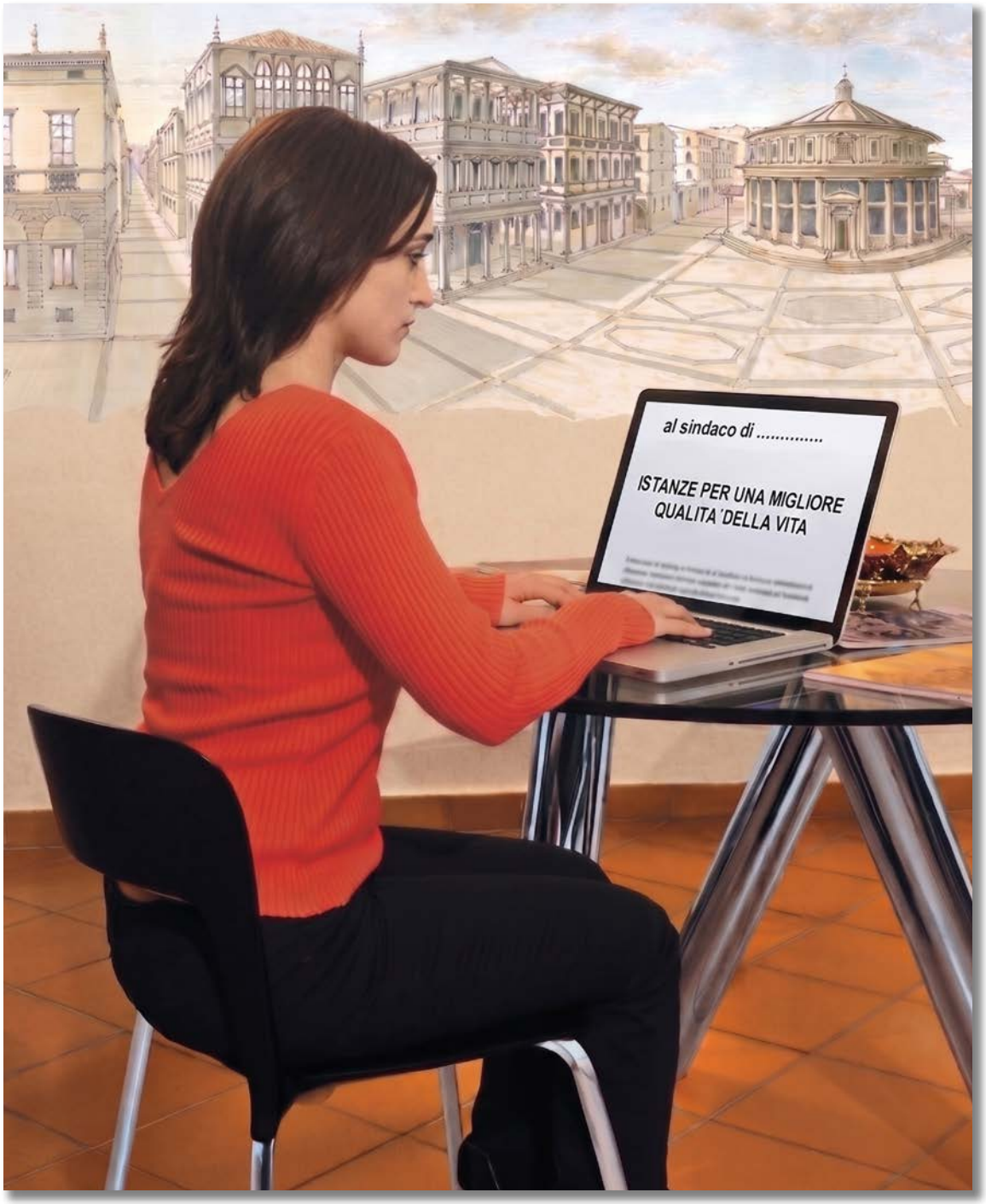
INSIEME PER IL CAMBIAMENTO



Aiuta il tuo Sindaco a migliorare la qualità della vita di tutti:
stampa e consegna questo documento e/o invialo
per email al tuo Sindaco, ai membri della Giunta,
ai consiglieri comunali, agli organi di stampa e ai tuoi amici

www.incamper.org
in CAMPER
è rivista dal 1988

NUOVE DIREZIONI
Rivista dal 2010
CITTADINO e VIAGGIATORE
www.nuovedirezioni.it

incamper.org
www.incamper.org
CAMPER
è rivista dal 1988
Auguri per un 2027 di pace, amore, salute e lavoro
236 novembre - dicembre 2026
CONTATTI
ISTRUZIONI PER ESSERE PUBBLICATI
Inviaci il racconto di un tuo viaggio che emozionerà in ogni tempo
I VIAGGI E LE EMOZIONI
da LEGGERE, ASCOLTARE e GUARDARE
NUOVE DIREZIONI
CITTADINO e VIAGGIATORE
www.nuovedirezioni.it
- 98 -
MANUALE DI VIAGGIO
PER INFORMARSI PRIMA, EVITANDO AMARE SORPRESE
RELAZIONE UTILE A SALVARTI LA VITA E I BENI SE LETTA PRIMA DI UN'EMERGENZA
TUTELATI dai rischi e RISPARMIA con la CONVENZIONE XX della Vittoria Assicurazioni SpA
Per trovare l'agenzia più vicina
Vittoria Assicurazioni
Compila uno dei campi per scaricare o leggere una specifica rivista, uno specifico tema, gli articoli a firma di una persona
AUTORE
Inserisci qui nome autore
NUMERO
Inserisci qui n° da 1 a 236
LIBERA
Inserisci qui parola chiave

nuovedirezioni.it
VE DIREZIONI
DINO e VIAGGIATORE
www.nuovedirezioni.it
novembre dicembre 2026
- 98 -
è rivista dal 2010
CONTATTI
ISTRUZIONI PER ESSERE PUBBLICATI
Inviaci il racconto di un tuo viaggio che emozionerà in ogni tempo
I VIAGGI E LE EMOZIONI
da LEGGERE, ASCOLTARE e GUARDARE
RELAZIONE UTILE A SALVARTI LA VITA E I BENI SE LETTA PRIMA DI UN'EMERGENZA
I LIBRI
LE COPERTINE
L'ASSOCIAZIONE
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO
Il viaggiare e il vivere quotidiano comportano il rischio di provocare danni ad altri con relative richieste di risarcimento.
Sii prudente, evita i rischi
come hanno fatto oltre 100.000 camperisti che li hanno scaricati a
RCAMPER - Vittoria Assicurazioni.
Se navighi in Internet e non sei già loro cliente, per essere previdente e risparmiare, chiama il numero 055 440159 o apri www.rcamper.com
PENSACI PRIMA: APRI PER LEGGERE COME VOGLIONO MODIFICARE IL CODICE DELLA STRADA A DANNO DI NOI UTENTI DELLA STRADA
MANUALE DI VIAGGIO
Compila uno dei campi per scaricare o leggere una specifica rivista, uno specifico tema, gli articoli a firma di una persona
AUTORE
NUMERO
LIBERA

Ultimo aggiornamento 19 ottobre 2026

Clicca sul numero di pagina per l'argomento desiderato.
Clicca sul numero in alto per tornare al sommario.

