

Purtroppo, siamo ancora oggi in azione per dar battaglia ai sindaci che, violando le leggi, adottano limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan ma, soprattutto, in azione per far varare al Governo le leggi per attivare la parità dei diritti/doveri tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE.

Non avendo ancora ottenuto detta parità di diritti, come alla fine di ogni fine anno, per proseguire fino alla vittoria finale, è necessario proseguire a unire le forze, aderendo e facendo aderire.

Premesso che i 35 euro di quota sociale risalgono al 2010, gli aumenti che abbiamo dovuto sostenere in 14 anni ci hanno costretto a portarla a 50 euro per il 2025. Invece i 20 euro di quota sociale, risalendo al 2021, l'aumento è stato limitato a 5 euro.

Pertanto, a partire dal 1 GENNAIO 2025 la quota sociale è di:

- **solo 25 euro come socio GREEN** (riservato a chi utilizza la mail e l'accesso a Internet):
 1. fruendo delle scontistiche riservate all'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, in particolare la CONVENZIONE XX riservata dalla Vittoria Assicurazioni SpA;
 2. estraendo da www.coordinamentocamperisti.it la tessera sociale, la tessera REPORTER e il tagliando da esporre sul cruscotto;
 3. scaricando da www.incamper la rivista *inCAMPER*;
 4. ricevendo in omaggio e per posta la tessera Touring Club Italiano, la rivista TOURING (omaggio riservato ai primi 20.000 iscritti) e fruendo delle scontistiche riservate al Touring Club Italiano.
 - **solo 50 euro come socio COLLEZIONISTA**, fruendo degli stessi vantaggi riservati al SOCIO GREEN e in più ricevere in cartaceo la tessera sociale e sei numeri della rivista *inCAMPER*.
 - **solo 80 euro come socio GREEN**, tessera valida fino al 31 dicembre 2028, fruendo per il 2025 delle scontistiche riservate all'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI. In particolare la CONVENZIONE XX riservata dalla Vittoria Assicurazioni SpA; estraendo da www.coordinamentocamperisti.it la tessera sociale, la tessera REPORTER e il tagliando da esporre sul cruscotto; scaricando da www.incamper la rivista *inCAMPER*; ricevendo in omaggio e per posta la tessera Touring Club Italiano, la rivista TOURING (omaggio riservato ai primi 20.000 iscritti) e fruendo delle scontistiche riservate al Touring Club Italiano.
- Negli anni successivi anni riceveranno quanto verrà previsto a quel momento per gli associati annuali.

COME VERSARE

Aprendo www.coordinamentocamperisti.it cliccando PAY PAL utilizzando una tua carta di credito o prepagata e senza pagare commissioni.

in alternativa, bonifico bancario IBAN IT11D0303202805010000091123

in alternativa, compilando il conto corrente postale numero 25736505

Inviaci una mail a adesione@coordinamentocamperisti.it per indicare dove far consegnare le tessere.

La Promozione il RISPARMIO e la FIDUCIA

solo 40 euro, ricevendo la tessera valida per il 2025 e 2026.

solo 60 euro, ricevendo la tessera valida per il 2025, 2026 e 2027.

E TERMINA IL 31 DICEMBRE 2024

Mentre per dare l'opportunità anche a coloro che hanno già versato per il 2025, 2026, 2027 di poter ottenere la tessera valida in promozione fino al 31 dicembre 2028

A PARTIRE DAL 1 GENNAIO 2025 possono integrare come segue:

- chi nel 2024 per il 2025 ha già versato 35 euro per il 2025, basta che versi altri **45 euro**;
- chi nel 2024 per il 2025 ha già versato 20 euro, basta che versi altri **60 euro**;
- chi nel 2024 per il 2025 ha già versato 40 euro, basta che versi altri **40 euro**;
- chi nel 2024 per il 2025 chi ha già versato 60 euro, altri **20 euro**;
- chi nel 2025 ha già versato 50 euro, basta che versi altri **30 euro**;
- chi nel 2025 ha già versato 25 euro, basta che versi altri **solo 55 euro**;

Un vero risparmio perché anche solo utilizzando quanto previsto dalle scontistiche si recupera ampiamente la somma inviata nonché si evitano i disservizi di Poste Italiane SpA. Una attestazione di fiducia nell'Associazione che dal 1985 ha sempre dimostrato di essere in azione per garantire i diritti del viaggiare in autocaravan, conseguendo tangibili risultati.

Il socio che aderisce a dette promozioni risparmia tempo e denaro e per noi è il ricevere un gradito riconoscimento del lavoro volontario che abbiamo svolto e svolgeremo.

Inoltre, ci consentirà di evitare le operazioni annuali che richiedono ore di lavoro e costi, risorse che potremo così destinare alle azioni per combattere le limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan nonché ad ampliare le informazioni riguardo alle novità tecniche e giuridiche, evitando così agli associati di subire spiacevoli sorprese.

UN'OTTIMO INIZIO: Garibaldi partì solo con mille volontari mentre noi, a due mesi dallo scadere dell'anno, abbiamo salpato insieme a oltre mille associati che hanno già inviato la loro adesione, confermando la loro volontà di proseguire a intervenire per vivere in una nazione migliore. Infatti, a circa due mesi dalla fine dell'anno:

1.128 equipaggi hanno inviato il contributo per il **2025**,

319 equipaggi hanno inviato il contributo per il **2025 e 2026**,

80 equipaggi hanno inviato il contributo per il **2025, 2026 e 2027**,

214 equipaggi hanno inviato il contributo per il **2025, 2026, 2027 e 2028**.

Abbiamo apprezzato la fiducia che ci hanno dimostrato detti equipaggi e faranno ancor più la differenza se potranno informare i camperisti via mail, nei social e quando li incontrano, evidenziando **la forza nell'essere insieme e informati**.

A seguire gli elenchi che distinguono tre diverse situazioni nei rapporti con i Comuni.

Venendo ai seguenti elenchi, è possibile che un Comune inserito nell'elenco delle ordinanze revocate sia anche nell'elenco dei Comuni destinatari di interventi da parte della **ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** per ripristinare quanto previsto dalle normative, perché nel tempo ha reiterato dette limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan.

È possibile che in un Comune, inserito nell'elenco delle ordinanze revocate, si trovino nuovamente delle limitazioni alla circolazione e sosta dirette solo alle autocaravan; pertanto, per farci entrare in azione le segnalazioni devono pervenirci come spiegato nel documento scaricabile aprendo www.coordinamentocamperisti.it.

1 - Alcuni dei COMUNI che, recentemente, a seguito dell'intervento dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, hanno revocato i divieti alle autocaravan o hanno archiviato multe a carico dei camperisti.

