

**TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE
PER L'UMBRIA
RICORSO**

l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO
CAMPERISTI, c.f. 92097020348, in persona del legale
rappresentante p.t. Isabella Cocolo e con sede legale a Firenze in
via San Niccolò 21, rappresentata e difesa giusta procura in calce
dall'Avv. Marcello Viganò c.f. VGNMCL82H19D612S con
studio a Firenze in via San Niccolò 21 (per comunicazioni e
notifiche si indica l'indirizzo p.e.c.
marcello.vigano@firenze.pecavvocati.it e il n. fax 0552346925);

contro

COMUNE DI TERNI, c.f. 00175660554 in persona del Sindaco
p.t. e con sede a Terni, in piazza Ridolfi 1;

per l'annullamento

dell'ordinanza del Sindaco di Terni n. 96348 datata 11.7.2018 e
pubblicata dal 13.7.2018 al 4.8.2018 nella parte in cui *“istituisce
il divieto di sosta per caravan, autocaravan e simili sugli stalli di
sosta di Piazzale F. Fatati”* (doc. 1).

PREMESSA

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
(A.N.C.C.) è la maggiore associazione italiana che rappresenta
gli utenti in autocaravan in quanto portatrice dell'interesse di
tutti i camperisti a circolare in autocaravan sul territorio

nazionale.

Tra gli scopi indicati nello statuto vi è quello di *“tutelare il diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sull’intero territorio nazionale facendo valere il rispetto del Codice della Strada, del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, dei decreti e delle direttive ministeriali, in particolare attraverso azioni di contrasto e d’impugnazione, in sede amministrativa o giurisdizionale, dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati dagli enti proprietari delle strade di tutto il territorio nazionale che abbiano l’effetto d’impedire o limitare la circolazione delle autocaravan”* al quale si aggiunge la finalità di *“promuovere le iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan”* (doc. 2).

L’A.N.C.C. opera dal 1985 e annovera circa 18.000 equipaggi corrispondenti a circa 70.000 utenti.

L’A.N.C.C. informa tutti i proprietari di autocaravan immatricolate in Italia, pari a circa 200.000, attraverso i siti internet www.incamper.org, www.coordinamentocamperisti.it e www.perlasicurezzastradale.org, tramite la rivista “InCamper” pubblicata sul sito www.incamper.org e spedita in 200.000 copie cartacee annue nonché attraverso comunicati diretti trasmessi via email e su piattaforme social.

Per conseguire gli scopi l’A.N.C.C. interviene con varie iniziative e azioni ottenendo continui risultati in tutto il territorio nazionale.

Con riguardo all'attività normativa, nel 1987 in collaborazione con il deputato Franco Fausti veniva presentata la proposta di legge n. 1456 "*Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan*".

Su iniziativa della ricorrente la Provincia di Trento recepì i contenuti della proposta adottando la legge provinciale n. 33/1990.

Nel 1991 la proposta fu approvata dal Parlamento diventando legge n. 336/91 "*Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*" c.d. legge Fausti, che per prima in Europa regolamentava la circolazione stradale delle autocaravan.

Come attestato dallo stesso on. Fausti, l'A.N.C.C. contribuì a far includere i contenuti della legge n. 336/91 nel nuovo codice della strada approvato con D.lgs. 285/92 con particolare riguardo alla formulazione degli articoli 185 c.d.s. e 378 reg. es. del c.d.s. (doc. 3).

L'A.N.C.C. è inoltre costante interlocutore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è riconosciuta in numerose direttive ministeriali. Con le proprie istanze la ricorrente ha determinato l'emanazione da parte del Ministero dei Trasporti delle "*direttive sulla corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del codice della strada in materia di circolazione delle autocaravan*" (doc. 4) nonché l'adozione, da parte del Ministero dell'Interno, della circolare prot. n. 277/2008 avente a oggetto "*Direttiva del Ministero dei Trasporti ai sensi*

dell'art. 35 co. 1 Codice della Strada. Linee guida in materia di circolazione e sosta delle autocaravan” diffusa a tutte le Prefetture (doc. 5).

