieto di campeggio abusivo, ha violato l’art. 185 del Codice della Strada, che disciplina in maniera differente la sosta ed il campeggio delle auto- caravan*”.

LA COSTRUZIONE E ORGANIZZAZIONE DEI PARCHEGGI

L'organizzazione della circolazione nei parcheggi è un tema importante poiché riguarda infrastrutture indispensabili talora di grande rilevanza socioeconomica per il cittadino e/o utente (si pensi ai parcheggi di ospedali, centri commerciali, condomini). Il gestore della strada, soprattutto nei parcheggi pubblici, interviene spesso in modo superficiale, convinto che per organizzare un'area sia sufficiente apporre stalli di sosta senza particolari indagini alla base. Al contrario, come ben illustrato nella relazione che segue, progettare un parcheggio veramente organizzato e utile agli utenti della strada richiede una preparazione, uno studio e il rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada. Data la varietà di parcheggi e delle aree adibite alla sosta dei veicoli (pubblici, privati aperti all'uso pubblico, privati ad uso privato) si ritiene utile chiarire quali norme regolano la circolazione all'interno di tali aree. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è dettata dalle norme contenute nel Codice della Strada e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia.

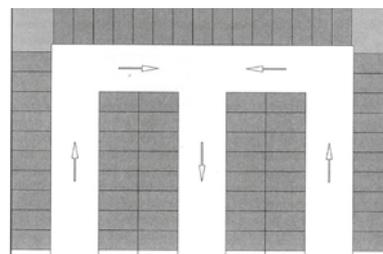
Per "strada" s'intende l'area a *uso pubblico* destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali (articolo 2, comma 1, Codice della Strada). Per circolazione s'intende il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada (articolo 3, comma 1 n. 9, Codice della Strada).

Il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico (articolo 38 comma 10 del Codice della Strada). Nelle aree private non aperte all'uso pubblico l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica è facoltativa. Tuttavia i segnali se sono utilizzati devono essere conformi a quelli prescritti dal regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada.

Ciò che rileva, in definitiva, è l'uso pubblico della strada. La circostanza non è secondaria perché si riflette sulle responsabilità in caso di sinistri o contenziosi. Sul punto si osserva che ai sensi dell'art. 122 del D.Lgs. 205/2009 (Codice delle assicurazioni private) i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del Codice Civile e dall'articolo 91, comma 2, del Codice della Strada. Ai sensi dell'articolo 3 comma 2 del D.M. 1° aprile 2008 n. 86 (regolamento recante disposizioni in materia di obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti di cui al titolo X, capo I, e al titolo XII, capo II, del Codice delle assicurazioni private) sono equiparate alle strade di uso pubblico tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico. Anche in questo caso si citano le strade di uso pubblico e le aree aperte alla circolazione del pubblico. Poiché non vi è una definizione normativa di uso pubblico è necessario ricorrere all'interpretazione giurisprudenziale e dottrinale ai principi stabiliti dalla giurisprudenza. In alcune pronunce si fa riferimento a una "situazione di fatto divergente da quella normalmente propria del bene privato, con effettivo godimento di esso da parte della generalità degli utenti del sistema viario" (Cass. Civ., sez. I, 27 gennaio 2005, n. 1694); in altre rileva la considerazione che "chiunque ha la possibilità di accedervi" (Cass. Civ., sez. III, 3 marzo 2011, n. 5111).

Anche il Ministero dei Trasporti è intervenuto precisando che "l'elemento differenziale risiede nella presenza o meno di transito indiscriminato di persone: qualora l'accesso all'area sia precluso alla generalità dei cittadini o sia limitato solo a determinate categorie, non si è in presenza di un'area soggetta a pubblico passaggio" (parere reso con nota prot. n. 58836 del 19 giugno 2007) che possiamo trovare aprendo: www.perlasicurezzastradale.org/.

Alla luce di quanto sopra, quando le aree adibite al parcheggio dei veicoli costituiscono *strade di uso pubblico* si applicheranno le norme del Codice della Strada e le relative sanzioni. Viceversa, le stesse dovranno comunque essere osservate quali norme di comune prudenza poiché saranno utilizzate come criterio di valutazione della responsabilità civile o penale derivante da un comportamento illecito.



Esempio di circolazione a senso unico nelle corsie interne del parcheggio

1. PREMESSA E FINALITÀ DELL'INTERVENTO

Con la presente relazione si propongono i criteri per organizzare le aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli: infrastrutture fondamentali per l'utenza stradale e che ricoprono un ruolo strategico poiché a servizio di luoghi pubblici o privati di grande rilevanza socio-economica per il cittadino-utente. Basti pensare ai parcheggi nei luoghi che erogano prestazioni sanitarie oppure nelle zone ove si svolgono fiere o manifestazioni o ancora ai parcheggi a servizio dei punti vendita (supermercati, centri commerciali eccetera): tutti luoghi che attirano un notevole flusso di veicoli.

Accade di frequente che la condotta dell'utente della strada all'interno dei parcheggi non sia corretta con grave rischio per la sicurezza delle persone. Ciò può avvenire perché il livello di attenzione di chi guida tende a diminuire all'interno dei parcheggi come se in tali aree non vi fosse circolazione stradale. A ciò si aggiunge una regolamentazione della circolazione spesso non conforme al Codice della Strada, al regolamento di esecuzione e attuazione, alle direttive ministeriali oltre a risultare, di fatto, confondente e non efficace.

È bene dunque richiamare l'attenzione sulla disciplina della circolazione stradale all'interno dei parcheggi per favorire la sicurezza stradale, prevenire sinistri e tutto ciò che ne consegue in termini di contenziosi con spese a carico dei cittadini e delle imprese di assicurazione, possibili addebiti di responsabilità a carico dell'ente proprietario della strada, aggravio di lavoro per gli uffici giudiziari. La corretta regolamentazione della circolazione stradale all'interno dei parcheggi favorisce altresì il turismo per il quale la fruibilità degli spazi di sosta è fondamentale. La presente relazione offre indicazioni utili per la regolamentazione della circolazione nei parcheggi a raso realizzati in aree pubbliche o private ma a uso pubblico. Un parcheggio deve considerarsi a uso pubblico se può accedervi indistintamente chiunque anche in presenza di una ipotetica sbarra. A esempio il parcheggio a servizio di un supermercato è a uso pubblico anche se l'accesso è regolato da una sbarra. L'uso pubblico deriva dal fatto che chiunque si presenti all'ingresso del parcheggio e ritiri il tagliando per l'apertura della sbarra può accedere all'area a prescindere dal fatto che fruisca effettivamente del supermercato. Viceversa non è aperto all'uso pubblico un parcheggio condominiale con sbarra: in tal caso solo l'accesso non è indiscriminato ma riservato al condomino o ad eventuali ulteriori soggetti autorizzati. L'organizzazione e la regolamentazione della circolazione nelle aree private non aperte all'uso pubblico è lasciata al privato che ha facoltà di installare o meno la segnaletica stradale. Qualora lo faccia, la segnaletica dovrà essere conforme a quella prevista dal Codice della Strada e dal regolamento di esecuzione e attuazione. L'organizzazione e la regolamentazione della circolazione nelle aree pubbliche o private aperte all'uso pubblico destinate alla sosta o al parcheggio dei veicoli è invece riservata all'ente proprietario o gestore della strada che dovrà analizzare ogni eventuale criticità al fine di adottare la soluzione tecnica più adeguata, in conformità al Codice della Strada, al regolamento di esecuzione e attuazione e alle direttive ministeriali. La presente relazione ha lo scopo di fornire alcune indicazioni per la corretta organizzazione delle aree di sosta e dei parcheggi.



2. DEFINIZIONI E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

È necessario anzitutto chiarire la differenza tra sosta e parcheggio, termini troppo spesso utilizzati come sinonimi. La sosta è la “sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente” (art. 157, c. 1, lett. c), Codice della Strada). Il parcheggio è definito quale area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli (art. 3, c. 1, n. 34 del Codice). La definizione è ulteriormente precisata dall’ art. 120, c. 1, lett. c) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso possa essere usato per indicare un’area organizzata o attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione. La regolamentazione della sosta e del parcheggio non trova una compiuta disciplina nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione. È necessaria l’integrazione di ulteriori provvedimenti tra i quali il D.M. 14 giugno 1989, n. 236 - *Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell’eliminazione delle barriere architettoniche* (documento presente su www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1588);

il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (documento presente su www.handylex.org/stato/d240796.shtml); la Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione; il D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (documenti presenti su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=298>).

Il quadro normativo dev’essere integrato dai decreti e dalle direttive del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti. Vale, infatti, ricordare che l’art. 5 del Codice della Strada attribuisce al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti la facoltà di impartire ai Prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l’applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all’articolo 2 del Codice, e che l’articolo 35 del medesimo C.d.S. attribuisce al Ministero la competenza a impartire le direttive per l’organizzazione della circolazione e della segnaletica, sentito il Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio, per gli aspetti di competenza.

Si coglie l’occasione per ricordare che sin dall’entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, l’intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei confronti del gestore della strada è sempre stato di supporto e mai di contrapposizione. Si tratta di un ausilio prezioso per l’ente locale che, nella visione di buon governo, deve accogliere tempestivamente al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione. In alcuni casi, quando il Ministero interviene, ricordando al Sindaco di annullare un provvedimento, alcuni giornalisti, nella foga della notizia, presentano gli attori come antagonisti invece di cogliere l’occasione per esaltare la fondamentale attività di formazione espletata dal Ministero. L’opera meritoria del Ministero si esplica a 360° anche attraverso corsi di aggiornamento e convegni tramite i quali i funzionari ministeriali contribuiscono alla corretta formazione e all’aggiornamento degli organi di polizia.