Alberobello (BA)

Angiari (VR)

Arbus (SU)

Badia (BZ)

Bari Sardo (NU)

Barolo (CN)

Branzi (BG)

Butera (CL)

Cagliari (CA)

Capriate San Gervasio (BG)

Carisolo (TN)

Carrara (MS)

Castiglione della Pescaia (GR)

Castrezzato (BS)

Cavedine (TN)

Cefalù (PA)

Cervia (RA)

Chialamberto (TO)

Codevilla (PV)

Collegno (TO)

Costermano sul Garda (VR)

Crescentino (VC)

Curno (BG)

Danta di Cadore (BL)

Farra di Soligo (TV)

Forte dei Marmi (LU)

Gallio (VI)

Formia (LT)

Gallipoli (LE)

Germignaga (VA)

Fiumefreddo (CT)

Giaglione (TO)

Gioiosa Marea (ME)

Golfo Aranci (SS)

Gravedonia ed Uniti (CO)

Grosio (SO)

Iseo (BS)

Livigno (SO)

Locri (RC)

Loiri Porto San Paolo (SS)

Macomer (NU)

Marano Vicentino (VI)

Massa (MS)

Menfi (AG)

Milazzo (ME)

Moniga del Garda (BS)
Montemonaco (AP)
Monte Sant'Angelo (FG)
Mornese (AL)
Nago-Torbole (TN)
Nizza di Sicilia (ME)
Numana (AN)
Pelago (FI)
Pescasseroli (AQ)
Pescocostanzo (AQ)
Petacciato (CB)
Policoro (MT)
Porto Cesareo (LE)

Prato (PO)
Rabbi (TN)
Ranzanico (BG)
Resia (UD)
Riccione (RN)
Roccafranca (BS)
Roccalumera (ME)
Roccaraso (AQ)
Rodano (MI)
Ronchi dei Legionari (GO)
San Benedetto del Tronto (AP)
San Candido (BZ)
Sanremo (IM)

Sassuolo (MO)
Sestri Levante (GE)
Tarvisio (UD)
Trasaghis (UD)
Trasquera (VB)
Ultimo (BZ)
Venezia (VE)
Viareggio (LU)
Vieste (FG)
Zone (BS)

E
lenco che attesta che l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** cerca sempre di evitare di attivare ricorsi per non aggravare gli oneri a carico della macchina della giustizia, in ossequio al principio della ragione più liquida, corollario del principio di economia dei mezzi processuali in connessione con quello del rispetto della scarsità della risorsa giustizia.

Non solo, dal 1985 l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** ha comunicato ai sindaci la propria disponibilità a collaborare gratuitamente per emanare provvedimenti utili a colpire chi non rispetta le leggi e come sviluppare il turismo, che parte dal garantire la tutela fisica e i beni dei cittadini e di chi arriva nel loro territorio. Un primo intervento è stato quello di invitare i sindaci a inserire nella home page del loro sito in Internet il PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE operativo secondo il Metodo Augustus, con le indicazioni essenziali su come comportarsi in caso di emergenze, dove recarsi in caso di malattia o infortunio, chi contattare per sapere i luoghi e le strutture ove si prestano soccorsi e le indicazioni di come AUTOPROTEGGERSI in attesa degli stessi. Un sito internet indispensabile a un Comune per tutelare chi arriva sul territorio e, ovviamente, non conosce come muoversi in emergenza.

Link utili: https://www.coordinamentocamperisti.it/autoprotezione_emergenze.php
<https://www.coordinamentocamperisti.it/files/aggiornamenti/per%20tutelare%20le%20persone%20e%20i%20loro%20beni.pdf> .

Occorre ricordare che le leggi in vigore in Italia NON prevedono la parità dei diritti/doveri tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE e, ad aggravare detta disparità arrivò l'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno, consentendo così ai 7.896 sindaci di emanare atti illegittimi a danno dei cittadini, sapendo che è quasi impossibile al cittadino avere tempo e denaro per ricorrere alla Giustizia.

Un esempio di disparità di trattamento tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE:

Il Sindaco di Vieste notifica verbali da 6,197,48 euro e la legge concede al contravvenzionato 30 giorni per inviare gli scritti difensivi mentre sempre la legge concede al Sindaco 5 anni per rispondere o inviare ingiunzione di pagamento, quindi una disparità di trattamento e una spada di Damocle sulla testa del contravvenzionato che, visti i tempi e i costi di una opposizione alla contravvenzione, maledicendo il Governo di turno che non cambia dette leggi, pagano rapidamente la sanzione ridotta di 2.065,83 euro. Solo i pochi camperisti che si sono rivolti all'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, dando mandato a essere rappresentati dall'Avv. Marcello Viganò, hanno visto dopo moltissimo tempo il Comune costretto ad archiviare la loro contravvenzione.
Su www.incamper.org gli articoli pubblicati sui numeri 216, 214, 200 e 168.

2 - Alcuni COMUNI che, recentemente, a seguito dei ricorsi dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, sono stati condannati da un tribunale.

Aglientu (SS)
Arzachena (OT)
Auronzo di Cadore (BL)

Bagno a Ripoli (FI)
Buggerru (CA)
Cabras (OR)

Campi Bisenzio (FI)
Caorle (VE)
Caponago (MB)

Castiadas (SU)	Locorotondo (BA)	Prato (PO)
Castelfranco Veneto (TV)	Manciano (GR)	Rabbi (TN)
Cesenatico (FC)	Martinsicuro (TE)	Ravenna (RA)
Courmayeur (AO)	Maruggio (TA)	Recco (GE)
Dobbiaco (BZ)	Minturno (LT)	Rodi Garganico (FG)
Dorgali (NU)	Montegiordano (CS)	San Martino di Castrozza
Dro (TN)	Oliveri (ME)	(TN)
Étroubles (AO)	Orosei (NU)	San Vincenzo (LI)
Finale Ligure (SV)	Palau (SS)	Terlano (BZ)
Genova (GE)	Pienza (SI)	Terni (TR)
Gressoney-Saint-Jean (AO)	Piombino (LI)	Trento (TN)
Idro (BS)	Pisa (PI)	Valgrisenche (AO)
Imperia (IM)	Porto Cesareo (LE)	Vieste (FG)
Levanto (SP)	Portovenere (SP)	

Le vittorie che l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** consegue dal 1985 sono state possibili, e lo sono ancora oggi, grazie a chi si associa anno dopo anno, fornendo le risorse per intervenire per far rispettare le leggi a chi è stato eletto o è pagato per gestire una parte del territorio nazionale.

Vale ricordare che, prima di attivare un ricorso in un tribunale, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** rappresenta al Comune le motivazioni giuridiche per le quali la richiesta di archiviazione o di una revoca è meritevole indubbiamente di accoglimento, in ossequio al principio della ragione più liquida, corollario del principio di economia dei mezzi processuali in connessione con quello del rispetto della scarsità della risorsa giustizia, per non aggravare gli oneri a carico dei magistrati.

Non solo, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** ricorda sempre che l'essere costretti a dare incarico ai legali comporterebbe per il Comune:

- la sottrazione di risorse che devono essere destinate alle necessità degli abitanti;
- la riduzione delle presenze dei turisti;
- gli interventi a carico delle forze della polizia Municipale;
- i carichi di lavoro gli addetti ai diversi uffici comuna;
- i costi relativi gli incarichi ai legali per la loro difesa in giudizio;
- le spese di soccombenza a carico del Comune per il ricorso accolto dal giudice;
- la formulazione della domanda risarcitoria, ai sensi dell'art. 30, co. 5 c.p.a.

3 - Alcuni COMUNI che, recentemente, sono **destinatari di interventi da parte dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** per tutelare il diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare e sostare nel rispetto del Codice della Strada.