Al fine di garantire l'applicazione del codice della strada e delle direttive ministeriali in materia di circolazione delle autocaravan l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti interviene con azioni di contrasto e impugnazione dei provvedimenti limitativi della circolazione nei confronti dei Comuni del territorio nazionale, ottenendo l'annullamento dei provvedimenti e la rimozione della segnaletica stradale (doc. 6).

A conferma della propria rappresentatività il T.A.R. Toscana con sentenza 13.04.2015, n. 576 ha riconosciuto l'A.N.C.C. portatrice di un interesse collettivo (doc. 7).

L'A.N.C.C. inoltre presta assistenza ai propri associati nell'ambito dei procedimenti di opposizione alle sanzioni comminate ai proprietari di autocaravan ottenendone l'annullamento da parte delle Prefetture e dell'Autorità Giudiziaria.

L'A.N.C.C. ha altresì concorso a formare la prassi di riferimento UNI/PdR 20:2016 “*Caravan e autocaravan - Requisiti di servizio per la manutenzione e/o installazione accessori e impianti*” elaborata dall'UNI, ente italiano di normazione (doc. 8) e ha elaborato il contratto-tipo di compravendita delle autocaravan che è stato certificato dalla Camera di Commercio di Firenze (doc. 9).

Il raggio d'azione dell'Associazione Nazionale

Coordinamento Camperisti supera i confini nazionali essendo intervenuta a livello europeo per inserire il turismo itinerante nella relazione Luis Queirò (Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile) approvata il 12.9.2005 dalla Commissione trasporti e turismo del Parlamento Europeo.

In conclusione l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, operante da oltre trent'anni sul territorio nazionale, è un soggetto qualificato e un ente esponenziale deputato in maniera stabile e duratura alla tutela dell'interesse collettivo di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sul territorio nazionale.

FATTO

In data 1.8.2018 all'A.N.C.C. veniva segnalata la comparsa, nei parcheggi di piazzale Fatati, sotto i segnali di parcheggio, di fogli con il simbolo di autocaravan sbarrato e gli estremi dell'ordinanza n. 96348 dell'11.7.2018 (doc.10).

Con istanza del 4.8.2018 l'A.N.C.C. chiedeva al Comune di Terni l'accesso agli atti e ai documenti dell'istruttoria relativa al divieto (doc. 11). Con altra istanza invitava la Polizia municipale ad accertare la violazione dell'art 45 c.d.s. per impiego di segnaletica non prevista (doc. 12). Infine, con una terza istanza del 4.8.2018 la ricorrente invitava il Comune a revocare in autotutela l'ordinanza nella parte in cui prevedeva il divieto di sosta alle autocaravan in piazzale Fatati (doc. 13).

Tra il 1.8.2018 e il 14.8.2018 i fogli venivano sostituiti e la limitazione veniva resa nota al pubblico con segnali verticali di

divieto di sosta alle autocaravan (doc. 14, foto).

In risposta all'accesso, con nota del 14.8.2018 inviata via p.e.c. il 16.8.2018 il Comune di Terni trasmetteva l'ordinanza n. 96348 dell'11.7.2018 e la relativa proposta (doc. 15).

Con tale provvedimento rubricato "*ordinanza per l'istituzione di area di sosta caravan e autocaravan in area turistica della cascata delle Marmore (piazzale Felice Fatati)*" il Sindaco di Terni istituiva un'area a pagamento finalizzata a erogare servizi alle autocaravan (fornitura acqua, scarico dei reflui in impianto igienico-sanitario, erogazione elettricità, videosorveglianza) per un tempo limitato a 24 ore nell'area turistica della cascata delle Marmore.

L'ordinanza interviene chiaramente in materia di turismo istituendo una struttura ricettiva all'aria aperta di cui all'art. 31 L.R. Umbria 10.7.2017, n. 8 con erogazione di vari servizi.

Nonostante la natura turistica del provvedimento, nell'ordinanza veniva inserito anche il divieto di sosta per caravan, autocaravan e simili sugli stalli di sosta di piazzale Fatati.