3. ATTIVITÀ PRELIMINARE: L'ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Attività preliminare fondamentale per la progettazione di un parcheggio o di un'area adibita alla sosta è l'indagine sui flussi di traffico. Infatti, solo in base alle esigenze emerse e alle criticità riscontrate attraverso l'analisi dei flussi, l'ente proprietario sarà in grado di rispondere adeguatamente alla domanda di sosta. In altri termini, studiando i flussi dei veicoli, l'ente proprietario potrà apprendere, anzitutto, *dove* creare l'infrastruttura e in secondo luogo *come* costruirla, con particolare riguardo alla regolamentazione della circolazione sulle strade che conducono all'ingresso e all'uscita del parcheggio. In altre parole, organizzare un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli significa fornire una risposta alle esigenze di traffico esterno all'area: per tale motivo la progettazione dell'area deve avere alla base una relazione tecnica sui flussi di traffico suddivisi per orari e per tipologie di veicoli. In particolare, attraverso appositi rilevatori quali ad esempio spire induttive o sensori magnetodinamici, occorre effettuare un monitoraggio per rilevare almeno:

- quanti sono i veicoli che transitano al giorno / settimana / mese / anno;
- a quale tipologia appartengono (quante autovetture, quanti motocicli, quanti autobus);
- in quali orari le singole tipologie di veicoli transitano;
- quali sono le strade più percorse e per quanto tempo si registra un flusso continuo di traffico;

Ma non basta. Occorre un **monitoraggio continuo** per controllare e verificarsi di eventuali criticità sulle strade adiacenti all'area o al suo interno e conseguentemente variare l'organizzazione dell'area per superare i problemi che periodicamente si riscontrano.

In tal modo il parcheggio può diventare un'area per compensare dette criticità, tenuto conto che la mancanza o l'inadeguatezza degli stalli di sosta e la vana ricerca di uno stallo accessibile, aumenta il numero di veicoli all'interno di un flusso di traffico. Il Codice della Strada, d'altra parte, prevede in maniera esplicita la creazione di un sistema di monitoraggio del traffico stradale, nell'ambito di un'attività più generale finalizzata all'istituzione di archivi e anagrafe nazionali, nell'intento di favorire l'innalzamento dei livelli di sicurezza sull'intera rete nazionale (si veda in particolare l'art. 227 C.d.S.). Sul punto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato nel 2002 le *"Linee guida per la progettazione dei sistemi di monitoraggio del traffico"* che forniscono i criteri per il dimensionamento del sistema, la scelta delle tecnologie da utilizzare e le modalità di esecuzione del monitoraggio (documento presente sul sito Internet <http://www.perlasicurezzastradale.org/>).

4. ORGANIZZAZIONE AREA: OTTIMIZZAZIONE IN BASE ALLA GEOMETRIA

Le aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli hanno dimensioni variabili: dalle piccole aree con pochi stalli, ai grandi impianti progettati per centinaia di veicoli.

Poiché ogni caso ha proprie caratteristiche peculiari, il tecnico incaricato deve valutare, scegliere e prevedere in modo specifico ogni elemento progettuale.

Vi sono **criteri di progettazione di validità generale** che possono essere opportunamente adattati alle caratteristiche e alle dimensioni del parcheggio in progetto, affinché ne sia garantita la migliore efficienza e fruibilità. Un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli **si organizza e si ottimizza, anzitutto, alla luce della sua geometria.**

Acquisiti i dati sui flussi veicolari e individuata l'area, occorre analizzarla attraverso un rilievo e una restituzione grafica che evidenzia le caratteristiche strutturali minime dell'area: superficie, pavimentazione, pendenze, altezze, capacità di carico.

Ai fini della progettazione, l'attenzione dovrà essere rivolta verso l'ingresso e l'uscita dell'area, il senso di marcia interno e una serie di fattori quali, a titolo esemplificativo, ostacoli interni e altezze ammissibili.

Si rende pertanto necessaria una relazione tecnica che dovrà essere allegata al provvedimento emanato dall'ente proprietario o gestore della strada anche al fine di rendere partecipe il cittadino degli scopi che sono alla base dell'organizzazione del parcheggio, dei rilievi tecnici effettuati, delle scelte adottate che possono anche essere limitative alla fruizione e dei costi sostenuti.

4.1. ENTRATA E USCITA DELL'AREA

Prima attività da compiere per organizzare un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli è l'individuazione dell'entrata e dell'uscita dell'area.

Ciò riguarda, ovviamente, solo le aree esterne alla carreggiata (area di parcheggio) escludendo quindi tutte le aree adibite alla sosta su strada.

Per quanto riguarda l'accesso nell'area adibita al parcheggio, si è avuto modo di constatare che alcuni enti proprietari delle strade, con l'intento di impedire l'accesso a una o più categorie di veicoli aventi una determinata altezza, procedono all'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale, talora accompagnate dal segnale di divieto di transito a veicoli aventi altezza superiore a tot metri.

A tal riguardo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha più volte evidenziato che l'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale **è illegittima in assenza di altezze inferiori nella strada e/o nel parcheggio che ne giustificano tecnicamente l'installazione**. Inoltre, l'installazione di una sbarra altimetrica è suscettibile, oltre che di limitare la circolazione stradale, anche di compromettere la sicurezza stradale nonché di impedire e/o limitare la circolazione dei veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ad esempio ambulanze, veicoli dei vigili del fuoco o della protezione civile. È stato altresì chiarito che la sbarra non può neppure essere considerata come dissuasore di sosta.

Talvolta le sbarre sono installate per rendere fisicamente operative le prescrizioni adottate con provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale. Tale pratica non solo è illegittima ma snatura l'efficacia precettiva della segnaletica come riconosciuta tale dall'art. 5 co. 3 del Codice della Strada.

Le sbarre appaiono come una vera e propria **insidia stradale** con possibile responsabilità civile dell'ente proprietario della strada per i danni arrecati a terzi oltreché penale e contabile. In presenza di una sbarra ad altezza ridotta, l'organo di polizia stradale, dopo aver verificato la mancanza di ostacoli che ne giustificerebbero l'installazione, dovrà accertare la violazione dell'art. 45 del Codice della Strada (oltre a eventuali violazioni in materia edilizia) e comminare la relativa sanzione nei confronti dell'ente proprietario della strada che sarà tenuto a rimuovere il manufatto. In caso contrario, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrebbe esperire la procedura contemplata dall'art. 45 co. 2, 3, 4 e 7 del Codice della Strada.

4.2. CIRCOLAZIONE INTERNA ALL'AREA

Sempre in caso di parcheggio l'ente proprietario dovrà prevedere una regolamentazione della circolazione interna al parcheggio sulla base anzitutto della superficie dell'area.

Nel percorso dei veicoli è necessario evitare per quanto possibile le intersezioni e i tratti di corsie di manovra a fondo cieco. Anche il doppio senso di marcia deve essere evitato poiché complica la circolazione e incrementa i punti di conflitto tra le traiettorie dei flussi.

Si consiglia pertanto una circolazione a senso unico nelle corsie di manovra poiché presenta i seguenti vantaggi:

- larghezza della corsia di marcia inferiore;
- possibilità di angolare gli stalli;
- maggiore facilità di manovra e celerità nei percorsi;
- ricerca dello stallo libero agevolata;
- minore presenza di punti di conflitto o di intersezione dei flussi.

4.3. SUPERFICIE ADIBITA ALLA CIRCOLAZIONE E SUPERFICIE DI PARCAMENTO DEI VEICOLI: TIPOLOGIA E DIMENSIONE DEGLI STALLI NEI PARCHEGGI

L'organizzazione del parcheggio dovrà avere alla base un'attività istruttoria che, preso atto dell'entrata e dell'uscita del parcheggio, individui la larghezza della sede stradale utile per la circolazione interna e necessaria per compiere in sicurezza le manovre d'ingresso e uscita dagli stalli. Per quanto riguarda le dimensioni e il tipo di stallo che s'intende tracciare (longitudinale, perpendicolare, obliquo) sono necessarie alcune considerazioni. La delimitazione degli stalli di sosta è uno strumento di organizzazione del parcheggio. Il fine è quello di indirizzare l'utente della strada a disporre il proprio veicolo in modo ordinato.



Segnaletica orizzontale che delimita la sosta longitudinale su strada solo per larghezza al fine di ottimizzare la capienza di veicoli. Lo stallo di sosta continua che consente il sostare a più veicoli, risparmiando vernice e così riducendo le spese e l'inquinamento al suolo.

Può accadere che la delimitazione dello stallo di sosta assuma illegittimamente la funzione di riservare la sosta a veicoli di certe dimensioni. Una funzione **non attribuita** dagli articoli 149 e 157 C.d.S. e che non può certamente assumere: basti pensare che la riserva può essere istituita solo con segnaletica verticale. Ciò può avvenire allorquando l'ente proprietario traccia stalli delle dimensioni minime previste dal punto 3.4.7 dell'allegato tecnico al D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (5 metri x 2 metri), nonostante vi siano le condizioni per tracciare stalli di dimensioni superiori e la scelta delle dimensioni minime non sia motivata ovvero sia motivata in maniera apparente o inadeguata.

Per quanto riguarda gli stalli longitudinali si ricorda **che con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e ottimizzare le superfici di parcheggio disponibili, si ritiene necessario realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano, possono fruire dell'area di sosta** (*documento presente su <http://www.perlasicurezzastradale.org/>*).

Quanto alla larghezza degli stalli longitudinali e alle dimensioni degli stalli trasversali e perpendicolari, se è possibile stabilire la larghezza della carreggiata nel rispetto del limite minimo, l'ente proprietario potrà dimensionare la profondità della strada in modo da permettere la sosta a veicoli aventi una lunghezza superiore a 5 metri. In mancanza, l'apposizione di stalli di sosta si configura come una riserva poiché la ratio degli stalli è quella di consentire un'ordinata disposizione dei veicoli. Del resto, nella realtà si riscontrano veicoli dalle dimensioni più disparate che molto spesso superano le misure minime dello stallo comunemente adottate dagli enti proprietari delle strade (5 x 2 metri). A ciò si aggiunga che lo stallo non dovrebbe mai essere interamente occupato dalla sagoma del veicolo essendo necessario uno spazio libero di margine per compiere in sicurezza le manovre d'ingresso e di uscita dallo stallo e per ridurre il rischio di invasione degli spazi contigui allo stallo con conseguente pericolo di collisioni. Per evitare discriminazioni ovvero illegittime sanzioni per violazione dell'art. 351 reg. es. C.d.S., è necessario che l'area adibita a parcheggio sia progettata in modo tale che la superficie disponibile consenta di predisporre stalli di varie dimensioni, coerenti con le tipologie di veicolo che possono circolare e manovrare in sicurezza all'interno dell'area. Sotto altro profilo, la scelta delle dimensioni degli stalli e delle

dimensioni della carreggiata dovrà essere adeguatamente e congruamente motivata anche in relazione alle dimensioni della carreggiata. A questo proposito si ricorda che anche per l'apposizione di segnaletica orizzontale è necessaria la predisposizione di un'ordinanza istitutiva ai sensi dell'art. 5 co. 3 c.d.s. Sulla tipologia di stallo da adottare nei parcheggi si fa notare che l'adozione di stalli trasversali, anziché perpendicolari, consente di modificare più facilmente le dimensioni dello stallo. Infatti, la variazione di lunghezza dello stallo trasversale andrà a incidere in misura minore sulla larghezza della carreggiata. Inoltre il parcheggio trasversale presenta vantaggi per l'utente in relazione alla manovra di ingresso nello stallo che avverrà solo col veicolo in marcia avanti riducendo la complessità della manovra e incrementandone la rapidità. Anche l'uscita a marcia indietro è più semplice e non presenta alcuna possibilità di equivoco in relazione al senso di marcia della corsia di accesso.