Alba Adriatica (TE)	Champorcher (AO)	Imperia (IM)
Alleghe (BL)	Chioggia (VE)	Inverigo (CO)
Ameglia (SP)	Commezzadura (TN)	Lerici (SP)
Anterselva (BZ)	Collegno (TO)	Livigno (SO)
Ascea (SA)	Como (CO)	Livorno (LI)
Bardolino (VR)	Crissolo (CN)	Loano (SV)
Bardonecchia (TO)	Fiastra (MC)	Macugnaga (VB)
Bormio (SO)	Firenze (FI)	Madesimo (SO)
Brunico (BZ)	Frabosa Sottana (CN)	Malborghetto-Valbruna (UD)
Cabras (OR)	Genova (GE)	Manciano (GR)
Campo Tures (BZ)	Gradara (PU)	Manerba del Garda (BS)
Cavedago (TN)	Idro (BS)	Mantova (MN)

Mestriago (TN)	Pollica (SA)	Siniscola (NU)
Milano (MI)	Ponte di Legno (BS)	Siracusa (SR)
Molveno (TN)	Porto Torres (SS)	Spotorno (SV)
Montecorice (SA)	Pozza di Fassa (TN)	Terracina (LT)
Montemarciano (AN)	Rhêmes-Notre-Dame (AO)	Trieste (TS)
Nova Levante (BZ)	Rimini (RN)	Trinità D'Agultu e Vignola (SS)
Numana (AN)	Rodi Garganico (FG)	Ultimo (BZ)
Ormea (CN)	San Candido (BZ)	Ventimiglia (IM)
Orosei (NU)	San Giovanni di Fassa (TN)	Venezia (VE)
Ortona (CH)	San Giovanni Gemini (AG)	Vieste (FG)
Palau (SS)	San Vincenzo (LI)	Villasimius (SU)
Petacciato (CB)	Scanno (AQ)	Ville di Fiemme (TN)
Piombino (LI)	Selva Di Valgardena (BZ)	
Pisa (PI)	Siena (SI)	

Si tratta di azioni attivate ogni giorno per chiedere il rispetto delle leggi, delle sentenze e delle direttive interministeriali, in ossequio al principio della ragione più liquida, corollario del principio di economia dei mezzi processuali in connessione con quello del rispetto della scarsità della risorsa giustizia, per non aggravare gli oneri a carico dei magistrati.

Vale ricordare che il solo contrastare i divieti *anticamper*, in particolare, richiede:

- lo studio e la produzione di procedimenti di accesso documentale e civico generalizzato (*istanze, riesami, solleciti e corrispondenza in merito*);
- la produzione di scritti difensivi ex legge 689/81 - ricorsi ex art. 37 Codice della Strada;
- il redigere e inviare istanze di revoca in autotutela dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale e della segnaletica e la relativa corrispondenza in merito;
- il preparare e inviare istanze e interventi a vario titolo (*ad esempio: richieste di chiarimento in merito all'installazione di segnaletica o a comportamenti degli organi accertatori*);
- la verifica e le istanze inerenti l'iscrizione o meno di un Comune nel registro delle Pubbliche Amministrazioni;
- l'accertamento per comprendere lo stato dei luoghi coinvolti da limitazioni alla circolazione stradale;
- la partecipazione alle udienze nei tribunali;
- l'invio di esposti alle Corti dei Conti e alle Procure della Repubblica;
- l'invio di corrispondenze ai soggetti coinvolti e relativa gestione delle risposte.

Relativamente alle contravvenzioni che pervengono all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** da parte di un associato, visto e considerato che ogni verbale ha una storia a sé per diverse motivazioni (*tipo comune, ordinanza, contesto eccetera*), la nostra Segreteria invia un parere a titolo gratuito.

Poiché il predisporre un parere comporta il dedicare tempo per l'acquisizione di tutti i documenti utili e, una volta pervenuti, analizzarli per predisporlo, detto parere è inviato solo dopo aver svolto le priorità che sono:

1. l'attivazione delle azioni necessarie contro le ordinanze che possono essere impugnate ai TAR;
2. la preparazione e invio delle istanze per l'acquisizione di atti;
3. l'approntamento e invio delle istanze per chiedere l'archiviazione in autotutela d'ufficio per le contravvenzioni acquisite in carico;
4. l'allestimento e la notifica dei ricorsi inerenti alle contravvenzioni acquisite in carico;
5. la trattazione in ordine di data di ricezione delle segnalazioni di divieti *anticamper* segnalati.

Nel caso di contravvenzioni che hanno alla base ordinanze *anticamper*, essendo le risorse limitate, l'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** valuta di volta in

volta e a insindacabile giudizio, se prenderle o meno in carico sostenendo gli oneri del gratuito supporto legale, pieno e integrale. In estrema sintesi siamo solo noi gli unici che dal 1985 informiamo chi viaggia in autocaravan e difendiamo la circolazione e sosta delle autocaravan e, per verificarlo, aprire www.incamper.org e scaricare le riviste e aprire www.coordinamentocamperisti.it per scaricare gli aggiornamenti.

Le azioni che ogni giorno abbiamo messo e mettiamo in campo sono dirette a:

- aiutare i sindaci a capire che non devono emanare provvedimenti *anticamper* e che possono sviluppare il turismo grazie al nostro gratuito supporto tecnico e legislativo;
- creare giurisprudenza, ottenendo sentenze per far revocare le limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan;
- intervenire presso il Ministero del Turismo e Regioni per non finanziare progetti che non hanno alla base un business plan e non rispondenti alle caratteristiche tecniche che segnaliamo;
- intervenire presso il Ministero delle Infrastrutture per apportare utili modifiche al Codice della Strada per equiparare, riguardo ai diritti e ai doveri, il cittadino a chi paghiamo per amministrare i beni pubblici;
- produrre e diffondere informazioni aggiornate e corrette, fornendo la propria interpretazione e i relativi consigli per evitare agli associati di essere coinvolti in responsabilità amministrative, assicurative, civili, penali o danni economici con i relativi stress.

ASSOCIARSI PER ESSERE INSIEME in un'associazione dal 1985 è stata ed è in azione **SENZA VENDERE** beni o servizi, **SENZA RICEVERE** finanziamenti pubblici, **SENZA** organizzare raduni a pagamento, **SENZA FRUIRE** di agevolazioni fiscali.

LE UNICHE NOSTRE RISORSE SONO CHI SI ASSOCIA E I VOLONTARI.

Utile ricordare che l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, ha la rappresentatività e titolarità dell'interesse collettivo e può portare in giudizio chi emana provvedimenti limitativi alla circolazione e sosta delle autocaravan.

Per essere sintetici riguardo alla rappresentatività, ecco cosa è stato scritto nella sentenza N. 00420/2018 REG.RIC. del Tribunale Amministrativo Regionale per la Liguria, pubblicata il 13 febbraio 2021: “ ... *L'impugnazione è proposta per l'annullamento dell'ordinanza sindacale con cui il sindaco del comune di Levanto ha vietato la sosta permanente degli autocaravan su tutto il territorio comunale, ove destinati ad attività di campeggio e non ad un temporaneo stazionamento. Su tali presupposti vanno favorevolmente scrutinate le osservazioni svolte in ricorso circa la legittimazione della ricorrente Associazione in relazione all'oggetto del contendere. Risulta infatti che l'ente ricorrente venne costituito anni indietro, che esso ha acquisito nel tempo una rilevante rappresentatività (doc. 003) al punto da comportare la costituzione di una persistente struttura organizzativa, che si occupa tra l'altro dell'edizione di una rivista specializzata nel settore e di mantenere i contatti con le amministrazioni centrali e locali per la miglior tutela dei propri associati. Conseguo da ciò che la domanda è ammissibile e va esaminata nel merito, seguendo con ciò le pronunce dei giudici amministrativi (doc. ricorrente 14 e 15) che hanno già riconosciuto liti analoghe. ...”.*

Rappresentatività e titolarità in seguito ribadita continuamente: anche recentemente nella sentenza N. 00660/2024 del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna, pubblicata il 9 settembre **2024**, dove si legge “*premesso che non può esservi contestazione sulla legittimazione ad agire dell'Associazione, legittimazione riconosciuta in più occasioni dalla giurisprudenza, che ne ha confermato la rappresentatività, a tutela di interessi collettivi (v. T.A.R. Toscana, n. 114/2024, n. 379/2023 e n. 380/2023; T.A.R. Sicilia - Catania, n. 698/2024; T.R.G.A. – sede di Trento, n. 52/2022, n. 171/2021 e n. 179/2020; T.R.G.A. – sezione autonoma di Bolzano, n. 69/2019), ha impugnato la delibera in epigrafe nei limiti dell'interesse, chiedendone*

l'annullamento previa sospensione dell'esecuzione e riservandosi di formulare domanda di risarcimento del danno ai sensi dell'art. 30, comma 5, del c.p.a.".