Quasi in fondo all'ordinanza, senza alcuna menzione nelle premesse, si legge "*Si istituisce il divieto di sosta per caravan, autocaravan e simili sugli stalli di sosta di Piazzale F. Fatati in quanto sussistono particolari esigenze di tutela della circolazione in relazione alle particolari caratteristiche strutturali degli stalli e delle aree di manovra (stalli di dimensioni ridotte e ristrette aree di manovra su piazzole in*

pavimentazione naturale)” (doc. 1).

Il Comune di Terni, dunque, non si limitava a intervenire in materia di turismo ma incideva sul diverso ambito della circolazione stradale, vietando la sosta delle autocaravan al di fuori dell'area attrezzata. Infatti, mentre prima le autocaravan potevano sostare in piazzale Fatati gratuitamente e senza limiti di tempo, alla pari degli altri veicoli, adesso sono obbligate a fruire di un'area attrezzata a pagamento e per un tempo non superiore a 24 ore.

Il divieto di sosta, se da un lato appare avulso dal contesto, dall'altro sembra fondarsi sulla realizzazione dell'area attrezzata, andando a chiudere un cerchio.

In conclusione l'utente in autocaravan, anche se non necessita di alcun servizio e intende semplicemente sostare alla stregua di qualsiasi altro utente, viene obbligato a fruire dell'area attrezzata a pagamento e per un tempo limitato.

Con nota prot. n. 119926 del 3.9.2018 il Comune rigettava l'istanza di autotutela (doc. 16).

Il 25.10.2018 l'A.N.C.C. chiedeva l'accesso ad atti e documenti relativi agli stalli e alle aree di manovra citati nell'ordinanza (doc. 17).

L'ordinanza n. 96348 dell'11.7.2018 nella parte in cui vieta la sosta alle autocaravan in piazzale Fatati al di fuori dell'area attrezzata è illegittima e merita annullamento per i seguenti

MOTIVI

1) Incompetenza.

L'ordinanza impugnata, nella parte in cui istituisce il divieto di sosta, è viziata da incompetenza poiché il divieto è stato adottato dal Sindaco anziché dal dirigente di settore.

L'art. 5 c.d.s. al co. 3 prevede che i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione siano emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli artt. 6 e 7.

Nei centri abitati e nelle strade comunali fuori dai centri abitati gli artt. 6 e 7 prevedono l'emanazione di ordinanze da parte del sindaco.

Tuttavia tali norme, in quanto risalenti al 1992, devono essere coordinate con il TUEL il cui art. 107 attribuisce ai soli dirigenti comunali la competenza ad adottare gli atti e i provvedimenti che impegnino l'amministrazione verso l'esterno, ove non ricompresi espressamente dalla legge o dallo statuto tra le funzioni di indirizzo e controllo politico amministrativo degli organi di governo dell'ente.

La competenza in tema di limitazioni della circolazione deve quindi ritenersi attratta nella competenza propria del dirigente di settore in quanto si tratta di funzioni di gestione ordinaria.

Pertanto il semplice divieto di sosta in una singola strada doveva essere istituito con un provvedimento del dirigente di settore e non del Sindaco.

2) Falsa applicazione di legge.

Il divieto di sosta fuori dall'area attrezzata – nonostante il riferimento, sibillino e fuori contesto, alle dimensioni degli stalli e delle aree di manovra – sembrerebbe trovare il proprio presupposto proprio nella realizzazione dell'area attrezzata.

In altri termini, pare che l'amministrazione abbia vietato la sosta proprio perché è stata realizzata l'area attrezzata.

A tal riguardo si osserva che le fonti citate nel provvedimento (codice della strada e L.R. 8/2017) non consentono di istituire un divieto di sosta per la presenza di un'area attrezzata.

3) Sulle caratteristiche strutturali della strada.

Con riferimento alle presunte caratteristiche strutturali della strada “(stalli di dimensioni ridotte e ristrette aree di manovra su piazzole in pavimentazione naturale)” si osserva quanto segue.