sommario

4 PREMESSA

6 ISTANZA PER L'ALLESTIMENTO DI BAGNI PUBBLICI

8 ISTANZA PER INSTALLARE DELLE FONTANELLE

9 ISTANZA PER IL MANIFESTO DI PUBBLICA UTILITÀ

10 ISTANZA PER HOME PAGE SITO WEB DEL COMUNE

12 ISTANZA STALLI DI SOSTA ROSA

14 VIVI OPPURE ABITI UN TERRITORIO?

15 PARCHEGGIO GRATUITO NEI LUOGHI ESSENZIALI AI CITTADINI

16 ISTANZA PARCHEGGI PER CONSENTIRE LA SOSTA A TUTTI I TIPI DI AUTOVEICOLI...

17 COME OTTIMIZZARE IL PARCAMENTO LUNGO LE STRADE

18 CRITERI PER L'ORGANIZZAZIONE DELLE AREE ADIBITE ALLA SOSTA E AL PARCHEGGIO DEI VEICOLI

24 ISTANZA PER CHIARIRE IL SOSTARE DAL CAMPEGGIARE

26 IL RISCHIO DI ANTIECONOMICITÀ DELLE AREE ATTREZZATE

27 ALCUNE AREE ATTREZZATE FALLIMENTARI

30 COMUNE DI GRADARA E FINANZIAMENTI PUBBLICI

41 I PUNTI ESSENZIALI CHE DEVE CONTENERE UN PROGETTO

42 I COMUNE DI MONTENERO DI BISACCIA E FINANZIAMENTI PUBBLICI

50 LA SOLUZIONE È FAR ATTIVARE UN CAMPEGGIO MUNICIPALE

51 I FRUITORI DI UN CAMPEGGIO MUNICIPALE

53 LA SOLUZIONE: I CAMPEGGI MUNICIPALI

55 CAMPEGGIO MUNICIPALE: RAZIONALIZZAZIONE DELLA RICETTIVITÀ

56 CAMPEGGIO MUNICIPALE: I VANTAGGI

56 LA BASE PER ATTIVARE IL RINASCIMENTO SOCIOECONOMICO

57 DOTAZIONI MINIME

60 IL TRADUTTORE

68 L'EUROPA E IL TURISMO ITINERANTE

69 IL LIBERO CAMPEGGIARE

74 COME COMBATTERE IL "TURISMO CAFONE"?

76 LA LEZIONE SUL TURISMO DI MARCO D'ERAMO

PREMESSA

Il principio alla base delle seguenti pagine è per incentivare il turismo itinerante, vitale per l'economia, aiutando il Sindaco del Comune a puntare su un'accoglienza basata su servizi accessibili (come la libera sosta e l'igiene pubblica) e su una comunicazione chiara ed essenziale, piuttosto che sulla monetizzazione di servizi basilari.

A seguire, in sintesi, i punti chiave per migliorare la qualità della vita di residenti e turisti.

OTTIMIZZAZIONE DEI PARCAMENTI PER RISPARMIO E MENO INQUINAMENTO

Il documento sottolinea l'importanza di chiarire la differenza tra "sostare" e "campeggiare".

L'autocaravan è a tutti gli effetti un autoveicolo (articolo 54 del Codice della Strada) e la sua sosta non costituisce campeggio, purché poggi solo sulle ruote e non emetta deflussi propri oltre a quelli del motore.

Per accogliere ogni tipo di veicolo, l'istanza suggerisce di delimitare gli stalli di sosta longitudinali lungo le strade solo per larghezza.

Questo permette di far parcheggiare veicoli di lunghezze diverse, risparmiando soldi pubblici per l'acquisto di vernice e riducendo l'inquinamento causato dall'abrasione della stessa.

L'azione è chiedere ai parlamentari una modifica al Codice della Strada per garantire la sosta gratuita all'interno o nelle vicinanze degli ospedali e dei luoghi di cura, per tutelare il diritto alla salute nonché dei cimiteri e luoghi di culto.

COMUNICAZIONE CHIARA ED ESSENZIALE (SITO WEB E MANIFESTI)

Il documento evidenzia che i siti internet dei Comuni sono spesso "pieni di foto e messaggi pubblicitari" dove è difficile trovare indicazioni per le emergenze. Si propone, quindi, una home page del sito web comunale scevra da distrazioni e focalizzata sull'utilità pratica, mettendo in primo piano: i numeri per le emergenze, le allerte, il piano comunale di protezione civile e i contatti per la sicurezza e la salute.

Propone inoltre di affiggere nei parcheggi e nei luoghi pubblici un manifesto informativo contenente queste stesse informazioni vitali (*farmacie, pronto soccorso, impianti igienico-sanitari*).

IGIENE PUBBLICA E SERVIZI PRIMARI

Un territorio accogliente deve garantire l'igiene, alla base della civiltà. A tal fine, si richiede al Sindaco l'allestimento di fontanelle pubbliche per l'erogazione di acqua potabile, definendo un "odioso sopruso" negare ai cittadini questo diritto costringendoli ad acquistare acqua in bottiglia. Viene inoltre richiesta l'installazione di gabinetti pubblici autopulenti, fondamentali per over 60 e portatori di disabilità, che dovrebbero essere gratuiti per i residenti (*tramite tessera sanitaria*) e a pagamento (*0,50 euro*) per gli altri.

PROTEZIONE CIVILE PER LA SICUREZZA PUBBLICA

A seguire i punti essenziali riguardo alle responsabilità comunali in materia di Protezione Civile.

La grave carenza informativa sul sito web

Nonostante la Protezione Civile nazionale sia attiva dal 1992, la stragrande maggioranza dei Comuni non mette i cittadini in condizione di salvarsi la vita. Nel dettaglio, si denuncia che nelle *home page* di moltissimi siti web comunali:

- Mancano le segnalazioni di emergenze in atto.
- Non c'è un accesso immediato a un menu per capire come comportarsi (*modalità per mettersi in salvo*) in caso di calamità specifiche come alluvioni, terremoti o incidenti chimici.
- Non è presente il **Piano Comunale di Protezione Civile**, o se c'è, non è reso immediatamente percepibile a chi naviga.
- Manca una pubblicazione sull'**Autoprotezione nelle emergenze**, ovvero le regole pratiche che il singolo cittadino deve attuare prima, durante e dopo una calamità.

Le inadempienze strutturali dei Comuni (Piani ed esercitazioni)

Le gravi lacune organizzative locali accertate nella maggioranza dei Comuni:

- **Assenza di Sale Operative H24**
  Per la maggior parte dei 7.894 Comuni italiani non c'è una sala operativa, attiva giorno e notte, per aggiornare costantemente i dati strategici (strutture, viabilità, infrastrutture, demografia, cittadini in criticità accertata eccetera) ed essere pronta a entrare in azione in caso di emergenza.
- **Esercitazioni inefficaci**
  I Comuni non testano il Piano di Emergenza (*basato sul metodo Augustus*) con esercitazioni a sorpresa. Queste esercitazioni non devono essere preannunciate, limitate, prive di personale addetto alle verifiche sul campo per garantire che, in caso di emergenza reale, vi sia una riduzione significativa di feriti e vittime.
- **Responsabilità penali e normative del Sindaco**
  Il testo fa un richiamo forte alle responsabilità legali del Primo Cittadino, citando normative specifiche per sottolinearne l'inadempienza:
  - Il Sindaco è considerato l'unico responsabile di fronte alla legge penale (art. 15 della Legge 225/1992) per l'erogazione del servizio di previsione, prevenzione e soccorso.

  Richiamando il Codice della Protezione Civile (*D.Lgs. 1/2018*) e la Direttiva del 30 aprile 2021, si ribadisce l'obbligo del Sindaco di informare la popolazione sugli scenari di rischio.
  Si sottolinea l'obbligo (*Direttiva 30 aprile 2021*) di avere, sulla home page del sito istituzionale, una sezione dedicata con la "maggiore evidenza possibile" contenente il link al Piano di Protezione Civile.

In conclusione, occorre entrare in azione per chiedere i servizi essenziali per i cittadini e per i turisti, nonché per attivare una sinergia tra lo sviluppo del turismo, quale risorsa strategica per la nazione, e il COMUNE SICURO, preparato alle calamità, trasparente nell'informare (*grazie a un sito web chiaro e unificato a livello nazionale*) e in grado di garantire la vita e la tranquillità dei residenti e di chiunque arrivi per lavoro, turismo o altri motivi.

ISTANZA PER L'ALLESTIMENTO DI BAGNI PUBBLICI

L'igiene pubblica è alla base di ogni civiltà, pertanto, servono servizi igienici pubblici, autopulenti e fruibili da tutti

Si propone l'istituzione di bagni pubblici con ingresso a pagamento al costo di 0,50 euro e gratuiti per i residenti tramite l'utilizzo della tessera sanitaria, ubicandoli:

1. nei giardini dove si recano nonni, bambini, mamme, pensionati e turisti;
2. ai capolinea del trasporto pubblico per consentirne l'utilizzo anche agli autisti;
3. alle stazioni taxi per consentirne l'uso anche ai tassisti;
4. nei luoghi che sono un richiamo per i turisti;
5. dove si svolgono mercati all'aperto.

GABINETTI AUTOPULENTI che rispondono in modo ottimale alle esigenze dei portatori di una disabilità e degli over 60 anni che, ogni tre ore circa, devono espletare i propri bisogni fisiologici.