Si tratta di continui riconoscimenti scaturiti dal fatto che l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI** è la più grande associazione italiana rappresentativa degli utenti in autocaravan. Tra i suoi scopi vi è quello di tutelare il diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sul territorio nazionale nel rispetto del Codice della Strada, in particolare attraverso azioni di contrasto e impugnativa dei provvedimenti degli enti proprietari delle strade che abbiano l'effetto d'impedire o limitare la circolazione delle autocaravan.

Infatti, l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI** opera dal 1985 e annovera circa 12.000 equipaggi pari a circa 36.000 utenti e informa tutti i proprietari di autocaravan in Italia tramite i siti www.coordinamentocamperisti.it, www.incamper.org, la rivista **inCAMPER**, direct-mailing e social.

Per conseguire gli scopi l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI** interviene con plurime iniziative.

Già nel 1987 collaborava a redigere la proposta di legge n. 1456 "Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravan" prima recepita dalla Provincia di Trento con L.P. n. 33/1990 e poi approvata dal Parlamento con legge n. 336/1991 "Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan" che per prima in Europa regolamentava la circolazione delle autocaravan.

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI** contribuiva a far recepire i contenuti della legge 336/91 nel Codice della Strada con particolare riguardo agli articoli 185 e 378 del relativo Regolamento di Attuazione ed Esecuzione.

Su impulso dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI** il Ministero dei trasporti adottava le direttive ex art. 35 c.d.s. n. 31543/2007 in materia di circolazione delle autocaravan, poi recepite dal Ministero dell'interno con circolare ex art. 11 c.d.s. n. 277/2008, dall'ANCI, dall'UPI e dal Corpo Forestale dello Stato.

Fra le altre, l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE **COORDINAMENTO CAMPERISTI**:

- contribuiva a stilare la norma UNI sui requisiti di servizio per la manutenzione e installazione di accessori e impianti delle autocaravan;
- determinava all'inserire il turismo itinerante nel Progetto di relazione sulle nuove prospettive e nuove sfide per un turismo europeo sostenibile, relazione Luis Queirò, approvata dal Parlamento Europeo;
- elaborava il contratto-tipo di compravendita delle autocaravan e lo presentava alla Camera di Commercio di Firenze, partecipando ai lavori che determinarono l'emanazione del contratto di compravendita certificato;
- collaborava a redigere il regolamento ex art. 19 della L.R. Piemonte n. 5/2019 "Disciplina dei complessi ricettivi all'aperto e del turismo itinerante";
- partecipava al primo Forum Internazionale del Turismo.

A seguire la sintetica storia della

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI ancora esistente perché ci sono leggi e norme in vigore che

NON prevedono la parità dei diritti/doveri tra CITTADINO e PUBBLICO AMMINISTRATORE.

Non solo, con l'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno, tantissimi sindaci emanano atti illegittimi, in particolare, limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan, ed è quasi impossibile per il cittadino trovare il tempo e il denaro per ricorrere alla Giustizia.

Aprendo www.incamper.org , a partire dal numero 0, quanto, quando e come gli associati hanno partecipato a migliorare la qualità della vita di tutti, svolgendo un'encomiabile e continua attività civica per la tutela dei diritti sanciti nelle leggi.

UN SINTETICO RIEPOLOGO STORICO PERCHÉ IL TEMPO HA IL POTERE DI RIVELARE LE VERITÀ

Nel 1985, chi aveva acquistato un'autocaravan poi scopriva i seguenti problemi:

1. non esisteva un termine giuridico unico per definire il loro autoveicolo;
2. nessun impianto esterno ai campeggi per scaricare le acque reflue e il conseguente procedimento PENALE a chi veniva sorpreso a scaricare le acque reflue a terra;
3. l'esistenza di ordinanze di limitazioni alla circolazione e sosta;
4. tariffe assicurative pari a quelle dei furgoni tanto che una polizza poteva costare circa 1.600.000 lire all'anno;
5. la presenza di una proposta di Legge per obbligare i camperisti a parcheggiare la notte dentro i campeggi.

Al che, alcuni camperisti si unirono, costituendosi in **ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** ed entrarono in azione.

Quali proprietari di autocaravan, contattammo la Federcampeggio (*unica associazione di categoria a livello nazionale riguardo al turismo itinerante in tenda, caravan e autocaravan*) facendo presente che ci saremmo subito associati se fossero intervenuti per:

- bloccare una Proposta di Legge che, se approvata, ci avrebbe obbligato a sostare la notte nei campeggi;
- far definire i loro prodotti con il termine di AUTOCARAVAN inserendolo negli autoveicoli (sulle carte di circolazione c'erano le definizioni più incredibili);
- far allestire dei punti per scaricare ecologicamente le acque reflue visto che non esistevano e dopo 3/5 giorni dovevamo effettuare tale operazione che, se effettuata fuori da detti punti comportava anche il Penale;
- far sganciare dalle assicurazioni le autocaravan che, essendo equiparate ai furgoni, avevano tariffe da capogiro.

Nell'incontro, presente il loro PRESIDENTE e il loro DIRETTORE GENERALE, scoprimmo che la Federcampeggio svolgeva solo attività ludica, pertanto, nel 1985 ci costituimmo in Associazione.

Il 23 febbraio 1985 costituzione in Firenze del **COORDINAMENTO CAMPERISTI** con l'impegno di analizzare le normative, presentare proposte, attivare azioni concrete per conseguire il risultato della regolamentazione della circolazione e sosta delle autocaravan.

Si parte, autofinanziati esclusivamente dalle quote sociali affinché:

- vi fosse una disciplina che distingua il "campeggiare" dal "sostare";
- il nostro autoveicolo fosse definito "autocaravan";
- fosse progettata una infrastruttura ove poter scaricare ecologicamente le acque reflue, evitando il penale;
- vi fosse un punto di riferimento informativo per tutti i camperisti.

Le azioni concrete:

- l'architetto Nino Solazzi di Firenze progetta il pozzetto autopulente;
- si stila il Codice di Comportamento (10 regole per l'autodisciplina nell'utilizzo dell'autocaravan);
- si produce informazione e formazione;
- si attivano interventi presso Istituzioni e rappresentanti dei cittadini;

- il giornalista Umberto Granati ci consegna copia della Pdl 1437 ed invitiamo inutilmente l'ANFIA (Associazione degli allestitori) e la Federcampeggio a creare un gruppo di lavoro per modificarla e seguirla nell'iter parlamentare;
- si organizza un incontro con la Federcampeggio ma scopriamo che non sono operativi;
- in ottobre si organizzò il primo incontro con gli allestitori ma su oltre 100 ne partecipano solo 7. Inviammo ad ogni allestitore un questionario per comprendere la loro disponibilità all'azione comune ma ne ritornano solo 2.

Il primo incontro con gli allestitori fu alla LAIKA e la riunione fu veramente deludente perché non ritenevano loro compito intervenire insieme a noi per conseguire i suddetti 4 obiettivi che, come gli dicemmo, riguardavano certamente noi ma avrebbero riguardato anche loro perché ostacoli alla fruizione delle loro autocaravan sarebbero stati degli ostacoli alle loro vendite.

Negli anni abbiamo sempre cercato di coinvolgerli ma nessun risultato e il mercato delle autocaravan precipitava fino a vederne vendute in un anno in Italia meno di 4.000, cioè una cifra ridicola.

La situazione nei rapporti con allestitori e rivenditori è ancora oggi inesistente e si riverbera nei contratti di acquisto (non adottano quello certificato dalla Camera di Commercio) e nei postvendita dove, per far valere un diritto, molti percorrono una via Crucis che li porta a rivolgersi all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.