3.1) falsità dei presupposti.

Va anzitutto osservato che tali indicazioni non corrispondono alla realtà.

È sufficiente la visione delle fotografie allegate per constatare che: a) non ci sono stalli di sosta tracciati; b) le dimensioni dell'area adibita alla sosta e delle aree di manovra sono tutt'altro che ridotte (doc. 18). Appare *ictu oculi* evidente che non manchi lo spazio per manovrare e per sostare. Del resto, fino all'emanazione dell'ordinanza impugnata alle autocaravan era consentito fruire dei parcheggi di piazzale Fatati.

3.2) difetto di istruttoria.

In secondo luogo il divieto di sosta alle autocaravan risulta essere istituito in assenza di qualsivoglia attività istruttoria.

Ai sensi dell'art. 3 legge n. 241/90, del quale l'art. 5 co. 3 c.d.s. costituisce espressione, la motivazione *“deve indicare i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione in relazione alle risultanze dell'istruttoria”*.

Premesso che l'indicazione di “stalli di dimensioni ridotte e ristrette aree di manovra” non supera la soglia della mera enunciazione, non vi è il ben che minimo accenno all'espletamento di un'attività istruttoria. Invero i presupposti di fatto che hanno determinato la decisione dell'amministrazione non possono essere semplicemente enunciati ma devono essere sorretti da un'attività istruttoria il cui espletamento e le cui risultanze devono essere non solo specificati ma anche verificabili.

Sul punto, la direttiva del Ministro dei Lavori Pubblici 24.10.2000, n. 6688, al par. 4.3. “Le ordinanze di disciplina della circolazione: compiutezza dell'istruttoria” evidenzia che: *“(…) Assai frequente è il fenomeno della carente motivazione delle ordinanze cui si associa quello della poca chiarezza degli obiettivi o delle disposizioni oggetto dei provvedimenti (...). Si segnala, inoltre, tra le carenze istruttorie, che i provvedimenti non sempre sono supportati dalle opportune indagini, valutazioni, stime e rilievi preventivi, necessari per sorreggere il*

provvedimento stesso di fronte alle eccezioni che vengono mosse in sede di ricorso. E' evidente che tali carenze fanno presupporre una non sempre ponderata scelta delle misure di traffico adottate in ragione degli obiettivi che si intendono perseguire” (doc. 19, par. 4.3).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 381 del 28.1.2011 emessa ai sensi dell'art. 35 c.d.s. e avente per oggetto la predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione ha inoltre specificato che “...per regolamentare la circolazione stradale, gli enti proprietari devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze (artt. 6 e 7 c.d.s.) in relazione alle risultanze dell'istruttoria mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale (previste dagli artt. 6 e 7) e il provvedimento in concreto adottato. Con particolare riferimento all'indicazione dei presupposti di fatto e alle risultanze dell'istruttoria, si è avuto modo di accertare che gli enti proprietari delle strade spesso motivano le ordinanze attraverso il generico richiamo alle «esigenze della circolazione» oppure alle «caratteristiche delle strade». Tali indicazioni, anche alla luce delle disposizioni normative richiamate, non integrano la motivazione dell'ordinanza bensì costituiscono una mera riproposizione di quanto enunciato nell'art. 6 Codice della Strada.

Analogamente, non è sufficiente richiamare sic et simpliciter esigenze di «sicurezza» stradale o delle persone ovvero esigenze

di «fluidità della circolazione» in quanto si tratta di principi ed obbiettivi previsti dall'art. 1 Codice della Strada cui ogni ordinanza di regolamentazione della circolazione deve ispirarsi.

Viceversa, l'art. 5 comma 3, c.d.s. attraverso l'espressione «ordinanze motivate» richiede che l'ente proprietario comprovi la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che attestino e confermino indiscutibilmente la sussistenza delle ragioni che sono alla base del provvedimento adottato. In mancanza l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria» (doc. 20).

4) Violazione dell'art. 185 del codice della strada.