Gabinetto autopulente singolo

Doppio wc autopulente con tettuccio antipioggia

Gabinetto autopulente doppio

Gabinetto autopulente capolinea servizio pubblico

Gabinetto autopulente per giardini e parchi

Gabinetto autopulente per zona storica

ISTANZA PER INSTALLARE DELLE FONTANELLE

È un segno di civiltà il trovare in una città le fontane pubbliche che erogano acqua potabile

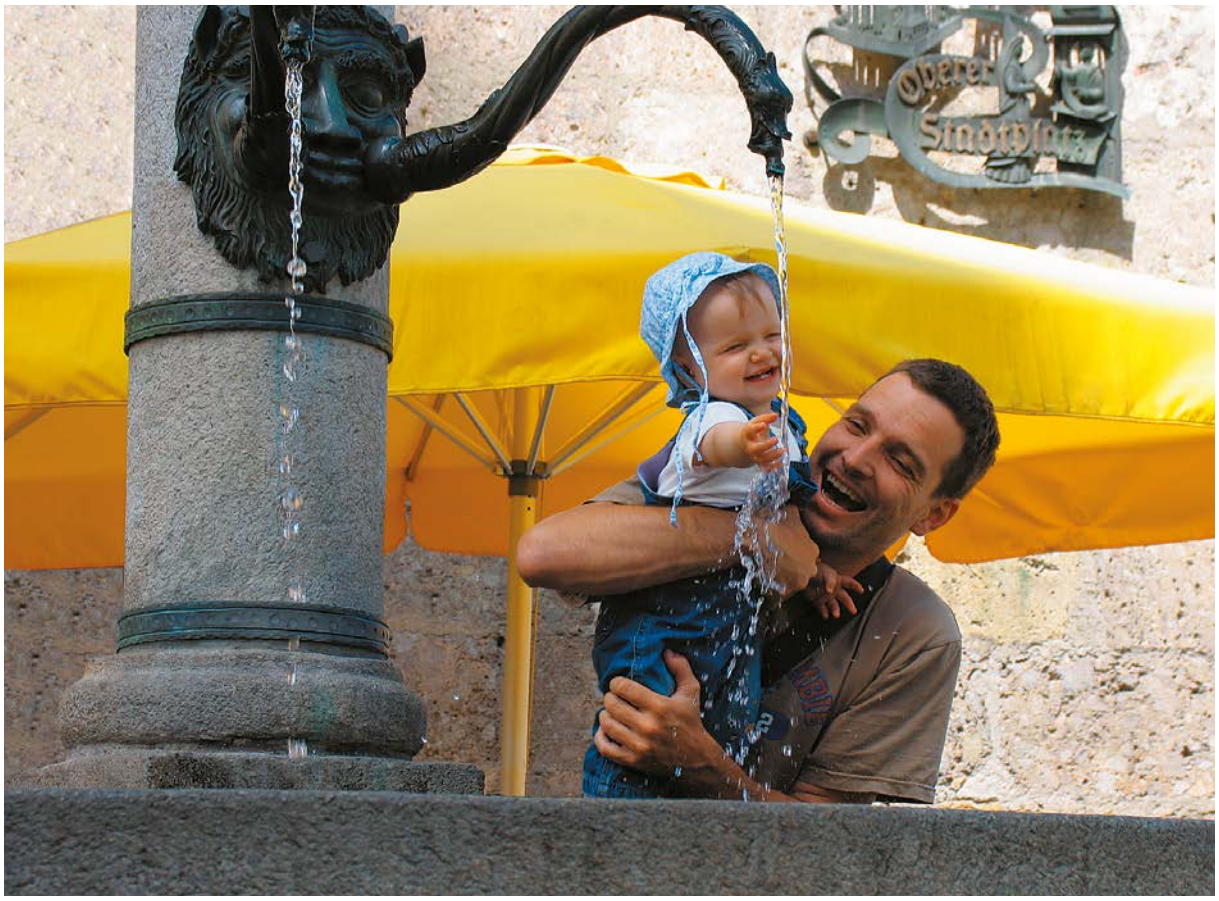
Le fontanelle pubbliche svolgono anche un'importante funzione perché completano il funzionamento degli spazi di uso pubblico, rendendo così vivibile una città e il suo territorio ai residenti e chi arriva per studio, lavoro o altro.

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 ad acquistarla.

Le fontanelle pubbliche devono essere ubicate:

1. nei giardini dove si recano nonni, bambini, mamme, pensionati e turisti;
2. ai capolinea del trasporto pubblico per consentirne l'utilizzo anche agli autisti;
3. alle stazioni taxi per consentirne l'uso anche agli autisti;
4. dove si svolgono mercati all'aperto;
5. nei punti di attrazione dei flussi per i turisti.



ISTANZA PER UN MANIFESTO INFORMATIVO DA AFFIGGERE NEI PARCHEGGI E NEI LUOGHI DI INTERESSE PUBBLICO

COMUNE DI .....

sito web del comune www.....

NUMERO UNICO PER LE EMERGENZE 112

116.117 CONTINUITÀ ASSISTENZIALE **NUMERO EUROPEO ARMONIZZATO**

PROTEZIONE CIVILE, telefoni.....

PIANO SAFETY E SECURITY PER EVENTI E MANIFESTAZIONI link .....

SERVIZI IGIENICI PUBBLICI indirizzi .....

UFFICIO INFORMAZIONI TURISTICHE, telefoni ..... indirizzi.....

POLIZIA MUNICIPALE, telefoni ..... indirizzi.....

FARMACIE, telefoni ..... indirizzi.....

PRONTO SOCCORSO, telefoni ..... indirizzi.....

OSPEDALE, telefoni ..... indirizzi.....

MEDICO DI GUARDIA TURISTICA, telefoni ..... indirizzi.....

IMPIANTI IGIENICO-SANITARI, DOVE SCARICARE LE ACQUE REFLUE DAI VEICOLI

E CARICARE L'ACQUA POTABILE, indirizzi .....

FERMATE TRASPORTI PUBBLICI, indirizzi .....

.....

.....

TAXI, NCC, NOLEGGI VEICOLI, telefoni .....

BANCOMAT, indirizzi .....

CARABINIERI, telefoni ..... indirizzi.....

POLIZIA DI STATO, telefoni ..... indirizzi.....

ISTANZA AFFINCHÈ IL SITO WEB DEL COMUNE SI APRA CON UNA HOME PAGE PER TUTELARE LA VITA E I BENI DEI RESIDENTI E DI CHI ARRIVA NEL TERRITORIO

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

Da decenni la desertificazione industriale e l'importazione di prodotti esteri hanno fatto chiudere le nostre piccole e medie imprese artigianali, commerciali e industriali. Pertanto, è importante incentivare il Turismo Integrato a partire dalla diffusione di informazioni che descrivano ogni Comune nei suoi molteplici aspetti.

Uno dei fattori che impediscono lo sviluppo del Turismo Integrato – cioè l'insieme di tutte le sfaccettature che compongono l'accoglienza sul territorio – è che ognuno dei 7.894 Comuni italiani ha un sito web diverso dagli altri. Ciò comporta, per chi lo consulta, una perdita di tempo o, addirittura, a causa della confusione, l'abbandono della navigazione, con la conseguente rinuncia a visitare quel territorio.

Il turista, o l'ospite che viaggia per lavoro, vuole conoscere agevolmente e con un click le indicazioni stradali per raggiungere le 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, compreso come ricevere assistenza in caso di necessità.

Al contrario, i siti Internet dei Comuni sono pieni di foto e messaggi pubblicitari dove, per esempio, non si trova al volo cosa fare in caso di emergenza o come muoversi sul territorio. Non solo: essendo diversi tra loro, ogni volta si deve perdere tempo prezioso per comprendere le varie modalità di ricerca. Questo può determinare, in caso di emergenza, danni a persone e cose, oltre a ridurre le presenze turistiche in un territorio che già dal sito Internet evidenzia un'incapacità di organizzazione e accoglienza.

La home page del sito web, che illustriamo nella pagina seguente, consente una rapida individuazione di ciò che il lettore cerca in quel momento, salvandogli la vita in caso di emergenze e/o consentendogli di fruire agevolmente del territorio.