1991: prendo www.incamper.org e scaricando il numero 21 per leggere il racconto delle azioni messe in campo dal **COORDINAMENTO CAMPERISTI** per ottenere la Legge 336 del 1991, prima in Europa a regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan.

Unici e soli, per l'interesse di tutti, riuscimmo a:

- far cassare la proposta di legge che obbligava a dormire nei campeggi e, contestualmente, a far predisporre una Proposta di Legge per regolamentare la circolazione stradale delle autocaravan;
- far progettare un pozzetto autopulente idoneo a far scaricare ecologicamente le acque reflue e a diffonderne la notizia ai soggetti pubblici e privati;
- far approvare il primo atto pubblico (a Lucca) e a far approvare dalla Provincia Autonoma del Trentino una legge provinciale che ricalcavano la Proposta di Legge in corso di approvazione;
- far approvare nel 1991 la Legge 336, prima in Europa a regolamentare la circolazione e sosta delle autocaravan,

Quindi, organizzammo la chiusura dell'associazione visto che avevamo raggiunto lo scopo sociale.

1992 arrivo del Nuovo Codice della Strada che abrogava tutte le precedenti norme inerenti la circolazione stradale e, quindi, dovemmo intervenire sempre da soli, riuscendo a farla inserire in detto testo unico a vantaggio sia dei camperisti sia degli allestitori sia dei rivenditori.

Rientrammo in azione e, finalmente le autocaravan erano inserite nell'articolo 54 del Codice della Strada insieme agli AUTOVEICOLI e tutti gli articoli della Legge 336/1991 erano stati inseriti.

Purtroppo, solo una volta pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, ci accorgemmo che, riguardo all'installazione degli impianti igienico-sanitari, un furbetto aveva cambiato il "si deve" in "si può" e, per ripristinare il

testo, dovemmo intervenire di nuovo e ottenemmo il ripristino dopo circa 4 anni.

Non solo ma poi seguì l'abolizione dei CO.RE.CO. e del Segretario Comunale quale dipendente del Ministero dell'Interno, alcuni sindaci avevano iniziato a emanare illegittime limitazioni alla circolazione e sosta dirette alle sole autocaravan.

Da allora dobbiamo combattere detti Sindaci ogni giorno, vincendo battaglie ma non la

guerra perché le normative esistenti non sanzionano immediatamente, come succede per gli utenti della strada, il sindaco o i dirigenti facendogli pagare le spese con i propri soldi allorché emanano provvedimenti poi dichiarati illegittimi da un tribunale e/o non rispettano quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, in particolare riguardo alle installazioni di segnaletiche stradali e alle manutenzione delle strade visto che tali inadempimenti concorrono a provocare incidenti stradali con migliaia di morti e centinaia di migliaia di feriti.

1998, altro successo dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI e valido per tutti i proprietari di autocaravan, la convenzione con la Vittoria Assicurazioni SpA che prevedeva e prevede che le autocaravan fossero svincolate dai furgoni (un risparmio di oltre i 40% sulle tariffe), l'abolizione del frazionamento per peso, un soccorso stradale mirato alle autocaravan, riduzione delle fasce per provincia, premiando il Sud e le Isole. Anche le altre Compagnie assicurative si dovettero adeguare.

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, dotandosi di uno Statuto che NON prevede un Direttivo (*strumento che immobilizza l'azione come sempre avviene in qualsiasi associazione o club*) ma prevede solo 2 cariche sociali che decidono (*Presidente, Amministratore*) e un Gruppo Operativo che svolge la funzione consultiva, ha aumentato di anno in anno il numero e la qualità delle azioni nonché la capacità di informazione, tanto che possiamo portare gli amministratori *anticamper* davanti ai TAR, ottenendo continui successi.

Non solo, il nostro analizzare temi di carattere generale ha fatto conoscere i camperisti che sono circa 500mila su 60milioni di italiani, utilizzando solo 210.000 autocaravan su circa 49milioni di veicoli, ha portato e porta continuamente riconoscimenti da parte pubblica e privata.

Vale ricordare che l'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI:

- è autofinanziata esclusivamente dalle quote sociali e lo Statuto è presente in www.coordinamentocamperisti.it nonché pubblicato in occasione del rinnovo delle cariche sociali sulla rivista *inCAMPER*;
- è operativa dal 1985 quale ente esponenziale qualificato, deputato in maniera stabile e duratura alla tutela dell'interesse collettivo di tutti gli utenti di autocaravan a circolare liberamente sul territorio nazionale;
- è riconosciuta come portatrice di interesse collettivo e ha la rappresentatività, come confermato nelle continue sentenze dei Tribunali Amministrativi Regionali;
- è riconosciuta in numerose direttive adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tra queste, le direttive sulla corretta interpretazione e applicazione del Codice della Strada in materia di circolazione delle autocaravan adottate dallo stesso Ministero nel 2007, recepite nel 2008 dal Ministero dell'Interno e dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali. Non ultima la normativa per l'aggiornamento del quadro normativo inerente al serbatoio permanente per GPL installato sulle autocaravan per alimentare i servizi di bordo;
- è altresì attenzionata dalle Prefetture in occasioni di manifestazioni internazionali che si svolgono nel nostro paese, quali ad esempio il Giro d'Italia;
- è la maggiore associazione italiana che rappresenta gli utenti di autocaravan.
Tra i suoi scopi sociali, che sono stati conseguiti anno dopo anno, vi sono:
 - a) la tutela del diritto di tutti gli utenti di autocaravan a circolare sull'intero territorio nazionale sancito dal 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,

- b) la promozione di iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan,
 - c) lo sviluppo di iniziative socioeconomiche per promuovere il Turismo Integrato, la sicurezza stradale, la Protezione Civile, l'occupazione, la cultura e la difesa ecologica del territorio,
 - d) il supporto tecnico ai progetti attuati dagli enti locali per la valorizzazione turistica del proprio territorio, collaborando all'elaborazione e realizzazione di progetti di sviluppo delle attività turistiche locali;
- è intervenuta affinché:
 1. vi fosse una disciplina che distinguesse il “campeggiare” dal “sostare” e nell'attesa della normativa, a partire dal 1985, varò il Codice di Comportamento del camperista, diffondendolo e traducendolo in diverse lingue. Articoli che poi sono stati inseriti sia nella legge 336/1991 e poi trasferiti nel 1992 nel Nuovo Codice della Strada;
 2. fosse introdotta la definizione normativa di “autocaravan” come categoria di autoveicolo,
 3. fossero progettati e allestiti in tutti i comuni gli impianti igienico-sanitari ove poter scaricare ecologicamente le acque reflue e caricare l'acqua potabile. A tale scopo, nel 1986, presentò un progetto esecutivo che fu installato a Lucca, in viale Luporini, e contestualmente il Comune emanò un provvedimento che, per la prima volta in Italia, distingueva il “campeggiare” dal “sostare”, obbligando lo scarico delle acque reflue negli appositi impianti di smaltimento,
 4. nel 1987, in collaborazione col deputato Franco Fausti, fosse redatta la proposta di legge n. 1456 “*Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*”. Proposta di legge che nel 1990 la Provincia di Trento recepiva emanando la legge provinciale n. 33/90. Nel 1991 la proposta di legge veniva approvata dal Parlamento con legge n. 336/91 “*Disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle autocaravan*”. Successivamente, come attestato dall'On. Franco Fausti, contribuì a far recepire i contenuti della legge 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.;
 - ha annoverato nel 2021 oltre 14.000 equipaggi, pari a circa 48.000 utenti;
 - tramite il sito www.coordinamentocamperisti.it invia informazioni aggiornate agli oltre 200.000 proprietari di autocaravan in Italia. A coloro che conoscono l'Associazione da poco, l'invito a scaricare (e leggere) la rivista *inCamper* da www.incamper.org, partendo dal numero 1, per constatare come da sempre siamo politici ma apertistici; quindi, pronti a rappresentare il buon fare di qualsiasi partito o movimento e attaccare il cattivo fare di qualsiasi partito o Governo;
 - informa attraverso la distribuzione della rivista *inCAMPER* e con il sito Internet www.incamper.org, oltre ad attivare direct-mailing e inserendo aggiornamenti nelle piattaforme social. Nelle lettere che continuamente inviamo a tutti i membri del Governo e a tutti i parlamentari, affrontiamo singole tematiche, fornendo utili analisi e suggerendo possibili soluzioni. Lettere che solo successivamente sono trasformate in articoli che, a volte, per attrarre l'attenzione, si presentano con titoli di grande scalpore. Pertanto, per un'informazione che sia utile a trarre un proprio parere, invitiamo a non fermarsi alla sola lettura dei titoli. La rivista *inCAMPER* è recensita nell'Almanacco della Scienza 2020 del Consiglio Nazionale delle Ricerche http://www.almanacco.cnr.it/reader/cw_usr_view_recensione.html?id_articolo=10325&giornale=10286;
 - dal 2003 ha partecipato a incontri con i comandi delle Forze dell'Ordine con interventi che evidenziavano il *modus operandi* degli acquisti di autoveicoli con assegni falsificati, contribuendo così al successo delle operazioni QUATTORUOTINE e BILBAO con il recupero di parte degli autoveicoli. Sulla rivista *inCAMPER* gli articoli nei numeri 13, 17, 18,