Il provvedimento gravato viola l'art. 185 c.d.s. ai sensi del quale 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. La sosta delle auto-caravan, 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”.

L'attuale formulazione dell'art. 185 c.d.s. deriva dall'art. 2 co. 1 legge n. 336/1991 c.d. legge Fausti avente a oggetto la

“*Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*” normativa confluita, con modificazioni, nel testo del codice della strada. Con la legge del 1991 il legislatore era intervenuto per evitare contenziosi con una *ratio* semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni:

- a) la distinzione tra sostare e campeggiare;
- b) la conferma che le autocaravan sono autoveicoli;
- c) l’equiparazione delle autocaravan agli altri veicoli, ai fini dei divieti e delle limitazioni previsti dagli artt. 6 e 7 c.d.s.

L’ordinanza impugnata non tiene conto delle suddette ragioni e in particolare dell’equiparazione tra autocaravan e altri veicoli ai fini dei divieti previsti dagli artt. 6 e 7 come il divieto di sosta in questione.

Invero quando si tratta di circolazione stradale e nel caso di specie di sosta, l’autocaravan non può essere confinato in aree attrezzate. L’utente che intenda semplicemente sostare ha la facoltà ma non l’obbligo di recarsi in un’area attrezzata.

5) Illogicità e disparità di trattamento.

Anche a voler ritenere che le caratteristiche strutturali non consentano effettivamente la possibilità di manovrare e sostare – ma come si è visto non è così – si eccepisce l’illogicità del divieto alle autocaravan.

Non si comprende infatti quale sia il nesso logico tra un’esigenza correlata alle dimensioni e un divieto per tipologia di veicolo anziché per dimensioni.

Da tale divieto derivano conseguenze assurde: veicoli diversi

dalle autocaravan possono sostare a prescindere dalle loro dimensioni mentre alle autocaravan, pur se rientranti nelle dimensioni limite (ancorché ignote), non è consentito sostare.

Il provvedimento determina altresì una disparità di trattamento sotto un duplice profilo.

Le autocaravan, costrette a fruire dell'area attrezzata, possono sostare solo a pagamento e per un tempo massimo di 24 ore mentre tutte le altre categorie di veicoli possono sostare gratuitamente e a tempo indeterminato.

Una tale disciplina viola l'art. 185 c.d.s. e produce effetti discriminatori irragionevoli a danno degli utenti in autocaravan.

6) *Violazione del principio di proporzionalità e ragionevolezza.*

Il divieto di sosta alle autocaravan per le ristrette dimensioni degli stalli non appare necessario né adeguato.

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 che 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 (T.A.R. Lombardia Brescia Sez. II, sent. 8.1.2011, n. 10. Si veda anche, seppur in ambiti diversi, T.A.R. Campania Napoli Sez. II, sent. 8.3.2016, n. 1255 e sent. 19.4.2016, n. 1921 *"per cui in applicazione di tale principio deve essere preferita "la misura più mite" che consenta di raggiungere lo scopo perseguito dalla norma"* e T.A.R. Lombardia Milano Sez. III, sent. 26.1.2017, n. 194).

Nel caso di specie risulta sproporzionato e irragionevole predisporre un divieto di sosta alle autocaravan per evitare di eccedere dallo stallo. Tale esigenza poteva essere soddisfatta con prescrizioni tali da incidere in misura inferiore sulla sfera dell'utente della strada come la predisposizione del segnale di disposizione dei veicoli e l'applicazione dell'art. 157 c.d.s. e 351 co. 2 reg. es. c.d.s. che sanziona l'invasione degli spazi a prescindere dalla tipologia di veicolo.

7) Eccesso di potere.

L'ordinanza n. 96348/2018 istituiva del divieto di sosta alle autocaravan è inoltre viziata da eccesso di potere.

7.1) utilizzo di norme per fini diversi da quelli tipici

L'ente ha fatto un uso distorto del potere poiché attraverso il divieto di sosta intende perseguire un risultato estraneo alla circolazione stradale quale l'utilizzo dell'area attrezzata a fini turistici.