4.4. PARCHEGGIO E SOSTA LUNGO LE STRADE

Alcune situazioni ove si configura la sosta su strada meritano particolare attenzione.

- **Sosta a margine della strada priva di marciapiede**

L'art. 157 C.d.S. dispone che salvo diversa segnalazione, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente a esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista marciapiede rialzato, dev'essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore a 1 metro. L'esperienza dimostra che in mancanza di marciapiede l'utente "dimentica" di lasciare uno spazio inferiore a 1 metro. Quando si verifica questa situazione nell'ambito del centro abitato o comunque in prossimità delle abitazioni, risulta spesso preclusa od ostacolata l'apertura di porte e soprattutto delle finestre degli immobili adiacenti all'area di sosta. In questi casi, è compito dell'ente proprietario consentire ai veicoli di sostare su strada e al tempo stesso impedire che siano collocati a meno di 1 metro dal margine attraverso alcuni accorgimenti a tutela dei pedoni tra i quali installare dissuasori di sosta il cui utilizzo deve essere autorizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed eventualmente tracciare una striscia longitudinale discontinua finalizzata a delimitare la carreggiata e a indicare un'area adibita per la sosta.

- **Scelta del lato strada ove permettere la sosta longitudinale**

Il caso è quello relativo all'istituzione di un'area di parcheggio ove permettere la sosta longitudinale lungo una strada a senso unico. Qualora sia necessario scegliere uno dei lati della strada ove permettere la sosta, in via prevalente si consiglia di scegliere il lato sinistro. Infatti, almeno il guidatore, certamente presente sul veicolo, potrà scendere e risalire dallo stesso in sicurezza senza aprire la portiera sulla carreggiata col rischio d'impatto con i veicoli in marcia.

- **Segnaletica orizzontale che delimita la sosta longitudinale su strada**

Altra situazione che merita di essere evidenziata riguarda la segnaletica orizzontale per la sosta longitudinale lungo la strada.

Molto spesso l'ente proprietario della strada traccia stalli di sosta longitudinali rispetto all'asse stradale. Tale pratica impedisce l'ottimizzazione della superficie di parcheggio poiché:

- impedisce la sosta a quei veicoli che non rientrano nelle dimensioni dello stallo creando di fatto una riserva e assumendo quindi una funzione incompatibile con la funzione degli stalli di sosta.
- nel consentire la sosta a veicoli di dimensioni inferiori rispetto allo stallo, determina una perdita di superficie di parcheggio disponibile ben oltre lo spazio necessario per le manovre di ingresso ed uscita dallo stallo.

Come ricordato sopra, Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009, ha avuto modo di precisare che al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcheggio disponibili, si ritiene necessario limitare l'area di sosta solo per larghezza in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano possano fruirne. Inoltre, la mancata apposizione di segnaletica orizzontale che delimiti la lunghezza degli stalli longitudinali consente altresì un risparmio di risorse economiche in termini di:

- costi per l'acquisto dei materiali necessari per la realizzazione dei segnali orizzontali;
- costi per l'apposizione e la manutenzione della segnaletica orizzontale tracciata;
- costi traducibili nell'impatto ambientale derivante dall'impiego di tali materiali.

5. RISERVA DI SOSTA E DI PARCHEGGIO A PARTICOLARI TIPOLOGIE DI VEICOLI

Si è avuto modo di accertare che molti enti proprietari della strada adottano la tecnica di riservare gli stalli a una o più tipologie di veicoli (es. parcheggio riservato autoveicoli) ritenendo che tale provvedimento, per ciò solo, integri gli estremi dell'organizzazione di un parcheggio.

Invero, la riserva a particolari tipologie di veicolo è giustificabile in situazioni nelle quali le caratteristiche geometriche di una parte dell'area non consentono, ad esempio, il tracciamento di uno stalli di dimensioni minime per autoveicoli. In tal caso, appare opportuno ottimizzare quella parte di area con la riserva di parcheggio a ciclomotori, motocicli e velocipedi.

Per quanto riguarda la riserva di limitati spazi alla sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, si ricorda che a seguito del D.P.R. 30 luglio 2012, n. 151 è stato modificato sia l'art. 381 regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada sia la segnaletica verticale e orizzontale ora di colore blu (si vedano le nuove figure II.79/a, II.130, II.320, II.322/a, II.445/a, II.445/b e II.445/c) e sono stati istituiti il nuovo contrassegno di parcheggio per disabili conforme al modello previsto dalla raccomandazione del Consiglio dell'Unione Europea del 4 giugno 1998 e il nuovo simbolo di accessibilità (figura V4 e V5).

Merita di essere evidenziata la seconda parte del comma 5 dell'art. 381 del regolamento di esecuzione e attuazione del C.d.S. laddove attribuisce ai comuni il potere di *"stabilire, anche nell'ambito delle aree destinate a parcheggio a pagamento gestite in concessione, un numero di posti destinati alla sosta gratuita degli invalidi muniti di contrassegno superiore al limite minimo previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e prevedere, altresì, la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati"*. Una norma importante perché consente all'ente proprietario della strada di non far pagare il disabile nei parcheggi a pagamento se trova gli stalli riservati occupati o indisponibili.

Altri casi tipici di riserva di sosta sono quelli relativi ai veicoli degli organi di polizia stradale, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, a veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea (art. 7 co. 1, lett. d) C.d.S.) oppure la riserva di spazi per veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose (art. 7 co. 1, lett. G) C.d.S.). Invero, fuori dei casi sopra menzionati le riserve di sosta a particolari tipologie di veicoli sono illegittime.

Per quanto riguarda le limitazioni a particolari categorie di veicoli si ricorda che ogni limitazione alla circolazione stradale, atto che incide in sé sulla sfera di libertà dell'utente della strada, va operata nel rispetto dei principi di proporzionalità e ragionevolezza, affermati sia dal diritto nazionale sia da quello comunitario, la cui corretta applicazione richiede da parte dell'amministrazione un'indagine istruttoria trifasica, intesa a verificare: a) la *"idoneità"* del provvedimento, ovvero il rapporto tra il mezzo adoperato e l'obiettivo perseguito; in virtù di tale parametro l'esercizio del potere è legittimo solo se la soluzione adottata consenta di raggiungere l'obiettivo; b) la sua *"necessarietà"*, ovvero l'assenza di qualsiasi altro mezzo idoneo, ma tale da incidere in misura minore sulla sfera dell'utente della strada; in tal senso la scelta fra tutti i mezzi astrattamente idonei deve cadere su quello che comporti il minor sacrificio; c) la sua *"adeguatezza"*, cioè la tollerabilità della restrizione che comporta per l'utente della strada, e, pertanto, l'esercizio del potere, pur idoneo e necessario, è legittimo solo se rispecchia una ponderazione armonizzata e bilanciata degli interessi.



Segnale di parcheggio consentito solo a determinate categorie

6. ALCUNI ASPETTI DEL PARCHEGGIO A PAGAMENTO

La rotazione come falsa esigenza per creare un parcheggio a pagamento

Come già evidenziato, il parcheggio è infrastruttura che può compensare le criticità che si manifestano sulle strade limitrofe e adiacenti, fornendo una risposta alle esigenze di traffico esterno all'area.

Nel positivo intento di fluidificare il traffico e di rispondere adeguatamente alla domanda di sosta, può accadere che l'ente proprietario della strada incorra in errore laddove intenda garantire la rotazione dei veicoli istituendo un parcheggio a pagamento.

Invero il parcheggio a pagamento NON è uno strumento atto a garantire la rotazione dei veicoli. Si tratta di un errore logico, prima ancora che tecnico-giuridico. Infatti, non vi è alcun nesso di causa-effetto tra la richiesta di un corrispettivo in denaro e la limitazione temporale di sosta. Né vi è certezza che alla richiesta di una tariffa crescente nel tempo l'utente rinunci al persistere della sosta.

L'unico strumento per garantire la rotazione dei veicoli è rappresentato dalla limitazione temporale. In conclusione, se l'esigenza da soddisfare consiste nel garantire la rotazione dei veicoli si suggerisce di emanare un provvedimento che istituisca un segnale di parcheggio limitato nel tempo e non di un parcheggio a pagamento.



Segnale di parcheggio a pagamento impiegato erroneamente per garantire la rotazione dei veicoli

Impossibilità di istituire parcheggi a pagamento con limitazione oraria

Con una recente nota il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito che non è possibile istituire un'area adibita a parcheggio veicoli a pagamento e contestualmente a disco orario.

Un'ipotesi siffatta non è contemplata dall'art. 6 del Codice della Strada che anzi, al comma 4, lett. d), parla alternativamente di limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli. Analogamente l'art. 7, al comma 1, lett. e) ed f), tratta di aree di parcheggio in generale e di aree di parcheggio dove la sosta è subordinata al pagamento di una somma, e al comma 8 esprime ancora un concetto di alternatività tra aree dove la sosta è a durata controllata e a durata non controllata, prevedendo espressamente spazi dedicati ovvero aree differenziate tra loro vicine.