Abbiamo sollecitato l'intervento dell'ANCI, delle Regioni, del Governo, dei parlamentari, affinché si adotti quanto proposto, poiché lo sviluppo del turismo consente di mantenere e creare nuovi posti di lavoro e il primo interessato ad attivarsi è il Sindaco.

CERCA

MAPPA DEL SITO | ACCESSO UTENTE | ACCESSIBILITÀ

PER APRIRE OGNI DOCUMENTO NELL'ELENCO, CLICCACI SOPRA

NUMERO UNICO PER LE EMERGENZE 112

116.117 CONTINUITÀ ASSISTENZIALE — **NUMERO EUROPEO ARMONIZZATO**

GABINETTI PUBBLICI AUTOPULENTI

PRONTO SOCCORSO

ELISUPERFICI

GUARDIA MEDICA TURISTICA

OSPEDALE

FARMACIA

LABORATORIO ANALISI CLINICHE

AMBULANZE PER SOCCORSI E PER TRASPORTO DISABILI

WARNING

ALLERTA PER EMERGENZE

L'AUTOPROTEZIONE NELLE EMERGENZE

PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE

DATE EVENTI E MANIFESTAZIONI

PIANO SAFETY E SECURITY IN OCCASIONE DI MANIFESTAZIONI

IN CASO DI INCIDENTE STRADALE ICE PUÒ SALVARTI LA VITA

SICUREZZA STRADALE: COME SEGNALARE UNA INSIDIA STRADALE

COMUNE DI .....

POLIZIA MUNICIPALE

SOCCORSO STRADALE

ALBO PRETORIO ONLINE

Ufficio Relazioni con il Pubblico

MAPPA INTERATTIVA DEL TERRITORIO

WELCOME CARD

INFO PORTATORI DI UNA DISABILITÀ

PARCHEGGI

AEROPORTI

PORTI

Fermate, capolinea, stazioni, INFO dei TRASPORTI PUBBLICI

INFO Noleggi Con Conducente, TAXI, TRENI, TRAMVIA

PISTE CICLABILI

ISTANZA STALLI DI SOSTA ROSA

Il sindaco, quale gestore della strada ha il dovere di sollecitare il Governo al completamento della norma

È incinta di otto mesi, parcheggia nello stallo rosa e viene multata. Perché? Tra regole diverse da comune a comune e vuoti normativi, la confusione regna sovrana - il Dolomiti

La vicenda di Catalina è successa nei giorni scorsi.
All'ottavo mese di gravidanza è **arrivata a Malcesine e vedendo uno stallo rosa ha scelto di parcheggiare** rispettando i requisiti che pensava fossero sufficienti: **sta aspettando un bambino e fra l'altro ne ha un altro con un'età inferiore ai due anni**.
Eppure, **al ritorno, ha trovato una sorpresa: una multa di 42 euro.**
Il motivo? Lei lo ha voluto chiedere alla Polizia Locale e "Mi è stato spiegato, e questo lo ignoravo – che **per poter utilizzare lo stallo rosa bisogna richiedere in Comune l'autorizzazione e il bollino da poter poi esporre.** Per fare questa richiesta, però, **bisogna essere residenti sul territorio e l'autorizzazione vale per quel territorio soltanto**".

Premesso che non si può multare nessuno per l'utilizzo improprio dello stallo rosa perché non esiste la segnaletica prescrittiva nel Regolamento del Codice della Strada, un verbale è nullo ma, per farlo annullare, ecco che il cittadino è costretto a farsi preparare e inviare ricorso al Prefetto e/o Giudice di Pace ma prima deve farsi preparare e inviare al Comune l'istanza di accesso agli atti e l'istanza per l'archiviazione in autotutela.

Oppure se il verbale è elevato ai sensi di un Regolamento Comunale il cittadino deve farsi preparare e poi inviare al Comune una memoria difensiva che crea ancora oneri allo stesso cittadino e alla Pubblica Amministrazione. In questi casi, il sindaco può e deve archiviare in autotutela i verbali elevati per evitare oneri ai cittadini e alla sua amministrazione e in particolare oneri a **carico dell'APPARATO DELLA GIUSTIZIA** perché, già in criticità per l'esiguo personale, è destinatario di un aumento del lavoro che provoca stress agli addetti e determina criticità sociali comportando l'aumento della lunghezza dei processi creando la MALAGIUSTIZIA che inficia il rapporto STATO/cittadino.

Visto che è evidente che un utente della strada, allorquando riceve un vantaggio rispetto agli altri utenti, deve dimostrare di averne diritto (vedi articolo 381 del Codice della Strada - Strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone invalide) è dovere di un Sindaco sollecitare il Governo ad emanare la procedura di rilascio di tale contrassegno, inserindola in uno specifico articolo del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada (per esempio l'articolo 381-bis).
Tale procedura deve trovare applicazione in modo uniforme ed univoco in tutti i Comuni.

Il contrassegno, al pari di quello del disabile, deve essere riconosciuto su tutto il territorio italiano, consentendo di poter parcheggiare su tutti gli stalli riservati ma, nel momento in cui decadono le condizioni per il rilascio, il contrassegno deve essere restituito all'ufficio comunale che lo ha rilasciato.

IL CASACCIO IMPERA NELLE SEGNALETICHE STRADALI E NEI PERMESSI

VIVI OPPURE ABITI UN TERRITORIO?

Il cittadino che "vive" il territorio è *colui che s'impegna a individuare le fonti di approvvigionamento, di produzione, le risorse energetiche e cosa sia necessario per il trasporto dei prodotti, nell'ottica di vivere in modo ecocompatibile. Un cittadino preparato e disponibile ad ascoltare, analizzare precisi dati che possono essere comparati, attivo nel proporre soluzioni che migliorino la qualità della vita di tutti. Un cittadino preparato a riconoscere tra le varie opzioni presentate quale sia la migliore per risolvere i problemi socio-economici del suo vivere quotidiano. Un cittadino pronto a sostenere o avversare chi è stato eletto a governare e sta già decidendo sui temi che ci coinvolgeranno per moltissimi anni.*

oppure

Il cittadino che "abita" il territorio è *colui che si preoccupa solo di sapere dove si trova un supermercato, una stazione di servizio, come usare gli elettrodomestici, come passare il tempo libero. Un cittadino che limita quasi esclusivamente la propria informazione alle informazioni televisive, adeguandosi così alla comunicazione da arena televisiva, lontana anni luce dal misurarsi nello studio, nella riflessione, in confronti civili. In altre parole, un cittadino che si fa amministrare, evitando in molte occasioni anche di andare a votare per rinnovare le cariche pubbliche. Un cittadino pronto a seguire dei semplici slogan, a scendere a urlare nelle vie e piazze cittadine convinto che il solo partecipare a sporadiche manifestazioni di piazza esaurisca il suo compito di azione civica e/o si inserisce in Internet per esternare il suo disappunto.*

QUALE SEI?

ENTRA IN AZIONE
Passando dalla condivisibilità alla condivisione attiva

Se sei il cittadino che "vive" il territorio unisciti a noi che interveniamo per migliorare la qualità della vita affrontando le criticità con interventi di analisi e proposte fattibili, invitando tutti i cittadini a unire le risorse anche solo per essere informati.

In sintesi, invitiamo a intraprendere azioni insieme con il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà, facendo propri i seguenti motti: **per aspera ad astra** *(attraverso le asperità sino alle stelle)* e **vitam impendere vero** *(dedicare la vita alla verità).*

Per essere cittadini e non sudditi interveniamo, ricordando che:

- non s'invecchia finché ogni giorno si fa qualcosa di creativo e s'interviene nella gestione del territorio e solo il fare induce allo scoprire;
- la battaglia per la difesa e applicazione dei diritti è giornaliera;
- Giorgio Gaber giustamente cantava: *La libertà non è star sopra un albero, non è neanche il volo di un moscone, la libertà non è uno spazio libero, libertà è partecipazione;*
- ogni azione, piccola o grande, è determinante per non farsi rubare la speranza di cambiare, migliorando la qualità della vita;
- occorre essere sobri, pazienti, non disperarsi dinanzi a un disinteresse diffuso e non esaltarsi a ogni sciocchezza o piccolo traguardo. In pratica, sempre il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

PARCHEGGIO GRATUITO NEI LUOGHI ESSENZIALI AI CITTADINI

Purtroppo quasi la totalità di noi cittadini, nel tempo, è costretta a fruire di prestazioni sanitarie negli ospedali e nelle strutture che erogano controlli sanitari, a recarsi in ospedale per trovare e assistere dei familiari, nonché a frequentare un luogo di culto e a recarsi in un cimitero per onorare i defunti.