58, 90,91, 92,94, 124, 125, 128, 129, 131, 138, 139, 147, 149, 155, 157, 158, 159, 165;

- in applicazione del Codice della Strada e delle direttive ministeriali, promuove:
 - a) procedimenti in sede amministrativa e giurisdizionale per la revoca dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati dagli enti proprietari delle strade che abbiano l'effetto d'impedire o limitare la circolazione delle autocaravan;
 - b) procedimenti di accesso documentale e civico generalizzato,
 - c) l'eliminazione delle insidie stradali a favore della sicurezza delle strade e nel caso di incidenti promuove il road safety audit review per le vecchie strade e il Road Safety Audit per le nuove strade;
 - d) assiste i proprietari di autocaravan nei procedimenti di opposizione ai verbali emessi sulla base di divieti illegittimi, contribuendo a formare una nutrita giurisprudenza per la corretta applicazione della normativa in materia di circolazione stradale delle autocaravan;
 - e) invita sempre il Sindaco che emana una limitazione alla circolazione e sosta alle autocaravan a revocare il loro provvedimento; questo per evitare oneri ai cittadini e carichi di lavoro alla macchina della Giustizia e, alcuni revocano. La maggior parte dei Sindaci preferiscono sperare che gli oneri e i tempi della Giustizia inducano il cittadino a subire passivamente, proseguendo così ad agire impunemente in violazione di legge. La maggior parte dei Sindaci accetta di rischiare una possibile condanna perché, poi, non pagano con i loro soldi ma con quelli dei loro cittadini e non gli interessa se le migliaia e migliaia di euro dovevano essere destinati ai loro concittadini più deboli. Esiste la Corte dei Conti per perseguire i pubblici amministratori che creano un danno erariale ma, essendo sommersa da centinaia di migliaia di pratiche, le loro sentenze arrivano dopo anni e anni, quindi, nel frattempo, altri imitano i sindaci e proseguono a emanare provvedimenti illegittimi;
 - f) sollecita il corretto operato delle Pubbliche Amministrazioni attivando procedimenti di vario genere anche tramite diffide penali per omissione di atti d'ufficio, esposti alla Corte dei Conti e alla Procura della Repubblica;
 - g) ha continuamente partecipato a incontri con gli autotrasportatori, famigliari delle vittime della strada, motociclisti, governi e parlamentari per attivare la vera sicurezza stradale, passando dalla condivisibilità alla condivisione attiva, visto che nella nostra nazione ci sono 308.000 chilometri di strade (*di cui 1.728 gallerie per 1.123 chilometri di estensione*) che 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 (vedi: *2010 - Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*);
 - h) ha promosso l'installazione di ICE nei cellulari e l'utilizzo della Dash Cam sui veicoli al fine di attivare una corretta guida e per evitare la presentazione di falsi testimoni che sovraccaricano la macchina della giustizia;

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI:

- ha ripetutamente sollecitato l'APC (Associazione Produttori Camper) e i singoli allestitori a produrre allestimenti utili alla sicurezza stradale attiva e passiva:
 1. effettuando le prove crash secondo i criteri previsti per le autofunebri e le ambulanze, con test a 10 g nelle tre direzioni degli ancoraggi di ogni componente interna e delle chiusure,
 2. allestendo con materiali leggeri in modo da conseguire una minore tara finale,
 3. utilizzando materiali ignifughi e isolanti migliori,
 4. progettando un ottimale ricircolo dell'aria interna per un'omogenea distribuzione del calore in inverno e del fresco in estate, utile a mantenere salubre lo spazio dove si mangia e si dorme,
 5. prevedendo predisposizioni per successive installazioni di altre dotazioni (*forno, pannelli solari, televisore, CB eccetera*) in modo che il prezzo sia accessibile a un maggior target di fruitori, dotando ogni autocaravan di un manuale cartaceo e/o digitale con gli schemi degli

impianti, le istruzioni d'uso e di manutenzione, le indicazioni dei soggetti che hanno realizzato e installato i vari impianti e delle date delle installazioni, in modo da consentire una corretta manutenzione;

- nel 2014 ha collaborato con la Commissione per la regolazione del mercato della Camera di Commercio di Firenze per l'approvazione di un modello di contratto di compravendita di autocaravan utile per evitare contenziosi nel postvendita, stilando successivamente il contratto-tipo di compravendita delle autocaravan certificato dalla stessa Camera di Commercio (inserito in http://www.coordinamentocamperisti.it/files/autocaravan_sicurezza/Contratto%20certificato.pdf);
- ha partecipato all'elaborazione della 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;
- ha contribuito ai lavori per la redazione del Regolamento ex art. 19 della Legge Regione Piemonte 22.2.2019, n. 5 recante “*Disciplina dei complessi ricettivi all'aperto e del turismo itinerante*”;
- è intervenuta ripetutamente, a partire dal 2019 a oggi, inviando al Governo e a tutti i 7.904 comuni italiani una relazione sulla possibile rinascita economica che parta dallo sviluppo del Turismo Integrato. Una relazione dettagliata sulla strategia da attivare per ottenere risultati e ottimizzare le risorse senza sprechi. In particolare, come prima azione, sollecitando l'adozione da parte di ogni Comune del Sito Internet Uniformato;
- a livello europeo ha contribuito:
 - a) alla formulazione dell'articolo 11/della relazione Luis Queirò (*Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile*) approvata il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo in base al quale: «*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*». Un articolo che è stato la sintesi di 11 emendamenti presentati dagli europarlamentari che avevano recepito le nostre istanze e messaggi inviati nella loro lingua,
 - b) ha sollecitato nel 2018 gli europarlamentari e la Commissione Europea affinché la circolazione delle autocaravan fosse regolamentata in modo corretto e uniforme in tutti gli stati membri, evitando in particolare limitazioni alla circolazione stradale (*l'ordinamento giuridico italiano e quello albanese equiparano già le autocaravan agli altri autoveicoli e chiariscono la differenza tra “sosta” e “campeggio”*. Trattasi in particolare degli articoli 183 del Codice della Strada della Repubblica d'Albania e dell'articolo 185 del Codice della Strada della Repubblica Italiana);
 - c) ha partecipato il 6 maggio 2018 a Paredes de Coura in Portogallo (unica a rappresentare l'Italia) alla Seconda conferenza internazionale sul turismo itinerante in caravan e autocaravan. Significativi scambi di esperienze con le associazioni francesi, spagnole e portoghesi;
 - d) dal gennaio 2020 informa sulla pandemia da Covid-19, aggiornando quotidianamente i dati inerenti alle normative emanate e inviando al Governo e ai parlamentari analisi e proposte per attivare il contenimento e rilanciare l'economia. Il 27 marzo 2020 ha sollecitato il Governo per l'attivazione da parte dei grandi magazzini del servizio “**GUIDA e RITIRA**” che consente al cliente di ordinare, pagare i prodotti e passare con il proprio veicolo a ritirarli. Il 9 aprile 2020 è intervenuta inviando al Governo e alle altre istituzioni competenti la relazione sull'utilizzo delle mascherine chirurgiche, FFP1, FFP2 e FFP3, ricordando che solo le mascherine FFP3 erano e sono le uniche in grado di assicurare una protezione idonea