A tal proposito la direttiva del Ministro dei Lavori pubblici n. 6688 del 24.10.2000, al paragrafo 5.1. "Casi più ricorrenti di vizi dei provvedimenti" evidenzia: *"(...) Sono emersi anche casi chiaramente viziati da eccesso di potere, nella figura sintomatica dello sviamento, quando si è inteso perseguire attraverso il provvedimento di regolamentazione del traffico risultati od obiettivi estranei alla circolazione stradale. Tipiche al riguardo sono le ordinanze di divieto, emanate per alcune categorie di veicoli a motore, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, ed invece celano non espressi motivi di interessi locali non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza «sindacale» a norma dell'art. 7. Si citano ad esempio il divieto di circolazione e sosta di autocaravans e caravans (spesso definiti erroneamente campers o roulotte), con motivazioni riconducibili al fatto che vengono scaricati abusivamente i liquami raccolti negli appositi bottini; (...). In sintesi i provvedimenti, specie quelli limitativi, dovranno essere sempre motivati da effettive esigenze di circolazione o di*

sicurezza, comprendendo tra queste anche la disciplina della sosta che deve tenere conto delle condizioni strutturali delle singole strade ed avere specifico riguardo alle peculiari caratteristiche delle varie categorie di utenza interessata a tali provvedimenti. È dimostrato che i provvedimenti, anche se restrittivi, vengono generalmente accettati e rispettati dagli utenti della strada se improntati a criteri ispirati alla logica ed alla razionalità delle soluzioni. Occorre quindi che vi sia la necessaria correlazione tra l'interesse pubblico che si vuole perseguire con l'ordinanza e la obiettiva situazione di traffico che si va a modificare, integrare o innovare” (doc. 19).

6.2) inosservanza di direttive ministeriali.

L'ordinanza impugnata si pone in contrasto con le direttive ministeriali cui gli enti proprietari delle strade sono sottoposti per espressa previsione dell'art. 5 co. 1, dell'art. 35 co. 1 e dell'art. 45 co. 2 del codice della strada e in particolare:

- a) con la direttiva del Ministro dei Lavori Pubblici n. 6688 del 24.10.2000 sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione (doc. 19).
- b) con le direttive fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 381/2011 avente per oggetto sulla predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione (doc. 20);
- c) con le direttive fornite dal Ministero dei Trasporti prot. n. 31543 del 2.4.2007 sulla corretta applicazione delle

disposizioni del codice della strada in materia di circolazione e sosta delle autocaravan (doc. 4). Tali direttive sono state recepite dal Ministero dell'Interno con circolare prot. n. 277 del 14.1.2008 (doc. 5), dall'A.N.C.I., dall'U.P.I. e dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali con nota prot. n. 1721 del 7.5.2008 (doc. 21).

*

Tanto premesso, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

RICORRE

al Tribunale Amministrativo Regionale per l'Umbria affinché voglia annullare l'ordinanza del Sindaco del Comune di Terni n. 96348 datata 11.7.2018 nella parte in cui *“istituisce il divieto di sosta per caravan, autocaravan e simili sugli stalli di sosta di Piazzale F. Fatati”*, con condanna del Comune di Terni al pagamento delle spese e degli onorari di causa oltre accessori di legge e rimborso del contributo unificato.

Ai sensi dell'art. 13 co. 6-bis, lett. e) D.P.R. 115/02 si dichiara che il ricorso è soggetto al contributo unificato di €650,00

Firenze, 25 ottobre 2018

Avv. Marcello Viganò

VIGANO MARCELLO
2018.10.26 18:19:16
Signer:
CN=VIGANO MARCELLO
C=IT
O=ORDINE DEGLI AVVOC.
25497-VATIT-800121904
Public key:
RSA/2048 bits

Il sottoscritto Avv. Marcello Viganò, attesta ai sensi di legge che la presente copia cartacea del ricorso al T.A.R. Umbria è conforme all'originale digitale dal quale è stato estratto.

Firenze, 25 ottobre 2018

Avv. Marcello Viganò