Ad aggravare la situazione è la carenza del trasporto pubblico che obbliga a utilizzare un proprio veicolo per poi trovarsi a pagare la sosta: una odiosa tassa, quindi, che prescinde dalle singole capacità contributive regolamentate con le imposte che paghiamo ogni fine anno.

PER QUANTO SOPRA, ENTRA IN AZIONE

CHIEDI al tuo Sindaco di intervenire con un proprio atto per garantire che, all'interno e nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie, il parcheggio e la sosta siano gratuiti.

CHIEDI al Governo e ai parlamentari di intervenire per modificare il Codice della Strada con i seguenti due articoli:

Art. 1

Alla lettera d) del comma 4 dell'articolo 6 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «eccetto che all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie e servizi della Pubblica Amministrazione, cimiteriali e di culto, dove il parcheggio e la sosta devono essere gratuiti».

Art. 2

Alla lettera e) del comma 1 dell'articolo 7 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «eccetto che all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie e servizi della Pubblica Amministrazione, cimiteriali e di culto, dove il parcheggio e la sosta devono essere gratuiti».

ISTANZA PARCHEGGI PER CONSENTIRE LA SOSTA A TUTTI I TIPI DI AUTOVEICOLI, AI VEICOLI CON RIMORCHIO, AI VEICOLI DA LAVORO, AI MOTOCICLI E ALLE BICICLETTE

Premesso che ogni parcheggio e ogni strada hanno una geometria sempre diversa, è compito del tecnico incaricato di predisporre il Piano della apposizione della segnaletica stradale orizzontale inerente i parcamenti, preparare il progetto che consenta un risparmio, un minor inquinamento e il rispetto del Codice della Strada, consegnandolo a chi deve poi applicarla sul terreno. Ed ecco il come:

si risparmiano i soldi pubblici

MENO ACQUISTO DI QUINTALI DI VERNICE, RIDUZIONE DELLE ORE NECESSARIE AGLI OPERAI E MINOR UTILIZZO DELLE LORO ATTREZZATURE PER L'APPOSIZIONE SUL SUOLO;

si riduce l'inquinamento

UNA MINORE APPOSIZIONE DI SEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE EVITA CHE LA SUA ABRASIONE SIA TRASPORTATA DALLE PIOGGE O DAI LAVAGGI DEL PARCHEGGIO, NELLE CADITOIE COLLEGATE ALLA FOGNA.

Il tecnico raggiunge detto obiettivo nei parcheggi:

- organizzando i flussi di traffico in sensi unici,
- ubicando ai bordi del perimetro il parcamento delimitati unicamente per larghezza consentendo così il parcamento di veicoli di lunghezze diverse;
- adottando parcamenti inclinati ottimizzando ogni geometria del parcheggio;
- prevedendo parcamenti per moto e biciclette ove il parcamento di autoveicoli non sia possibile;
- inserendo in prossimità delle uscite i parcamenti per i veicoli con disabili a bordo.

In ogni caso, le geometrie di un parcheggio consentono di realizzare stalli di lunghezze maggiori senza ridurre il numero degli stalli di sosta complessivi.

COME OTTIMIZZARE IL PARCAMENTO LUNGO LE STRADE

L'esistenza di stalli di sosta di dimensioni minime è illegittima 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.

UN ESEMPIO DA IMPEDIRE

GLI STALLI DI SOSTA CHE, NON GIUSTIFICATI DA CRITERI TECNICI, DISCRIMINANO I VEICOLI IN BASE ALLA LUNGHEZZA, E COMPORTANO LO SPENDERE SOLDI PUBBLICI PER L'ACQUISTO E LA POSA DI QUINTALI DI VERNICE CHE POI, CON L'ABRASIONE, FINISCONO NELLE FOGNE, INQUINANDO IL SUOLO.

UN ESEMPIO DA FAR ADOTTARE

I PARCAMENTI LONGITUDINALI LUNGO LE STRADE DEVONO ESSERE DELIMITATI SOLO PER LARGHEZZA IN MODO DA CONSENTIRE LA SOSTA A TUTTI I TIPI DI AUTOVEICOLI, AI VEICOLI CON RIMORCHIO, AI VEICOLI DA LAVORO, AI MOTOCICLI, ALLE BICICLETTE

La segnaletica orizzontale solo per larghezza, oltre che ottimizzare la capienza dei veicoli, consente il risparmiare di quintali di vernice, ore di lavoro e concorre a limitare l'inquinamento al suolo derivato dalla continua abrasione delle vernici a terra.

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

CRITERI PER L'ORGANIZZAZIONE DELLE AREE ADIBITE ALLA SOSTA E AL PARCHEGGIO DEI VEICOLI

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 ecc...): 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 istallare 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.

Parcheggio

TESTO ESTRATTO DALLA RELAZIONE

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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.

Area adibita alla sosta dei veicoli su strada con la segnaletica stradale orizzontale che consente l'ottimizzazione degli stalli di sosta

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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 il 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 evidenzi 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.

TESTO ESTRATTO DALLA RELAZIONE

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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 giustifichino 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 giustificherebbero 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.

Esempio di impiego non corretto di sbarra ad altezza ridotta dalla sede stradale con divieto di transito per altezza

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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.

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 parcamento 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/*).

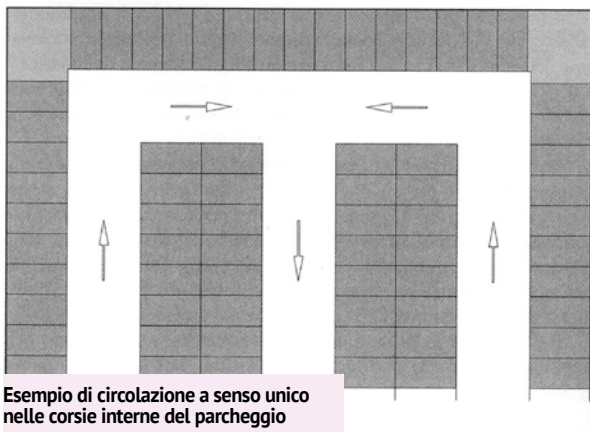
Quanto alla larghezza degli stalli longitudinali e alle dimensioni degli stalli trasversali e perpendicolari, se è possibile stabilire la larghezza della carreggiata nel rispetto del limite minimo, l'ente proprietario potrà dimensionare la profondità della strada in modo da permettere la sosta a veicoli 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.



Esempio di circolazione a senso unico nelle corsie interne del parcheggio

TESTO ESTRATTO DALLA RELAZIONE

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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 parcamento poiché:
  a. 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.
  b. nel consentire la sosta a veicoli di dimensioni inferiori rispetto allo stallo, determina una perdita di superficie di parcamento disponibile ben oltre lo spazio necessario per le manovre di ingresso e di 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 parcamento 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:

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

Per tutti questi motivi si ritiene necessario realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza.

Sosta dei veicoli su strada con la segnaletica stradale orizzontale che consente l'ottimizzazione degli stalli di sosta

ISTANZA PER CHIARIRE IL SOSTARE DAL CAMPEGGIARE

L'AUTOCARAVAN È UN AUTOVEICOLO previsto nel Codice della Strada:

- all'articolo 54, lettera m) che recita: *autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente*;
- all'articolo 185, comma 2 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*.

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.

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. Chi è in circolazione stradale 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.

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.

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 acqua potabile/scarico acque reflue nell'impianto di smaltimento igienico-sanitario.

L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI, interviene allorquando un gestore della strada e/o un cittadino ritenga che il sostare un autoveicolo, nel nostro caso, l'autocaravan, e le persone rimangano a bordo, trasformi il sostare in campeggiare. Infatti, sbagliano perché LA SOSTA è 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.

Pertanto, un provvedimento che trasformi il SOSTARE degli autoveicoli elencati nell'articolo 54 del Codice della Strada (l'autocaravan è compresa alla lettera m) in CAMPEGGIARE, senza che vi siano i presupposti dell'articolo 185 del Codice della Strada, è un atto viziato.