Necessità di riservare adeguate aree destinate a parcheggio libero su parte della stessa area o nelle immediate vicinanze

Altra questione di massima importanza riguarda la necessità di riservare adeguate aree destinate a parcheggio libero su parte della stessa area adibita a parcheggio a pagamento o nelle immediate vicinanze. L'art. 7 comma 8 del Codice della Strada dispone che «Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare un'adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta». Nell'interpretazione giurisprudenziale della norma, le Sezioni Unite della Corte di Cassazione con sentenza 09.01.2007, n. 116 hanno stabilito che «Vanno annullati i provvedimenti in forza dei quali sono stati istituiti i parcheggi a pagamento, laddove non abbiano tenuto conto dell'obbligo di istituire zone di parcheggio gratuito e libero».



Segnale di parcheggio permesso per un tempo limitato impiegato correttamente per garantire la rotazione dei veicoli

in prossimità di aree in cui è vietata la sosta o previsto il parcheggio solo a pagamento».

Quanto alla nozione di "immediate vicinanze" si precisa che non è possibile fornire una definizione oggettiva del termine, al fine di indicare o determinare una distanza minima tra un parcheggio con sosta a pagamento e un parcheggio con sosta libera. Tale impossibilità nasce dal fatto che un'eventuale distanza minima previamente definita potrebbe comunque non essere applicabile, per esempio a causa della presenza di particolari caratteristiche viarie di una determinata zona, che non consentirebbero la condizione di distanza minima da applicare tra le due aree di parcheggio interessate – quella libera e quella a pagamento – determinando per assurdo un'inattuabilità dell'art. 7, comma 8, del Codice della Strada. Comunque, in un ambito di prassi operativa rimane associato che per "immediate vicinanze" si deve intendere una distanza ragionevolmente breve, anche al fine di tutelare gli interessi collettivi degli utenti della strada, eventualmente condizionati nell'accedere a infrastrutture pubbliche (ospedali, scuole ecc.) per effetto della leva tariffaria.

Tariffe per autocaravan

Con particolare riferimento alle autocaravan, si coglie l'occasione per ricordare che ai sensi dell'art. 185 Codice della Strada, in caso di parcheggio a pagamento possono applicarsi tariffe maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona.

A destra: Tariffe per la sosta a pagamento delle autocaravan in violazione dell'art. 185 co. 2 Codice della Strada



Segnale NON conforme a legge indicante il parcheggio a pagamento permesso per un tempo limitato

PAY PARKING PARCHEGGIO A PAGAMENTO	
	8,00 - 24,00 € 1,00 ogni ora / for each hour
Giornaliero - Daily - Täglich € 8.00	
	CAMPER / PKW
18/04 - 30/06 € 3.00 ogni ora / for each hour € 35,00 Giornaliero - Daily - Täglich	
01/07 - 30/09 € 5.00 ogni ora / for each hour € 50,00 Giornaliero - Daily - Täglich	

7. UTILIZZO DELLE AREE ADIBITE A PARCHEGGIO E SOSTA

Non è infrequente, infatti, riscontrare l'utilizzo di eventuali infrastrutture di un parcheggio in maniera difforme da quanto previsto dalla legge.

Il Codice della Strada prevede che il parcheggio è area destinata alla sosta cioè alla sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente con divieto di ogni forma di campeggio, bivacco, attendamento.

Con particolare riferimento alle autocaravan, merita evidenziare la condizione giuridica delle aree attrezzate o c.d. "aree di sosta camper".

Riguardo a tali aree, infatti, vi è chi ritiene che il regime della sosta possa essere diverso, meno restrittivo, più tollerante, rispetto a quella che avvenga su strada. Talora si ritiene erroneamente che sia consentito il campeggio.

In realtà, nonostante il Codice della Strada non fornisca una definizione precisa di area attrezzata, dalla lettura degli articoli 7 co. 1 lett. h) e 185 si evince che l'area attrezzata è un semplice parcheggio dotato di impianto di smaltimento igienico-sanitario destinato ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan che l'ente proprietario della strada riserva alla sosta esclusiva delle autocaravan.

In tale parcheggio è pertanto possibile solo sostare nel rispetto dell'art. 185 C.d.S. e mai campeggiare. Si coglie l'occasione per evidenziare che l'esistenza di tali aree costituisce un favor per questa categoria di autoveicolo e non può costituire una motivazione per impedire, vietare o limitare la sosta delle autocaravan sulla restante parte del territorio.

Tale assunto è confermato dalla dizione dell'art. 7 co. 1 lett. h) Codice della Strada dove viene precisato che l'ente proprietario può (e non deve) istituire aree attrezzate per la sosta e il parcheggio delle autocaravan e l'eventuale creazione di tali aree non contempla *ex lege* l'automatica limitazione della sosta sulla restante parte del territorio.



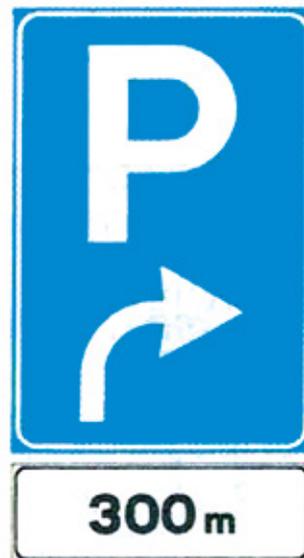
Situazione di campeggio che può essere attivata esclusivamente se consentita e segnalata dal gestore dello stallò di sosta

8. SEGNALETICA STRADALE VERTICALE

Di precipua importanza è la segnalazione del parcheggio o dell'area adibita alla sosta dei veicoli. Una corretta informazione all'utente della strada si realizza attraverso la **presegnalazione dell'area** con l'utilizzo del segnale di cui all'art. 120 regolamento di esecuzione e attuazione C.d.S. (fig. II.77) posto a una distanza adeguata per indirizzare l'utente verso il parcheggio evitando che circoli senza una precisa direzione alla ricerca di spazi utili per sostare. Inoltre, il conducente che percorre la strada ed entra in un parcheggio oppure quello che esce dall'area immettendosi sulla strada deve avere una facile e immediata percezione a molti metri di distanza, in modo da regolare la propria velocità e compiere la manovra stabilita, previa segnalazione.

Ciò detto, è bene ricordare che l'organizzazione di un parcheggio deve tendere a ottimizzare gli stalli di sosta e fluidificare i flussi di traffico all'interno dello stesso parcheggio evitando agli utenti della strada perdite di tempo e denaro e riducendo così l'inquinamento.

In tale ottica, poiché il parcheggio è progettato per la sosta di veicoli rientranti in alcune dimensioni limite, è opportuno installare all'ingresso dell'area un segnale che impedisca il transito di veicoli aventi dimensioni superiori a quelle degli stalli di sosta tracciati nell'area. Si raccomanda di non apporre segnaletiche non previste e non conformi al Codice della Strada e al relativo regolamento di esecuzione e di attuazione poiché foriere di contenziosi e di oneri per la pubblica amministrazione e il privato cittadino. Sempre con riferimento alla segnaletica verticale e orizzontale nelle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli nonché nelle strade adiacenti o limitrofe a tali aree, si richiama l'attenzione su alcune situazioni critiche per fornire i criteri per la corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada e per l'installazione e la manutenzione della segnaletica.



Segnale di preavviso di parcheggio

Attraversamenti pedonali colorati o rialzamenti

Si è avuto modo di osservare negli ultimi anni il proliferare di alcune iniziative, pur ispirate dal desiderio di conseguire migliori condizioni di sicurezza stradale, che non incontrano il consenso del Ministero perché a volte risultano invece peggiorative e altre volte non adeguate allo scopo che si vuol prefiggere, o addirittura in violazione di norme.



Attraversamento pedonale in violazione del Codice della Strada



Attraversamento pedonale in violazione del Codice della Strada

Si allude alla realizzazione di particolari colorazioni del fondo stradale (rosso, azzurro o verde) in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e ai rialzi della piattaforma stradale in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili o di intersezioni. In merito alla prima questione occorre premettere che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade destinate al transito di veicoli a motore hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero, e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote dei veicoli. Riguardando la questione sotto l'aspetto squisitamente strutturale, nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada o evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili ecc.), se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengono prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore.

Diverso è l'approccio se la colorazione del fondo stradale è localizzata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e realizzata utilizzando vernici. In tal caso si rientra a tutti gli effetti nel campo della segnaletica stradale orizzontale e di conseguenza tale pratica è vietata. Risulterebbe infatti in contrasto con quanto previsto all'art. 137 comma 5 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada, che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale e ne specifica l'impiego. Le colorazioni di cui trattasi non sono previste e neppure a livello internazionale si ritrovano indicazioni diverse. Anche la più recente norma europea EN 1436, relativa alle prestazioni su strada della segnaletica orizzontale, non fa cenno a colori diversi dal bianco e dal giallo.

Al di là della considerazione appena svolta, che di per sé è già sufficiente a chiarire il motivo del diniego alla diffusione di tale pratica, altre motivazioni di natura tecnica si possono formulare per dissuadere dal perseverare chi ha già attuato provvedimenti simili:

- non è disponibile una documentazione che dimostri l'efficienza di queste iniziative, né in termini di migliorata sicurezza, né in termini di permanenza nel tempo di adeguate caratteristiche di aderenza del fondo stradale e del colore. Alcune sperimentazioni a suo tempo autorizzate da questo ufficio hanno dato esito negativo e sono anche pervenute segnalazioni che confermano i timori già espressi circa le prestazioni di tali soluzioni, specie nei confronti dei veicoli a due ruote;
- l'illusione che l'attraversamento pedonale così realizzato risulti meglio visibile è presto smentita dal tempo e dalla immediata constatazione che utilizzando un qualsiasi colore di fondo diverso dal grigio scuro o dal nero del conglomerato bituminoso si riduce il rapporto di contrasto tra i colori e si riduce quindi anche la visibilità dell'attraversamento. Cosa che peggiora ulteriormente in condizioni di scarsa visibilità, notturna o sotto bagnato.
- gli attraversamenti pedonali non regolati da semaforo sono inoltre individuabili e indicati con i prescritti segnali verticali (art. 135, comma 3, del Regolamento e fig. II.303) per cui non si ravvisa la necessità di ulteriori accorgimenti.