contro il rischio di contagio. Il 15 aprile 2020 ha presentato esposto-querela alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze riguardo la possibile diffusione del contagio dovuta alla mancanza di misure igieniche e di sicurezza nelle operazioni di confezionamento e distribuzione delle mascherine chirurgiche da parte delle pubbliche amministrazioni. Il 23 aprile 2020 e il 6 maggio 2020 ha inoltrato alla Corte Dei Conti - Procura Regionale della Toscana esposti inerenti l'acquisto, la distribuzione e l'obbligo all'uso mascherine monouso di tipo chirurgico da parte della Regione Toscana, affinché fosse verificata sia la sussistenza del danno erariale sia l'averle rese obbligatorie allorquando NON bloccano il Covid-19 (come evidenziato anche dall'ultima ordinanza del Ministro della Salute, la stessa funzione può essere svolta da una sciarpa e/o fazzoletto e/o altro tessuto messo davanti al naso e alla bocca: una barriera che può essere sanificata e riusata a cura dello stesso cittadino, evita l'acquisto di milioni di dette mascherine, scongiura lo smaltimento di dette mascherine nei rifiuti speciali e/o nel differenziato come indicato da alcune amministrazioni). Esposti che hanno visto l'intervento del Capo Dipartimento DPC Dr. Angelo Borrelli che, con lettera prot. 25232 del 30 aprile 2020, attenzionava la Corte dei Conti, il Ministero della Salute e l'ISS inviandogliene copia. Il 9 aprile 2020 è intervenuta chiedendo al Governo e alle altre istituzioni competenti provvedimenti urgenti per il contrasto all'occupazione abusiva delle case lasciate vuote da proprietari ricoverati per Covid-19;

- è l'unica a contrastare giorno dopo giorno i provvedimenti che limitano la circolazione e la sosta delle autocaravan, documento inserito in <http://www.coordinamentocamperisti.it> e contenente l'elenco di una parte dei procedimenti giudiziari in corso al 19 ottobre 2020, suddivisi per autorità giudiziaria, con indicazione dell'ente o iniziali del convenuto, giudice competente, numero di ruolo generale e data di deposito o notifica dell'atto introduttivo;
- è la sola a sollecitare ogni Governo e tutti i relativi parlamentari per l'attuazione di norme che impongano ai giudici di emettere sentenze punitive verso quei sindaci che emanano (ormai da trent'anni) provvedimenti *anticamper*, creando oneri ai cittadini, alla Pubblica Amministrazione e alla macchina della Giustizia. A tale riguardo è utile ricordare che:
 1. in un'intervista rilasciata l'8 maggio 1997 all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Senatore Franco Fausti dichiarava *“Come accade in presenza di nuove leggi, occorre del tempo prima di vedere una corretta applicazione ma la ragione, come sempre, alla fine prevale”*;
 2. dopo 30 anni da quelle dichiarazioni dall'entrata in vigore della legge n. 336 del 14 ottobre 1991 (cosiddetta “legge Fausti”) e dopo ben 29 anni dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, siamo ancora in attesa che la ragione prevalga e ciò che maggiormente preoccupa è che le chiare norme in materia di circolazione stradale delle autocaravan siano distorte non solo da parte dei sindaci ma anche per mano di coloro che amministrano la giustizia, minando in radice l'attuazione di quella legge;
 3. con la legge n. 334/1991 il legislatore introduceva alcuni principi semplici e chiari: la distinzione tra sostare e campeggiare, la conferma che le autocaravan sono autoveicoli, l'equiparazione delle autocaravan agli altri veicoli, ai fini dei divieti e delle limitazioni previsti dagli artt. 6 e 7 Codice della Strada. Quindi, la *ratio* era quella di evitare irragionevoli discriminazioni per tali tipologie di autoveicoli specie rispetto alle autovetture;
 4. nel 1992 la legge Fausti era recepita nel Nuovo Codice della Strada e in particolare negli articoli 7, 54, 185. L'articolo 54 conferma che le autocaravan sono autoveicoli secondo la definizione che ne dava il legislatore già con legge n. 38/1982 richiamata anche dall'art. 1 della legge Fausti. Si rafforza così il principio di equiparazione già sancito dalla legge n. 334/1991 e dall'articolo 185 del Nuovo Codice della Strada e si pone fine alla confusione terminologica sino a quel momento esistente a causa dell'utilizzo di molteplici e impropri termini come camper, motorhome, autocarri a uso campeggio, case mobili, eccetera;
 5. l'articolo 185 comma 1 del Nuovo Codice della Strada consacra uno dei principi cardine

della legge Fausti e cioè l'equiparazione delle autocaravan alle altre categorie di autoveicoli. In base a tale norma le autocaravan *“ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggette alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli”*;

6. la norma è stata oggetto della direttiva del Ministero dei Trasporti prot. n. 31543 del 02 aprile 2007 con la quale è stata fornita la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della Strada in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.
7. 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 da ultimo oggetto dell'intervento del Ministero dell'Interno con circolare prot. n. 277 datata 14 gennaio 2008. In particolare, la direttiva dispone che *“Ai sensi dell'articolo 185 del Codice della Strada non si può escludere dalla circolazione la “autocaravan” (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada) da una strada e/o da un parcheggio e allo stesso tempo consentirlo alle autovetture che sono anch'esse autoveicoli. Per quanto detto, se la zona è sottoposta a un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato l'attivare una sosta limitata nel tempo in modo che tutti, a prescindere dall'autoveicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione (...). 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 in un parcheggio e/o in uno stallone di sosta sulla strada dove è, al contrario, consentito alle autovetture (...)”*.
8. il Ministero dell'Interno trasmetteva la direttiva del Ministero dei Trasporti a tutti gli Uffici territoriali del Governo precisando che *“Tenuto conto delle potenziali situazioni di contenzioso in materia di circolazione e sosta delle autocaravan per le quali possono essere investite le SS.LL., si ritiene di richiamare la particolare attenzione sul contenuto della direttiva in argomento, al fine di utilizzarlo come strumento istruttorio ovvero decisivo nel caso di presentazione di ricorsi ai sensi dell'articolo 203, assicurando al contempo, agli organi accertatori un ausilio nella verifica della legittimità formale e sostanziale della segnaletica stradale nell'espletamento delle competenze di cui all'articolo 12”*. Semmai la norma non fosse sufficientemente chiara neppure alla luce delle direttive ministeriali, soccorrono numerosi ulteriori contributi tramite i quali si palesa l'intenzione del legislatore. Si può fare ricorso ad esempio alla proposta di legge del Senatore Fausti, ai lavori preparatori e alle dichiarazioni rilasciate dallo stesso Fausti. Infatti, nella proposta di legge n. 1456 presentata il 5 settembre 1987 alla Camera dei Deputati il Senatore Fausti valorizzava una nuova forma di turismo da praticare in autocaravan. Una nuova risorsa per il nostro paese sia per il settore di produzione di simili veicoli sia per il settore del turismo. Tuttavia, si legge nella proposta di legge: *“...sono emersi aspri contrasti tra gli enti locali (prevalentemente orientati verso forme tradizionali di turismo di massa) e gli utilizzatori di autocaravan e caravan che pongono in forse le possibilità giuridiche di consentire la manifestazione di queste esigenze di turismo extra-tradizionale. Tale atteggiamento negativo degli enti locali, tra l'altro, induce i turisti esteri che usano gli stessi mezzi accennati a disertare il nostro paese, con i conseguenti comprensibili deficit valutari. Ormai i divieti posti in essere dalle amministrazioni locali, sia alla sosta sia alla circolazione delle autocaravan, precludono praticamente l'uso di questi mezzi. Al fine di armonizzare le opposte esigenze è stata redatta la presente proposta che, contro garanzie di igiene e tutela della pubblica sicurezza, consente alle autocaravan una disciplinata circolazione e sosta nel territorio nazionale”*.
9. dopo dieci anni dalla proposta di legge, nell'intervista rilasciata all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti l'8 maggio 1997, il Senatore Fausti dichiarava: *“Alla luce della legge Fausti prima, del Codice oggi, il rispetto dell'art. 185 chiede che nei parcheggi non siano attivate limitazioni tra autoveicoli appartenenti alla stessa categoria (esempio:*