PEGGIO È SE IL COMUNE EMANA UN ATTO CHE SANZIONA IL CAMPEGGIARE ALLORQUANDO LE PERSONE RIMANGONO ALL'INTERNO DI UN VEICOLO IN SOSTA perché CREA ONERI A CARICO:

1. dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI,**
   perché è costretta a presentare ricorsi, spendendo migliaia di euro che non sono rimborsati quando i ricorsi sono accolti perché il Giudice deve applicare i tariffari ministeriali che non corrispondono ai costi reali che comporta il ricorrere all'apparato della Giustizia;

2. **dell'APPARATO DELLA GIUSTIZIA perché**, già in criticità per l'esiguo personale, è destinatario di un aumento del lavoro che attiva stress agli addetti e determina criticità sociali comportando l'aumento della lunghezza dei processi. Un carico di lavoro che non deve attivarsi stante le leggi in vigore dal 1991 con la Legge n. 336, il Nuovo Codice della Strada in vigore dal 1992 e i ricorsi presentati dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** negli anni accolti dai Prefetti e dai giudici in ogni ordine e grado, in particolare nelle decine di sentenze dei Tribunali amministrativi;

3. **dei CITTADINI ITALIANI e dei TURISTI STRANIERI perché** non hanno potuto fruire del territorio; hanno subito uno stress nel vedersi rifiutati; hanno dovuto cambiare l'itinerario per trovare una nuova destinazione per le loro vacanze spendendo soldi in carburante e consumo del veicolo, inquinando perché ogni chilometro in più percorso partecipa all'inquinamento del suolo, dell'aria e dell'acqua (*sommati sono decine di migliaia di chilometri che dovevano e potevano essere evitati*) nonché rischiare di essere coinvolti in incidenti stradali;

4. **dei CITTADINI RESIDENTI perché** subiscono la perdita di decine di migliaia di euro per l'acquisto, l'installazione, disinstallazione e smaltimento delle segnaletiche stradali verticali, sbarre limitatrici per altezza, il danno relativo all'utilizzo del tempo dei dipendenti comunali per ordinare stampati, stoccarli nei magazzini, distribuirli nonché redigere avvisi, verbali, notifiche, partecipare a udienze in tribunali, redigere riscontri alle istanze. Inoltre, perdono gli introiti e i positivi rapporti sociali attivati dalle presenze dei turisti che praticano il turismo in autocaravan apportatore di sviluppo socioeconomico e dei loro amici che, ricevuto notizia di come sono trattati i turisti, evitano di visitare detto Comune;. Per ultimo, subiscono anche le spese di una condanna e le spese per i legali incaricati della difesa del Comune;

5. **del GOVERNO perché** è percepito come il primo responsabile non avendo recepito le modifiche al Codice della Strada ripetutamente presentate e sollecitate all'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**.

IL RISCHIO DI ANTIECONOMICITÀ DELLE AREE ATTREZZATE

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** intende richiamare l'attenzione sulla distinzione tra AREE A USO TURISTICO-RICETTIVO, le Aree Attrezzate e i PARCHEGGI ATTREZZATI a pagamento.

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** invita a una riflessione più approfondita da svolgere anche tramite tavoli tecnici per evitare l'inutile dispersione di risorse pubbliche.

Alla luce dell'esperienza maturata dal 1985 è possibile affermare che le AREE DI SOSTA A DESTINAZIONE TURISTICO-RICETTIVA nelle quali si consente di occupare lo spazio esterno al veicolo NON FUNZIONANO perché:

a. la destinazione turistico-ricettiva comporta una serie di obblighi a carico del gestore, come ad esempio quello di registrazione dei soggiornanti e comunicazione delle generalità alla questura come previsto dall'art. 109 TULPS. Ciò significa garantire la presenza di personale per almeno 12 ore al giorno e quindi un costo notevole solo per gli stipendi delle persone da impiegare;
b. servono piazzole di area pari ad almeno 5x10 m e, quindi, in molti casi, tenuto conto dello spazio a disposizione, sarà possibile realizzare solo un numero esiguo di piazzole, con il rischio che il flusso di utenti sia tale da non coprire neppure i costi di gestione;
c. l'appetibilità dell'area sarà legata anche alle tariffe che non dovrebbero superare l'importo di 20,00 euro per le 24 ore per la sosta inclusa la fruizione dei servizi dell'area e un importo di 8,00 euro per coloro che, essendo di passaggio e necessitano dei soli servizi dell'area per la durata non superiore alle 2 ore. Quindi, anche sotto tale profilo, vi è la certezza che le entrate siano insufficienti per una corretta gestione dell'area;
d. sono spesso occupate da nomadi con una serie di problematiche come ad esempio l'occupazione in massa delle piazzole, il rifiuto di liberare le piazzole una volta trascorso il tempo di soggiorno consentito, l'occupazione di piazzole limitrofe, il mancato rispetto delle ore di silenzio. Pertanto, le AREE A DESTINAZIONE TURISTICO-RICETTIVA con un numero di piazzole inferiore a 80, servizi essenziali e tariffe contenute APPAIONO ANTIECONOMICHE CON IL RISCHIO DI INUTILI INVESTIMENTI.

A dimostrazione di ciò il fatto che su 7.894 Comuni ci sono soltanto 3.000 campeggi circa, con obbligo di prenotazione e di soggiorno per un minimo di giorni, molti servizi e strutture quasi alberghiere per giustificare tariffe alte senza le quali non coprirebbero i costi di gestione. Tutto ciò a discapito del turista itinerante che ha bisogno di poco e ha diritto a tariffe accessibili. La proposta dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** è dunque quella di investire in:

- parcheggi attrezzati nei quali è ammessa soltanto la sosta;
- campeggi municipali alla francese;
- acquisire dati oggettivi sui flussi turistici e attivare tavoli tecnici per la predisposizione di linee guida nazionali con le quali fornire ad esempio ai Comuni indicazioni su come predisporre e promuovere itinerari a tema e più in generale progetti di valorizzazione e promozione del territorio.

Ciò al fine di favorire la destagionalizzazione e delocalizzazione del turismo e far sì che anche un semplice parcheggio attrezzato a tariffe contenute sia economicamente sostenibile e redditizio per l'economia locale.

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** è disponibile a contribuire a tal fine mettendo a disposizione anche del Ministero del Turismo l'esperienza e la competenza maturata dal 1985 a oggi.

ALCUNE AREE ATTREZZATE FALLIMENTARI

Di seguito, un elenco meramente esemplificativo delle aree a destinazione turistico-ricettiva che non hanno funzionato e che si sono poi tradotte nell'inutile investimento di risorse, spesso anche pubbliche, e in un danno all'immagine del Comune e dell'Italia.

2024 VITERBO

"Aree camper abbandonate e dismesse, nemmeno sul turismo questa giunta ha le idee chiare" - Tusciaweb.eu

UN ESEMPIO DI INVESTIMENTI PUBBLICI PER AREE DI SOSTA POI ABBANDONATE AL DEGRADO.

…Ad oggi nella città di Viterbo è difficile per i camperisti reperire un'area di sosta adeguata alle esigenze basiche e soprattutto con servizi funzionanti. Le aree di sosta censite sulle mappe dei maggiori sistemi di navigazione non risultano funzionanti. L'area di largo Lago di Monterosi (quartiere Carmine), censita sulle mappe camperistiche, in realtà risulta 'chiusa temporaneamente' e le strutture appaiono evidentemente abbandonate e dismesse. Altrettanto, l'area parcheggio di via Mariano Romiti (zona Pietrare) pur risultando indicata nelle mappe appare ormai in disuso e i servizi non sono più funzionanti".

2024 POTENZA

Potenza: area camper in via Zara, una "rocambolesca" soluzione del problema - Italia2Tv

…Tanti sono i camperisti stranieri che arrivati all'area sosta trovandola chiusa, scaricano abusivamente nelle aiuole nelle vicinanze"…....

2023 CIVITANOVA MARCHE

https://www.ilrestodelcarlino.it/macerata/cronaca/larea-camper-e-un-fallimento-annunciato-8be6d83a

"L'AREA CAMPER È UN FALLIMENTO ANNUNCIATO"

La nuova area camper in piazza Nassiriya a Civitanova è deserta. A segnalarlo sono tanti cittadini civitanovesi, insoddisfatti di questa scelta del Comune. Tanti i camperisti che invece scelgono luoghi più vicini al mare, come zona di sosta in cui trascorrere le vacanze...