Se proprio si vuole ottenere una migliore evidenza della zebra, è meglio ricorrere a materiali di più elevate prestazioni (vedasi in proposito le norme UNI-EN 1423, 1424, 1436, 1824, 1790, 12802), che richiedono anche una minore manutenzione, piuttosto che modificare il colore del fondo che certamente comporta oneri manutentivi superiori oltre ai rischi già paventati, e può comportare responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti a veicoli o pedoni, che abbiano a verificarsi per effetto di tali iniziative, a carico dell'ente proprietario della strada che le ha autorizzate.

Non è inutile ancora una volta rammentare che gli utenti della strada devono riconoscere e rispettare la segnaletica formalmente prevista dal Codice della Strada, che deve essere uniforme su tutto il territorio nazionale. Per quanto attiene ai rialzamenti della piattaforma stradale, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità. In questa utilizzazione possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell'art. 42, comma 2 del Codice della Strada, e quindi trovano spazio nella presente direttiva.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione perché la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata.

Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare. Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità. La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza del rialzo e la lunghezza delle rampe. Si ricorda che l'Ente proprietario si assume la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche, nei confronti degli utenti che circolano nel rispetto delle prescrizioni presenti, che devono essere coerenti con la geometria del rialzo. Si osserva che spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto sulla loro geometria, sui materiali con cui sono realizzati e soprattutto sul loro posizionamento. Nel richiamare le argomentazioni svolte con la direttiva per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani di traffico, in data 12 aprile 1995, si rammenta che, in generale, le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al criterio della migliore fluidificazione del traffico, senza impedimenti sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze; e a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (bambini, anziani, invalidi, ciclisti ecc.) nelle isole ambientali (punto 3.1.2 della direttiva), dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o comunque su più brevi distanze. Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzi nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente. Infatti, un utente della strada tende a minimizzare il tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto a ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.



Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possano scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che s'intende risolvere su strade contigue.

Viceversa, nelle isole ambientali, le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise, proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento. Naturalmente devono ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure, e cioè l'effettiva necessità di tutelare un'utenza debole, a fronte di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o di una storia pregressa di incidentalità, unita a una oggettiva difficoltà o impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni.

Non devono essere trascurate opportune valutazioni tecnico-pratiche sui luoghi d'impianto. È ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà necessariamente sobbalzi con vibrazioni anche nell'ambiente circostante; vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa dei veicoli ammessi a transitare. Se nelle immediate vicinanze vi sono edifici, occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istruire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi. In ogni caso si suggerisce di non installare i manufatti di cui trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività. Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della Direttiva 24 ottobre 2000 citata.

Dissuasori di sosta e di transito

La materia dei dissuasori di sosta è regolata dall'art. 180 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada. Qualora i manufatti vengano installati all'interno di zone riservate esclusivamente al transito pedonale, e pertanto già di per sé inibite al traffico veicolare, essi assumono la funzione di arredo urbano, e pertanto non necessitano di autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ricadendo essi nella competenza e responsabilità dell'ente proprietario della strada. Al contrario, l'autorizzazione prevista dal *comma 6*, si rende necessaria qualora i manufatti vengano impiegati nella funzione di dissuasore secondo il disposto di cui al citato art. 180 del Regolamento, e cioè:

- quale impedimento materiale alla sosta abusiva;
- quale delimitazione di zone pedonali, aree di parcheggio riservate, zone verdi, aiuole e spazi riservati per altri usi;
- quale reale impedimento al transito dei veicoli, sia come altezza sul piano viabile, sia come spaziamento tra un elemento e l'altro.

In tali casi essi devono risultare visibili, e non devono creare pericolo ai pedoni (e in particolare ai bambini), per forma o altre caratteristiche.

Il collocamento in opera dei dissuasori di sosta è inoltre subordinato all'emanazione di apposita ordinanza. I dispositivi in esame possono essere di tipologia e materiali diversi. Il loro utilizzo non richiede l'omologazione ma solo l'autorizzazione all'impiego rilasciata dal Ministero su richiesta dell'ente proprietario della strada. Con il provvedimento di autorizzazione il Ministero ribadisce sempre alcune indicazioni per il corretto utilizzo dei dissuasori di sosta i quali:

1. devono essere resi ben visibili, al fine di evitare eventuali urti accidentali in condizioni notturne o di scarsa visibilità, ad esempio con l'inserzione di elementi rifrangenti di colore giallo;
2. non devono presentare bordi a spigoli vivi, che potrebbero risultare pericolosi per bambini o pedoni disattenti;
3. non devono essere impiegati in configurazione singola, a meno di integrare la loro collocazione con ulteriori elementi, in modo da realizzare una continuità che consenta una chiara individuazione della loro presenza.

In ogni caso se ne raccomanda l'impiego in aree dotate d'illuminazione. L'installazione su marciapiedi rialzati non pone particolari problemi, mentre se essa avviene su piattaforma stradale è necessaria la presenza di idonea segnaletica orizzontale di margine, realizzata anche con elementi lapidei dove ciò è consentito, ai sensi dell'art. 152 comma 4 del Regolamento. Qualora i manufatti siano intesi per assolvere alle funzioni di impedimento mobile, e dunque selettivo, al transito dei veicoli, per essi si applica, invece, l'art. 45 comma 6 del Codice, con le procedure di approvazione del prototipo quale dissuasore al transito, previste dall'art. 192 del Regolamento.

Divieto di sosta e di fermata

Si vuole richiamare l'attenzione su un impiego a volte non congruente dei segnali relativi alla sosta e alla fermata. L'art. 157, comma 1, del Codice della Strada, definisce la sosta come: *"Sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente"*. La fermata invece è la *"temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata. Durante la fermata, che non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione, il conducente dev'essere presente e pronto a riprendere la marcia"*.

Le definizioni appena riportate non lasciano adito a dubbi. Eppure in moltissimi casi si assiste a un impiego dei segnali di "divieto di sosta" e "divieto di fermata" come alternativi, ovvero si utilizza il secondo come una sorta di rafforzativo del primo. Si ribadisce che il "divieto di fermata" è da impiegarsi solo quando anche la brevissima manovra, come descritta nella definizione, possa provocare intralcio o pericolo per la circolazione. In caso contrario è più che sufficiente il segnale di divieto di sosta. Sotto il profilo del segnalamento si intende qui richiamato quanto già espresso con la direttiva 24 ottobre 2000 al punto 5.3.3. in relazione al principio che non occorre installare segnali di divieto o di obbligo quando una norma di comportamento già prescrive il comportamento da tenere. In proposito, vale comunque il precetto che la sosta di un veicolo non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione.

Segnale di "Parcheggio" (fig. II 76)

Si richiama l'attenzione sul segnale di parcheggio con pannello integrativo che precisa la tariffazione della sosta a pagamento ed eventuali limitazioni di tempo. In diverse città italiane la regolamentazione del parcheggio è resa nota con sistemi di segnalamento a volte troppo complessi per ridondanza di simboli o iscrizioni o per una eccessiva articolazione della sosta. Posto che qualsiasi messaggio segnaletico stradale, per essere compreso, deve necessariamente essere sintetico, s'invita a una composizione dello stesso quanto più uniforme possibile, riportando solo le informazioni essenziali, facendo uso di simboli e iscrizioni previsti nel Regolamento, se necessario rivisitando anche i provvedimenti istitutivi.

GLOSSARIO

Sosta

Sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente (art. 157, c. 1, lett. c), Codice della Strada).

Parcheggio

Area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli (art. 3, c. 1, n. 34 del Codice). La definizione è ulteriormente precisata dall'art. 120, c. 1, lett. c) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso possa essere usato per indicare un'area organizzata o attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione.

Piazzola di sosta

Parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli (art. 3 co. 1, n. 38 del Codice della Strada). È importante non confondere la piazzola di sosta ai sensi del Codice della Strada dove c'è circolazione stradale e dove è consentita la mera sosta, con le piazzole all'interno delle strutture ricettive.

Area Attrezzata

Dalla lettura degli articoli 7 co. 1 lett. h) e 185 del Codice della Strada si evince che l'area attrezzata è un parcheggio dotato d'impianto di smaltimento igienico-sanitario che l'ente proprietario della strada riserva alla sosta esclusiva delle autocaravan. In tale parcheggio è pertanto possibile solo sostare e mai campeggiare.

Pannelli integrativi "Validità" (mod. II 3)

L'argomento è già stato trattato nella Direttiva 24 ottobre 2000 in riferimento al segnale di divieto di fermata (paragr. 5.3.3), quando lo stesso è corredato di pannello integrativo «0-24». Lo stesso pannello è spesso impiegato anche a corredo di altri segnali prescrittivi. Ebbene, a eccezione del segnale "divieto di sosta" in ambito urbano, che ha validità dalle 8.00 alle 20.00, ogni segnale prescrittivo ha validità permanente, se non diversamente disposto. Pertanto il pannello "validità" dev'essere impiegato solo se si vuole ridurre la durata della prescrizione e non certo per confermarne la durata all'intero arco della giornata.

Strisce trasversali (art. 144 Reg.)

A norma dell'art. 144 del Regolamento le linee di arresto in corrispondenza del segnale "fermarsi e dare precedenza", delle intersezioni semaforizzate, e degli attraversamenti pedonali semaforizzati, devono essere continue e di larghezza minima 50 centimetri. È di tutta evidenza invece, specie nei centri abitati, l'uso diffuso di linee di arresto di larghezza decisamente superiore, anche dell'ordine di oltre 1 m. È pur vero che la norma indica una larghezza minima, ma ciò non toglie che quanto viene eseguito costituisce spesso una ingiustificata esagerazione. Si può essere portati a pensare che il maggiore rilievo dato al messaggio serva a rafforzarne il significato, ma ciò non è. Anzi, si ha certamente una maggiore spesa senza alcun contributo in termini di sicurezza. La maggiore superficie dipinta, peraltro, non è detto che non peggiori le condizioni di aderenza delle ruote dei veicoli in transito, specie in condizioni di bagnato e in frenata. Si raccomanda dunque di contenere la larghezza delle strisce a una dimensione più prossima a quella minima prescritta.