autovetture e autocaravan entrambe in categoria M1). Se il vero fine del Pubblico Amministratore è ottimizzare la capienza dei parcheggi, è consigliabile attivare segnaletica orizzontale per delimitare stalli di sosta di dimensioni diverse, a partire dai 10 metri quadrati previsti nel Regolamento d'Esecuzione del Codice della Strada... il riservare il parcheggio alle sole autovetture... ha lo scopo di superare quanto previsto all'art. 185 del Codice della Strada".

10. la chiarezza dell'articolo 185 comma 1 del Codice della Strada anche alla luce dell'intenzione del legislatore non lascerebbe dubbi neppure al cittadino a digiuno del diritto. Eppure, alcuni magistrati hanno deciso in assoluta antitesi rispetto alla norma e alla sua *ratio*, e questo significa decidere non secondo la legge. Ciò non è ammissibile visto il ruolo di un giudice e tenuto conto altresì dello sforzo che il cittadino ha compiuto per arrivare sino a porsi in contrasto con la Pubblica Amministrazione e, quindi, con un soggetto di per sé avvantaggiato anche solo per le risorse di cui può disporre. Purtroppo, l'esperienza in materia di opposizione a sanzioni amministrative per violazione delle norme del Codice della Strada, ci porta anche a pensare che simili procedimenti siano trattati con un certo disprezzo perché se ne stima il valore solo in base all'importo della sanzione senza considerare le molteplici e rilevanti questioni sottese che afferendo alla materia della circolazione stradale hanno una risonanza ben più ampia rispetto alla sfera del singolo ricorrente. Per fare un concreto esempio: se un sindaco emana un provvedimento illegittimo che comporta multe inferiori a 200 euro, saranno pochi i contravvenzionati che presenteranno ricorso, e ancor meno quelli in grado di sostenere le proprie ragioni fino alla Cassazione; nel frattempo detto sindaco proseguirà a far cassa in barba alle leggi e in dispregio dei diritti del cittadino. Non solo, ma, come abbiamo scritto ripetutamente, quando un giudice accoglie un ricorso, il rimborso delle spese è simbolico, pochi spiccioli, penalizzando il cittadino che ha voluto far valere i propri diritti. Oltre a ciò, c'è da tenere presente che il sindaco, non essendo costretto a revocare il provvedimento illegittimo, aspetterà che altri contravvenzionati presentino ricorsi; e solo dopo aver perso perlomeno un paio di volte in giudizio, cambierà il provvedimento sostituendo solo i riferimenti, mantenendo le limitazioni alla circolazione e sosta delle autocaravan. Quale esempio concreto, riportiamo quanto avvenuto nel Comune di San Vincenzo: solo l'assiduo intervento dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha consentito di mandare davanti al Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana i sindaci succedutisi in detto Comune che avevano attuato questo micidiale sistema per 10 anni. Infatti, solo dopo aver subito una dura batosta (articolo pubblicato sul numero 166 da pagina 9 a pagina 16) e sborsato oltre 6.000,00 euro, non hanno più emanato provvedimenti *anticamper*.

CHI è CONTRO

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

- **le compagnie assicuratrici** che dal 1998 a oggi hanno visto il loro portafoglio ridursi a seguito della CONVENZIONE XX con la Vittoria Assicurazioni SpA, il separare le autocaravan dai veicoli commerciali ed eliminare gli scaglioni di peso;
- **le riviste** che campano sulla pubblicità dei rivenditori e delle concessionarie che non gradiscono che il camperista o chi desidera acquistare un'autocaravan venga messo a conoscenza dei divieti alla circolazione e sosta e dei contratti di acquisto certificati;
- **i gestori di campeggi** che notoriamente applicano tariffe che garantiscono loro di lavorare solo quattro mesi e di poter ben vivere per tutto un anno;
- **la Federcampeggio** (oggi *Confederazione Italiana Campeggiatori*), Club che praticano solo attività ludiche, pensando erroneamente che il nostro tesseramento gli tolga associati;
- **chi** chiacchiera in internet perché, al posto delle chiacchiere, l'Associazione Nazionale

- COORDINAMENTO CAMPERISTI attiva continue azioni, ottenendo concreti risultati;
- **i camperisti** che si lamentano nei confronti dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI allorquando interviene contro il loro sindaco che emana ordinanze *anticamper...* quando è un loro amico;
 - **i gestori di rimessaggi** che non gradiscono che le autocaravan possano sostare per lungo tempo nei parcheggi pubblici nonché non vorrebbero che l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti spiegasse ai camperisti i loro diritti;
 - **gli albergatori** o chi affitta appartamenti stagionali perché vorrebbero i parcheggi solo a disposizione dei loro clienti;
 - **i blogger** che promuovono venditori di autocaravan e gestori di campeggi perché i loro inserzionisti non gradiscono le nostre azioni / i nostri interventi in difesa dei diritti dei camperisti;
 - **i furbetti** perché ci trovano a disposizione dei camperisti per tutelarne i diritti (*ad esempio chi organizzò il raduno flop del Mugello oppure i raduni Capodanno 2021 che hanno visto annullarli e sparire gli organizzatori*);
 - **i gestori di siti Internet** che consentono le fake news perché aumentano i contatti e di conseguenza a loro gli introiti pubblicitari. Li danneggiano invece gli aggiornamenti e relazioni dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** perché, facendo chiarezza, fanno cessare quel battere e ribattere a loro utile.

Nonostante quanto sopra, abbiamo proseguito a mettere in campo le azioni e l'informazione attraverso i siti internet www.coordinamentocamperisti.it e www.incamper.org, attraverso i social, attivando direct mailing, inviando colli di riviste agli attivisti per la relativa distribuzione, distribuendo il TAGLIANDO SOSTA agli associati che lo espongono sul cruscotto quando sono in sosta.

Cordiali saluti, Isabella Cocolo, *Presidente della*

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it - www.incamper.org

mail: info@coordinamentocamperisti.it

recapito: 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

telefono: 055 2469343 dal lunedì al venerdì in orario 9/12 – 15/17

telefono in caso di emergenza: 328 8169174

per segnalare divieti anticamper: segreteria@coordinamentocamperisti.it

per segnalare iscrizione a socio: adesione@coordinamentocamperisti.it

Documento aggiornato in data 20 ottobre 2024 - Fine documento.