2023 SULMONA

https://www.reteabruzzo.com/2023/12/20/area-camper-chiusa-e-non-in-regola-di-piero-potra-essere-solo-area-di-sosta/

AREA CAMPER CHIUSA E NON IN REGOLA...

Gli uffici comunali hanno rilevato una serie di irregolarità, evidenziando carenze dal punto di vista funzionale. Non ci sono più i requisiti dell'area camper...

2022 VITERBO

www.viterbotoday.it/cronaca/area-di-sosta-chiusa-e-il-carmine-invaso-dai-camper.html

AREA DI SOSTA CHIUSA E DEVASTATA, IL CARMINE INVASO DAI CAMPER

…Costata circa 150mila euro, doveva essere un gioiellino: 25 posti di cui 24 attrezzati e due solo per la sosta, con tanto di allacci per l'acqua e lo scarico. Il progetto rientrava in un unico appalto da 460mila euro che, all'epoca, comprendeva anche il parcheggio delle Fortezze e diverse asfaltature sempre al Carmine. Tuttavia, quella che doveva essere una grande opera si è rivelata come la più classica delle cattedrali nel deserto...

2020 SAN VINCENZO

https://camperlife.it/notizie/perche-larea-sosta-camper-di-s-vincenzo-e-chiusa.html

PERCHÉ L'AREA SOSTA CAMPER DI S. VINCENZO È CHIUSA?

…Un bel numero di piazzole abbandonate sul litorale Toscano di S. Vincenzo, che ancora una volta non sono fruibili dai camperisti. Era un'area camper a pagamento, graditissima ai camperisti, certamente un po' spartana, ma in una posizione unica, vicinissima al bel mare della Toscana e distante un soffio da un grande e comodo supermercato. È stata purtroppo chiusa e lasciata all'incuria, forse a causa di un'indolenza nella gestione...

L'area camper ubicata nel Comune di S. Vincenzo (Livorno), quando era ancora in attività.

2021 RAVENNA

https://www.lacronacadiravenna.it/articolo/7010/Ancisi-L-area-camper-di-Marina-di-Ravenna-e-un-fallimento-

"L'AREA CAMPER DI MARINA DI RAVENNA È UN FALLIMENTO"

…Chiaro che l'area camper di via del Marchesato è morta. Che i soldi pubblici impiegati per raffazzonarla sono stati spesi male...

2019 BORGO VALSUGANA

lavocedeltrentino.it/dalle-valli/borgo-area-sosta-camper-un-ghetto-fuori-controllo-a-spese-dei-cittadini-in-mano-ai-rom/

BORGO, AREA SOSTA CAMPER: UN "GHETTO" FUORI CONTROLLO A SPESE DEI CITTADINI IN MANO AI ROM

…L'unica cosa certa, e ben visibile, è il degrado che ricade naturalmente sul portafoglio della comunità di Borgo e Olle... Oltre al danno arriva insomma anche la beffa...

COMUNE DI GRADARA E FINANZIAMENTI PUBBLICI

Relazione sulla sostenibilità economico-finanziaria e sulla conformità della pianificazione, progettazione e futura gestione delle Aree per la sosta temporanea per le autocaravan presso in via dei Cipressi e in via Canellina

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI
Insieme in azione dal 1985
www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

Firenze, 12 agosto 2026

AL COMUNE DI GRADARA

Per conoscenza e competenza per il tramite Servizio Tecnico / R.U.P e/o Segreteria del Consiglio e/o Ufficio di Presidenza e/o Ufficio protocollo: Al Sindaco, Ai componenti la Giunta Comunale, Ai componenti il Consiglio Comunale, Al Collegio dei Revisori dei Conti, Al Segretario Comunale del Comune di Gradara

Per conoscenza e competenza
Alla Procura Regionale della Corte dei Conti
Al Ministero dell'Economia e delle Finanze
Al Ministero del Turismo
Agli organi di informazione

Oggetto: Relazione tecnico-indipendente sulla sostenibilità economico-finanziaria e sulla conformità procedimentale della pianificazione, progettazione e futura gestione delle aree attrezzate di sosta di autocaravan in Gradara (Via dei Cipressi e Via Canellina).

Riferimento finanziario: Quadro Economico Cumulativo degli Investimenti (CapEx) Euro 1.517.040,98 (complessivi Euro 2.456.867,74 inclusa opera idraulica propedeutica):

- Acquisizione Patrimoniale Terreni: Euro 603.399,78
  (Mutuo CDP - CUP F10A24000030004);
- Lotto 1 (Via dei Cipressi - 43 Stalli): Euro 365.335,00
  (Contributo Reg. Marche + Avanzo Amm. - CUP F17H24001730006);
- Lotto 2 (Via Canellina - 64 Stalli): Euro 548.306,20
  (Fondo MITUR D.L. 121/2023 + Mutuo CDP - CUP F11B25000410005);
- Messa in Sicurezza Idraulica Torrente Canellina: Euro 939.826,76
  (CUP Master F18H25001590001 - Delibera Giunta n. 125/2025).

LEGITTIMAZIONE

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, a seguire in acronimo ANCC, rappresentata dalla Presidente Isabella Cocolo (*documenti attestanti in allegato*), costituisce da oltre 41 anni la maggiore realtà rappresentativa del turismo itinerante in autocaravan, con legittimazione riconosciuta da oltre 35 pronunce dei Tribunali Amministrativi Regionali (T.A.R.).

METODOLOGIA E NOTE PRUDENZIALI DI SICUREZZA FORMALE

A. Tracciabilità, Archiviazione locale e margini di incertezza previsionale

1. Conservazione Riservata degli atti: Tutti i documenti citati sono estratti e conservati nell'archivio locale della scrivente per ovviare alla caducità informatica degli Albi Pretori online (rimozione dopo 15 giorni).
2. Distinzione Vincolante tra CapEx e OPEX: L'ottenimento di contributi in conto capitale (CapEx) non garantisce la sostenibilità gestionale (OPEX). L'equilibrio finanziario sussiste solo se i ricavi operativi coprono i costi correnti di funzionamento.
3. Nota Scientifica sull'incertezza dei modelli: Ogni modello economico previsionale presenta un fisiologico margine di variabilità. Le presenti elaborazioni non intendono prevedere con certezza il futuro andamento della domanda, ma valutare la sostenibilità dell'investimento al variare di ipotesi realistiche e documentabili, in ossequio al generale principio di prudenza finanziaria nell'allocazione delle risorse pubbliche (articolo 162 del TUEL).

B. Valore di Warning Tecnico e limiti di valutazione

Il presente rapporto costituisce un Warning Tecnico Preliminare formulato in spirito di leale collaborazione istituzionale.
Ricevuto il presente documento, si ritiene opportuno che l'Amministrazione attivi una verifica interna per esaminare gli elementi di criticità sollevati; la predetta verifica costituisce indice di diligenza prudenziale nella gestione delle risorse pubbliche.

VALUTAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA, INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SCENARI PREVISIONALI

INQUADRAMENTO GEOGRAFICO, SOCIO-DEMOGRAFICO E MODELLI DI FLUSSO D'AREA

1. Inquadramento geografico ed indicatori ufficiali (Fonte ISTAT / Atti Ente):

- **Ubicazione geografica:** Il Comune di Gradara è situato nella provincia di Pesaro e Urbino, nella regione Marche, in una posizione strategica di cerniera tra l'entroterra collinare marchigiano e la Riviera Romagnola.
- **Popolazione residente:** Il Comune conta una popolazione di 4.916 abitanti (*Dati ISTAT 2026*). Questo indicatore demografico è fondamentale, in quanto qualifica l'ente quale destinatario idoneo e prioritario per le misure di finanziamento previste dal Bando Nazionale MITUR (ex art. 1-bis D.L. n. 121/2023) per lo sviluppo del turismo di prossimità ed ecosostenibile.
- **Profilo economico-turistico:** Il borgo storico e il suo polo di attrazione (*Rocca Malatestiana*) catalizzano flussi turistici intensivi che presentano, tuttavia, una criticità strutturale: si configurano come flussi spiccatamente diurni e a brevissima permanenza (*"mordi e fuggi"*). Questo indicatore economico evidenzia l'alto rischio di investimento per strutture ricettive pure a elevati costi primi, le quali rischiano di non traguardare il punto di pareggio a causa della mancata sosta prolungata dei viaggiatori.