Strisce longitudinali e strisce di margine (artt. 138 e 141 Reg.)

Si possono svolgere considerazioni in tutto analoghe a quelle appena svolte per le linee di arresto. Anche in questo caso sono fissate dalle norme le larghezze minime ma spesso sono tracciate linee di larghezza eccessiva. Si rammenta che non sempre la maggiore larghezza significa necessariamente migliore visibilità della linea. Se lo scopo è questo è necessario ricorrere a materiali di più elevate prestazioni piuttosto che fare affidamento su una più grande superficie trattata. A conclusione del presente lavoro, si fornisce il glossario dei termini richiamati e l'indice dei testi normativi e dei documenti citati.

DOCUMENTI

D.M. 14 giugno 1989, n. 236

Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche. Documento presente su:

<http://www.mit.gov.it/mit/sitephp?p=normativa&o=vd&id=1588>

D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503

Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici. Documento presente su:

<http://www.handylex.org/stato/d240796.shtml>

Direttiva 24 ottobre 2000

del Ministero dei Lavori Pubblici sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione.

Documento presente su:

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=298>

D.M. 5 novembre 2001 n. 6792

Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Documento presente su:

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=298>

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Linee guida per la progettazione dei sistemi di monitoraggio del traffico. Documento presente su:

<http://www.perlasicurezzastradale.org/>

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nota prot. 65235 del 25 giugno 2009 sulla corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della Strada in materia di stalli di sosta nei parcheggi e lungo le strade. Documento presente su:

<http://www.perlasicurezzastradale.org/>

LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE STRADALE PER ALTEZZA DEI VEICOLI

L'istituzione delle controsagome, cosiddette sbarre o portali, e dei divieti di transito per altezza è illegittima per violazione di legge

Le controsagome non sono previste da nessuna disposizione del codice della strada. Esse trovano la loro fonte di disciplina:

- nel D.M. 2.8.1980 "Criteri generali e prescrizioni tecniche per la progettazione, esecuzione e collaudo di ponti stradali", che ne subordina l'uso su strada se l'altezza minima libera è minore di 5,00 metri;
- nella circolare del Ministro dei Lavori Pubblici prot. n. 1357 del 7.5.1985 che le prevede in prossimità dei passaggi a livello con linee ferroviarie elettrificate e ne fornisce le caratteristiche tecniche con relativo schema;
- nel D.M. 4.5.1990 di aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo dei ponti stradali;
- nel D.M. 14.1.2008 "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni" e successivo D.M. 17.1.2018 di aggiornamento;
- nel D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Le controsagome, dunque, sono dispositivi di sicurezza e non segnali stradali.

Applicate su strada vanno impiegate dove la presenza di ostacoli al di sopra della carreggiata renda necessario, in posizione anticipata, impedire il transito di veicoli aventi una certa altezza per evitare che restino incastrati o non possano manovrare per tornare indietro.

L'uso di controsagome – specie al fine di impedire la sosta (anziché il transito) dei veicoli e in particolare autocaravan, è stata censurata più volte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con direttive, diffide ex artt. 35 e 45 del Codice della Strada oltre che dal Ministero dell'interno con circolare ex art. 11 del Codice della Strada.

I Ministeri hanno reiteratamente affermato che:

- l'utilizzo delle sbarre che limitano il transito in altezza non è previsto in alcuna forma dal codice della strada;
- la sbarra non può essere considerata un dissuasore di sosta;
- l'installazione di una sbarra può limitare la circolazione stradale ed eventualmente compromettere la sicurezza stradale nonché possono anche bloccare l'accesso alle ambulanze e agli automezzi dei vigili del fuoco, cosa che in un parcheggio può fare la differenza fra la morte e la vita;
- le sbarre possono costituire un'insidia e l'eventuale mancata rimozione può comportare una responsabilità diretta dell'ente;
- l'istallazione di sbarre per rendere fisicamente operative le prescrizioni adottate con ordinanze è una pratica illegittima e snatura l'efficacia precettiva della segnaletica orizzontale e verticale come riconosciuta dall'art. 5, comma 3 del Codice della Strada.

Dello stesso avviso è la giurisprudenza amministrativa.

Il **T.R.G.A., Sez. Aut. Bolzano, con sentenza n. 69 del 19.3.2019**, su ricorso dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, annullava un'ordinanza istitutiva di sbarre e divieti per altezza condividendo le argomentazioni della ricorrente e dei Ministeri.



PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DELLE STRADE

Responsabilità penale e civile degli amministratori, dirigenti e tecnici preposti alla gestione della sicurezza stradale

Quando l'incidentalità coinvolge la manutenzione della strada non si può prescindere dalla considerazione delle responsabilità penali e civili previste dalla Legge 41/2016 (*omicidio stradale*) dell'Ente Proprietario della Strada (Amministratori, Dirigenti, Tecnici, eccetera).

Il Ministero dell'Interno ha chiarito che "il reato di cui all'art. 589 C.P., ricorre in tutti i casi di omicidio che si sono consumati sulle strade, come definite dall'art. 2, comma 1, Codice della Strada anche se il responsabile non è un conducente di veicolo".

Le norme del Codice della Strada disciplinano anche comportamenti posti a tutela della sicurezza stradale relativi alla manutenzione e costruzione delle strade.

Art. 14 del Codice della Strada-D.L.vo n. 285/1992 "Poteri e compiti degli Enti proprietari delle Strade".

Responsabilità Penali e Civili degli Amministratori, dei Dirigenti, dei Tecnici e del Personale preposto a garantire la Sicurezza Stradale.



Importanza del catasto delle segnaletica stradale: come può l'Ente Proprietario gestire le manutenzioni se non sanno cosa è installato sulla strada?



Improvvisazione per carenza di competenze: numero eccessivo di segnali in circa 10 m



Segnaletica di preavviso: irregolarità per eccesso di informazioni, errata impaginazione, difficile comprensione schema dell'intersezione

Considerato che la strada è un bene ad uso pubblico e che il suo utilizzo deve essere garantito in modo permanente e in condizioni di sicurezza, il controllo tecnico deve essere effettuato in modo tale da mantenerle costantemente efficienti. Dagli Enti Proprietari dipende l'efficienza tecnica della strada, ottemperando alle Norme sulla costruzione e tutela delle strade, dell'organizzazione della circolazione e della segnaletica stradale (dall'art. 13 all'art. 45 del Codice della Strada), e anche quella di alcuni articoli del titolo primo (gli artt. 2, 4, 6, 7 e 10), ovvero la classificazione delle strade, la delimitazione dei centri abitati, la regolamentazione della circolazione, l'autorizzazione dei cantieri stradali e dei trasporti eccezionali. L'importantissimo compito, introdotto dall'art. 14, comma 1, lett. c) relativo all'apposizione e alla manutenzione della segnaletica prescritta (art. 37 e 38, del Codice della Strada), ha un obiettivo funzionale, cioè, quello di far colloquiare la strada con gli utenti, preservandoli da pericoli ed insidie non percepibili. In particolare, la responsabilità dell'Ente Proprietario della Strada contempla anche casi in cui l'utente assuma comportamenti scorretti a causa di assenza, insufficiente o inadeguata segnaletica.

La segnaletica stradale è l'elemento funzionale dell'infrastruttura che dialoga in modo attivo con l'utente per guidarla e informarla sui pericoli, le prescrizioni, e le indicazioni.

La sua inadeguatezza rende inefficace tale comunicazione, procurando incertezza e indecisione negli utenti della strada, causando numerosi sinistri.

L'attenzione costante e focalizzata sul patrimonio segnaletico delle strade gestite, deve basarsi sull'applicazione di procedure progettuali e manutentive sistematiche programmate (art. 13, comma 6 del Codice della Strada e art. 77, comma 2 del Regolamento Esecuzione) ottemperando a quanto sancito dall'art. 14 del Codice della Strada.

Con il comma 6 dell'art. 13 viene imposto l'obbligo a tutti gli Enti Proprietari di Strade di "istituire e tenere aggiornati la cartografia, il catasto delle strade e loro pertinenze... compresi anche gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione stradale"; tra cui sono compresi tutti gli impianti di segnaletica stradale.

Per tale obbligo gli Enti proprietari devono attenersi alle modalità stabilite dal D.M. 01/06/2001 "Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade".



Assenza di manutenzione: segnaletica sbiadita, illeggibile e uso improprio del segnale fig. II 83, errato posizionamento



Carenza di progettazione e controllo: impiego improprio di pannello integrativo

Per la sicurezza stradale è essenziale che il gestore della strada allestisca il Catasto della segnaletica stradale informatizzata e, contestualmente, adotti per ogni intervento il verbale di installazione e manutenzione.

Quale contributo alla sicurezza stradale, sollecita il governo e parlamentari, inviando loro la seguente bozza di lavoro.

FAC-SIMILE DI VERBALE PER L'INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE

testo aggiornato al 18 settembre 2022

CATASTO SEGNALETICA STRADALE INFORMATIZZATO

Verbale di installazione e/o rilievo

Verbale numero
 eseguito il giorno
 Inizio alle ore termine alle ore
 da
 alle dipendenze di
 a seguito ordine di
 protocollo datato
 codice inserimento informatizzato
 nome file
 fotografia (panoramica davanti) n.
 descrizione
 fotografia (panoramica dal retro) n.
 descrizione

Posizionamento

Nome completo (strada, piazza, slargo, viale, via, eccetera)
 al numero civico
 oppure progressiva chilometrica
 classificazione della strada
 ente proprietario della strada
 ente gestore della strada
 note

SEGNALETICA STRADALE VERTICALE, SEMAFORI

Numero progressivo
 numero ordinanza istitutiva data
 anno di fabbricazione
 caratteristiche geometriche
 dimensioni
 tipo matricola

FAC SIMILE DI VERBALE PER L'INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE

autorizzazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti protocollo data ...
 omologazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti protocollo data
 segnaletica (indicare se prescrittiva, di indicazione o di pericolo)
 colorazione conforme alla norma UNI 12899-1
 figura Codice della Strada
 fabbricante
 autorizzazione fabbricante
 fornitore
 stato di conservazione
 pellicola segnale
 tipo di attacco al sostegno
 note

Informazioni sul sostegno

Numero tipo
 lunghezza
 tipo di attacco al suolo
 sezione
 dimensioni sezione
 stato di conservazione
 Figura Codice della Strada
 materiale
 note

SEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE

Colorazione della segnaletica
 colorazione conforme alla norma UNI 1436
 numero progressivo
 numero ordinanza istitutiva
 data
 conformità al Codice della Strada ai sensi dell'art. 78 Regolamento di esecuzione ed attuazione
 anno di fabbricazione
 caratteristiche geometriche
 dimensioni
 tipo
 figura Codice della Strada
 tipo vernice utilizzata
 autorizzazione fabbricante
 fornitore
 stato di conservazione
 note

I dati raccolti sono indispensabili agli stessi Enti Proprietari per una corretta programmazione tecnico-economica degli interventi di adeguamento e manutenzione che competono loro in base all'art. 14, comma 1/c del Codice della Strada:

- Rilevazione delle caratteristiche tecnico-funzionali e classificazione stradale;
- rilevazione delle problematiche e fattori di rischio;
- D.M. 01/06/2001 "Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade" Catasto (Censimento) del patrimonio segnaletico esistente, con l'impiego di un Sistema Informativo Stradale dedicato, su base GIS (*geographic information system*), in conformità alla norma UNI 10951;
- ricognizione di tutta la segnaletica esistente (singolo impianto e singolo segnale) e del suo stato di manutenzione e di efficienza;
- verifica delle condizioni di impiego dei segnali stradali in opera e riscontro della loro durata ai fini della "vita utile";
- il riscontro sull'opportunità di eliminare segnali non congruenti, non necessari o non più rispondenti alle situazioni e condizioni della strada;
- la verifica della segnaletica in opera in rapporto alla disciplina prevista dai relativi provvedimenti amministrativi;
- il riesame e lo studio della effettiva esigenza di segnaletica per le specifiche situazioni di circolazione;
- la verifica periodica di valutazione della rispondenza della segnaletica di indicazione alle esigenze del traffico e alle necessità dell'utenza;
- la pianificazione, per aree omogenee, di sistemi di segnalamento appropriati, conformi alla normativa vigente e soprattutto di miglioramento dell'arredo della strada nell'interesse generale dell'utenza e della sicurezza stradale.
- redazione del *Progetto del Segnalamento Stradale* (art. 77, comma 2, del D.P.R. n. 495/1992 - paragrafo 6.2 della Direttiva Ministero LL.PP. 24/10/2000), successivo all'istituzione del catasto, (art. 13/6 del Codice della Strada) secondo le procedure stabilite dal suddetto D.M. 01/06/2001 – Ministero dei LL.PP.;
- verifica e istruttoria delle Ordinanze di cui all'art. 5, comma 3 del Codice della Strada-D.L.vo n. 285/1992 in conformità alla nuova disciplina di circolazione dei singoli Piani/Progetti di Segnalamento Stradale;
- pianificazione della manutenzione programmata tenendo conto della verifica della rispondenza della segnaletica esistente ai requisiti di congruenza, coerenza ed omogeneità previsti dal D.P.R. 495/92 e successive modifiche e integrazioni, nonché implementazione dell'esistente per garantire un maggior livello di fluidità e sicurezza della circolazione stradale.



Assenza di manutenzione in violazione dell'articolo 14, comma 1, del Codice della Strada



Tecnico specializzato nella fase di censimento informatizzato GIS con inserimento dati sul database cartografico



Sistema Informativo Territoriale
della Segnaletica Stradale
Provincia dell'AQUILA

STATO DI PROGETTO
SR5bis (AQ)
P0108

IMPIANTO					
Cod. Imp.: P0108	Tipo: Doppio palo con cartello (ELA)	Cod. Strada: SR5bis (AQ)	Km: 3+159	Dist. ciglio: 0,6	
Denominazione: SR5bis	Tipo Strada: C - Strada extraurbana secondaria	Civico:	Lato: DX		
Comp. amm.: PROVINCIA	Comp.deriv.: SR5bis (AQ)	Lat: 42.316221	Long: 13.430784	Quota SLM: 0	

SOSTEGNO			
Tipologia: Palo a "U"	Quantità: 2	Forma: Diritto	Materiale: Fe/Zn
Dimensioni: d60x330cm	Tipo fissaggi: Montato nel calcestruzzo	Stato Manutentivo*: ESO	

SEGNALE					
	Codifica da C.d.S.: Figura II 273 Art. 131	Descrizione: Inizio centro abitato - CIVITA DI BAGNO			
	faccia: 1	dimensioni: cm 200x70	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al: 2012
	N.ordinanza:	in data:	Stato Manutentivo*: ESO-CON		
	Installato da:	Costruito da:			
	in data : 01/01/2002	in data : 2002			
produttore pellicola:					

SEGNALE					
	Codifica da C.d.S.: Figura II 273 Art. 131	Descrizione: Inizio centro abitato - CIVITA DI BAGNO			
	faccia: 1	dimensioni: cm 200x70	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al:
	N.ordinanza:	in data:	Stato Manutentivo*: NI		
	Installato da:	Costruito da:			
	in data :	in data :			
produttore pellicola:					



Sistema Informativo Territoriale
della Segnaletica Stradale
Provincia dell'AQUILA

STATO DI FATTO
SR5bis (AQ)
P0108

IMPIANTO					
Cod. Imp.: P0108	Tipo: Doppio palo con cartello	Cod. Strada: SR5bis (AQ)	Km: 3+159	Dist. ciglio: 0,6	
Denominazione: SR5bis	Tipo Strada: C - Strada extraurbana secondaria	Civico:	Lato: DX		
Comp. amm.: PROVINCIA	Comp.deriv.: SR5bis (AQ)	Lat: 42.316221	Long: 13.430784	Quota SLM: 0	

SOSTEGNO			
Tipologia: Palo a "U"	Quantità: 2	Forma: Diritto	Materiale: Fe/Zn
Dimensioni: d60x330cm	Tipo fissaggi: Montato nel calcestruzzo		

SEGNALE					
	Codifica da C.d.S.: Figura II 273 Art. 131	Descrizione: Inizio centro abitato - CIVITA DI BAGNO			
	faccia: 1	dimensioni: cm 200x70	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al: 2012
	N.ordinanza:	in data:			
	Installato da:	Costruito da:			
	in data : 01/01/2002	in data : 2002			
produttore pellicola:					

Considerato che le *Ordinanze* (Art.5, comma 3) sono rese note al pubblico attraverso i prescritti segnali, è necessario che il Progetto di Segnalamento Stradale predisposto in ossequio a quanto sancito dall'art. 77, comma 2 del Reg.-D.P.R. n. 495/1992, successivo al catasto venga allegato al provvedimento.

Con il Progetto di Segnalamento Stradale allegato all'Ordinanza, gli Amministratori, i Funzionari e i Tecnici dell'Ente Proprietario della Strada, ottemperano correttamente a quanto sancito dall'art. 14, comma 1/c e giustificano le scelte attuate con motivazioni puntuali che tutelano il loro operato e le loro responsabilità penali e civili.

In caso di sinistro stradale, un'Ordinanza ben istruita e tecnicamente motivata con un Progetto di Segnalamento Stradale, agevola il lavoro del Magistrato (Consulenti Tecnici da esso incaricati) nel confutare il buon operato dell'Ente o, in caso contrario, ad evidenziare l'eventuale omissione o negligenza degli autori.

Non è evento raro né occasionale che la segnaletica stradale sia assente o non risulti conforme alle prescrizioni di legge e che queste carenze si trasformino in cause di incidentalità; in questi casi, l'Ente e per suo conto gli Amministratori, i Funzionari e i Tecnici addetti, sono da considerarsi responsabili civilmente e penalmente per gli inadempimenti normativi.

Per questa ragione, il Per. Ind. Giuseppe Gadaleta Tecnico esperto di Settore – Circolazione Segnaletica e Sicurezza Stradale associato A.I.P.S.S. e Assosegnaletica, in qualità di relatore in diversi corsi di formazione e aggiornamento con rilascio di C.F.P. per Dirigenti e Tecnici degli Enti Proprietari di strade, – oltre a ripetere quali sono gli obblighi degli Enti (massima cura per il mantenimento del patrimonio stradale), ne descrive le competenze anche in materia di segnaletica.

L'art. 5 del Codice della Strada stabilisce, infatti, che tutti i poteri di regolamentazione della circolazione delle strade sono dell'Ente Proprietario della Strada.

Ne consegue che il Tecnico e/o Funzionario dell'Ente deve gestire "la Circolazione Stradale" attraverso le succitate attività, propedeutiche all'emanazione di "Ordinanze Motivate" (art. 5 comma 3 Codice della Strada), che sono rese note all'utente con la segnaletica stradale.

È su questo atto che il Tecnico e/o il Funzionario preposto costruisce e giustifica un determinato provvedimento, anche a tutela delle proprie responsabilità in difesa di eventuali problemi di fronte all'Autorità Giudiziaria.

Il tecnico deve essere anche consapevole che, nel corso del tempo i segnali stradali si deteriorano in modo naturale e previsto. Per fare un esempio concreto, in particolare con riferimento alla rifrangenza delle pellicole, il segnale non più chiaramente visibile – né di notte né di giorno – diventa elemento di indagine da parte della Magistratura nel caso di un eventuale incidente mortale. Per le responsabilità riconducibili alla scarsa o totale assenza di manutenzione anche della segnaletica stradale, può infatti configurarsi l'ipotesi di "reato di omicidio stradale".

La programmazione della manutenzione, che i Gestori di strade purtroppo non riescono ancora a gestire in modo appropriato, dipende essenzialmente dalla mancata istituzione del Catasto della Segnaletica (art. 13, comma 6, Codice della Strada).

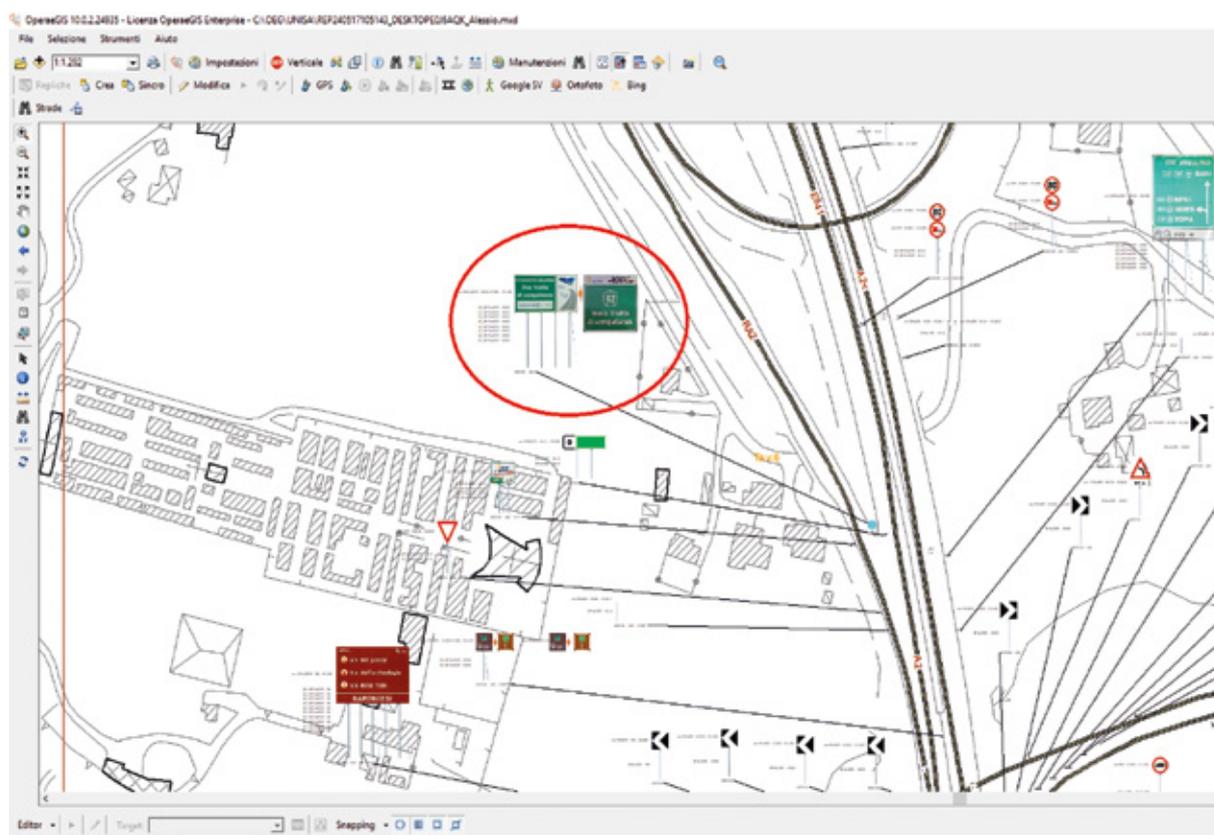
Sanas		STATO DI FATTO	
A2 Autostrada del Mediterraneo Area Compartimentale Autostrada del Mediterraneo SISTEMA INFORMATIVO DELLA SEGNALETICA		A2 (SA) A0188Tav.6	
IMPIANTO			
Cod. Impianto: A0188	Tipo: Doppio palo con controvento	Cod. Strada: A2 (SA)	Km:
Denominazione: Fociano	Tipo Strada: A - Autostrada	Civica:	Lotto:
Comp. amministrativa: ANASCUSUS	Comp. derivata: A2 (SA)	Latitudine: 482132,4912	Longitudine: 4512893,5085
SOSTEGNI			
Tipologia: Palo tabolare zincato antirotazione		Quantità: 2	Ferma: Diritto
Dimensioni: d90x600cm		Materiale: Fe/Zn	
Tipo fissaggi: Montato nel terreno			
SOSTEGNI			
Tipologia: Palo tabolare zincato antirotazione (C)		Quantità: 2	Ferma: Diritto
Dimensioni: d90x550cm		Materiale: Fe/Zn	
Tipo fissaggi: Montato nel terreno			
SEGNALI			
Codifica da C.d.S.: Figura II 235 Art. 127		Descrizione: A2 - INIZIO COMPETENZA	
Etichia: 1	dimensioni: cm 300x300	materiale: Alluminio 25/70	classe: 2 scadenza al: 2027
N.ordinanza: _____ in data: _____		Installato da: SI SE	
in data: 22/06/2017		Costruito da: SI SE	
in data: _____		in data: 2017	




Scheda impianto informatizzato

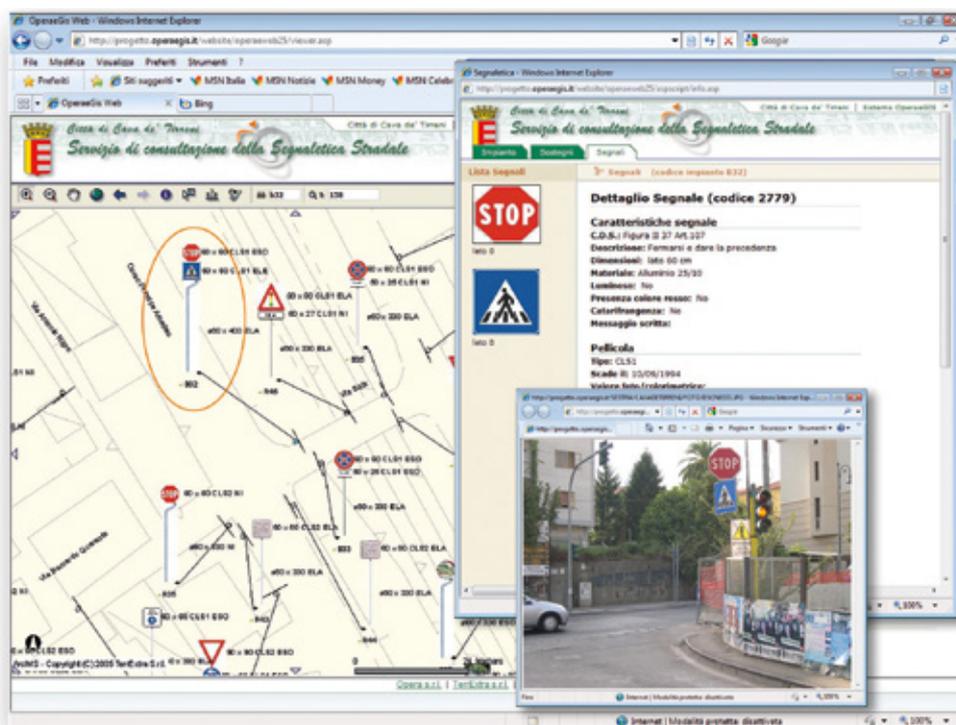


Sistema di gestione con database cartografico GIS, condivisibile in rete ed in simultanea con tutti i tecnici interessati



Esempio di database cartografico GIS con localizzazione e dati per ogni impianto segnaletico

Conoscere il proprio patrimonio segnaletico deve diventare una pratica abituale nello svolgimento dei propri compiti di amministratore della cosa pubblica come la strada, che deve essere mantenuta tecnicamente efficiente per garantire costantemente la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale (ar. 14, Codice della Strada). Ecco perché è essenziale che ogni Comune debba gestire le strade in maniera efficace, efficiente e legittima. A tale fine è indispensabile per ogni Comune costituire e tenere aggiornato il catasto informatizzato delle strade e della segnaletica, regolamentare la circolazione sulla base di un progetto da elaborare tenendo conto che la segnaletica è efficace solo se l'utente della strada può percepire agevolmente e tempestivamente il relativo flusso informativo adeguandosi alla prescrizione senza pericolo per la propria e l'altrui sicurezza. L'uso della segnaletica dev'essere limitato ai casi in cui sia davvero necessario, occorre garantirne la visibilità rispetto all'ambiente circostante nonché l'adeguato illuminamento e luminanza. La preventiva progettazione consente altresì all'ente proprietario della strada di coordinare la regolamentazione della circolazione su tutto il territorio, gestire in modo più efficiente ed economico le proprie risorse pianificando tempi e costi della manutenzione sulla base delle caratteristiche tecniche dei prodotti impiegati e della curva prestazionale dei materiali e dei tempi di usura.



Esempio di database cartografico GIS per la gestione del catasto della segnaletica stradale con inserimento anche di foto del contesto ambientale

INFO



Studio Tecnico Gadaleta

Circolazione segnaletica e sicurezza stradale
st.gadaleta@gmail.com - 348 7086004



Lo Studio con Operae Gis svolgono attività di Progettazione del Segnalamento Stradale (art. 77, comma 2, D.P.R. n. 495/1992) con l'ausilio di un Sistema Informativo Stradale in ambiente G.I.S. in conformità alle modalità stabilite dal D.M. 01/06/2001. Opera in ambito nazionale e significativi risultati positivi sono stati conseguiti c/o diversi Enti in ambito nazionale (ANAS, Comuni, Province, Aeroporti, eccetera).



NUOVE DIREZIONI

Rivista dal
2010



CITTADINO e VIAGGIATORE
www.nuovedirezioni.it

Editore

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE
NUOVE DIREZIONI - CITTADINO E VIAGGIATORE**

Rivista

Registrazione **1 dicembre 2010**
al Tribunale di Firenze con n. **5809**
Numero iscrizione al ROC **22560**

Contatti

info@nuovedirezioni.it

328 8169174

FIRENZE via di San Niccolò 18

Direttore responsabile

Riccardo Romeo Jasinski

Coordinatore editoriale

Pier Luigi Ciolli

Segreteria

Anna Rita Prete

Prima e ultima pagina **Foto di Mario Ristori**

Tutti i numeri della rivista e tutti i libri sono pubblicazioni fuori commercio, prive di pubblicità a pagamento, scaricabili gratuitamente aprendo: www.nuovedirezioni.it. Gli articoli possono essere riprodotti citando la testata e il numero della rivista. I libri non possono essere utilizzati per eventuali ristampe e l'eventuale messa in vendita delle riviste e/o dei libri attiva la violazione della normativa sul diritto d'autore oltretutto un danno all'immagine dell'Associazione che si riserva ogni più opportuna azione a tutela dei propri diritti e interessi.