2. Parametri di calcolo e quadro di sensitività della domanda
La valutazione indipendente condotta da questa Associazione ricalibra le stime sulla base dei flussi storici e della pluriennale esperienza maturata nel comparto del turismo itinerante delle aree interne.
I calcoli d'esercizio si fondano su una stima parametrica di 2.028 pernottamenti/anno (*pari a un tasso di occupazione del 12,9% su 43 stalli effettivi*), ponderata sullo storico dei borghi collinari dell'entroterra e applicando una tariffa media realistica di Euro 20,00 / notte.

Per evidenziare la variabilità dei risultati al mutare dei flussi, si definiscono tre scenari di analisi:

- **Scenario A** (Pessimistico - 1.168 notti/anno):
  Flussi compressi per concomitanti cantieri viari d'accesso.
- **Scenario B** (Realistico ANCC - 2.028 notti/anno):
  Saturazione media storica del bacino turistico d'area.
- **Scenario C** (Ottimistico Ente - 7.063 notti/anno):
  aturazione teorica al 45% ipotizzata negli atti di gara dell'Ente.

Tabella Sinottica Comparativa dei Conti Economici d'Esercizio (OPEX)
nello schema le cifre sono in euro

Voce di Bilancio Operativo	LOTTO 1:Via dei Cipressi (Scenario A - Esterno)	LOTTO 1: Via dei Cipressi (Scenario B - Economia)	LOTTO 2: Via Canellina (Scenario A - Esterno)	LOTTO 2: Via Canellina (Scenario B - Economia)	SCENARIO CONSOLIDATO (107 Stalli - Esterno)	SCENARIO CONSOLIDATO (107 Stalli - Economia)
Ricavi da Sosta (2.028 notti a 20 euro)	+ 40.560,00	+ 40.560,00	+ 40.560,00	+ 40.560,00	+ 40.560,00	+ 40.560,00
Canone Concessione Ente	- 3.500,00	0,00	- 3.500,00	0,00	- 7.000,00	0,00
Costo personale / Presidio	- 14.000,00	0,00	- 14.000,00	0,00	- 28.000,00	0,00
Utenze (Energia, Idrico, Pompe)	- 12.000,00	- 12.000,00	- 12.000,00	- 12.000,00	- 24.000,00	- 24.000,00
TARI & Licenze Software Cloud/IoT	- 8.100,00	- 8.100,00	- 8.700,00	- 8.700,00	- 16.800,00	- 16.800,00
Manutenzione, pulizie, e verde	- 6.500,00	- 1.200,00	- 14.500,00	- 4.000,00	- 21.000,00	- 5.200,00
Ammortamento Hardware (5 anni)	- 3.900,00	- 3.900,00	- 3.900,00	- 3.900,00	- 7.800,00	- 7.800,00
TOTALE COSTI OPERATIVI (OPEX)	- 48.000,00	- 25.200,00	- 56.600,00	- 28.600,00	- 104.600,00	- 53.800,00
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	- 7.440,00	+ 15.360,00	- 16.040,00	+ 11.960,00	- 64.040,00	- 13.240,00

NOTA DI RACCORDO METODOLOGICO E ANALITICO ALLA TABELLA 2.B

Le colonne relative ai singoli Lotti (Lotto 1 e Lotto 2) ipotizzano, in via comparativa, l'assorbimento dell'intero bacino turistico d'area (stimato prudenzialmente in 2.028 pernottamenti/anno) da parte di ciascun impianto preso in isolamento standalone.
Si evidenzia che la presenza del medesimo importo di ricavo d'esercizio (+Euro 40.560,00) a fronte di una diversa capienza fisica degli impianti (43 stalli per il Lotto 1 vs 64 stalli per il Lotto 2) risponde alla distinzione fondamentale tra Capacità d'Offerta (stalli asfaltati) e Asintoto Reale della Domanda (flussi effettivi di camperisti).
Un incremento del numero di stalli disponibili non genera matematicamente un aumento della domanda turistica d'area, la quale rimane vincolata all'attrattività del borgo. Ne consegue che la maggiore dimensione del Lotto 2 ne riduce il tasso di saturazione percentuale d'esercizio (che scende all'8,7% rispetto al 12,9% del Lotto 1), mantenendo invariato l'incasso massimo reale generabile dal bacino d'utenza.

La colonna "Scenario Consolidato" modella l'effetto di cannibalizzazione dell'offerta: nell'ipotesi di apertura simultanea di entrambi i lotti (107 stalli complessivi), la domanda reale d'area di 2.028 notti non si raddoppia ma si fraziona tra i due siti, mantenendo rigido il tetto dei ricavi complessivi a Euro 40.560,00 a fronte del raddoppio dei costi fissi di gestione (OPEX). Ne consegue, per costruzione, che il Risultato Ante Imposte (EBT) della colonna Consolidato non equivale alla somma algebrica degli EBT dei singoli Lotti: tale scostamento, pari esattamente a un'intera annualità di ricavi (Euro 40.560,00), non costituisce un errore di somma ma la traduzione numerica dell'ipotesi di domanda condivisa e non cumulabile tra i due lotti.

Si precisa inoltre che la voce "Ammortamento Hardware (5 anni)" è inserita a fini di sostenibilità economico-analitica di gestione; nel bilancio finanziario degli Enti Locali secondo la contabilità armonizzata (D.Lgs. 118/2011) l'ammortamento non genera un'uscita di cassa corrente, per cui tale posta va intesa quale accantonamento gestionale a garanzia della continuità operativa e del rimpiazzo degli apparati, e non quale esborso finanziario immediato.

NOTA SULLA FONTE DEI DATI OPEX

I valori di costo operativo riportati in Tabella 2.B costituiscono un'elaborazione indipendente di questa Associazione, condotta in assenza di un Piano Economico-Finanziario di dettaglio pubblicato dall'Ente con analogo livello di analiticità per voce di spesa.
Si dà atto che il Capitolato Speciale relativo al Lotto 1 (Via dei Cipressi) reca, all'articolo dedicato ai rapporti economici, un canone annuo espressamente definito "in corso di quantificazione", a conferma che l'Amministrazione non ha, allo stato, reso pubblico un proprio conto economico di dettaglio comparabile.
Si segnala altresì che il tasso di saturazione del 45% assunto nello Scenario C (Ottimistico Ente) è desunto da riferimenti generali contenuti negli atti di gara all'"effettivo tasso di occupazione atteso"; non essendo stato reperito, nella documentazione ad oggi acquisita, lo specifico "Allegato B – schema di conto economico del gestore/concessionario" richiamato dagli atti medesimi, si invita l'Ente a rendere disponibile tale allegato ai fini della piena verificabilità incrociata dei dati.

CRILIEVI ECONOMICI, OBSOLESCENZA ED EFFETTO CANNIBALIZZAZIONE

1. Lotto 1 Standalone: La conduzione diretta municipale in economia (Scenario B) leaves emergere un margine utile netto (+Euro 15.360,00/anno), utile ad assorbire parzialmente la rata del mutuo CDP di Euro 22.800,00/anno contrattualizzata per l'acquisto del sito (pari a Euro 603.399,78 di spesa d'investimento patrimoniale ex Delibera di Consiglio n. 37 del 30/09/2024 per l'acquisizione dell'area di sosta privata preesistente).
2. Discrepanza sulla Capacità Reale: Si rileva una differenza del 32,8% tra gli elaborati grafici del progetto esecutivo (43 stalli effettivi) e il PEF d'appalto dell'Ente (calcolato su 64 stalli), elemento che induce a ritenere sovrastimati i ricavi teorici d'asta.
3. Incompatibilità del PEF di Gara ex D.Lgs. 36/2023: Un Piano Economico-Finanziario posto a base d'asta che ipotizzi ricavi fondati su un tasso di saturazione del 45% (7.063 notti/anno) rispetto alla domanda reale e storica d'area (2.028 notti/anno) potrebbe risultare non coerente con i principi sanciti dall'articolo 5 del D.Lgs. 36/2023. Tale alterazione dei presupposti di fatto trasferisce sul concessionario un rischio operativo sproporzionato, esponendo l'Ente al rischio di diserzione della gara d'appalto o a contenziosi per risarcimento danni da responsabilità precontrattuale o per squilibrio del sinallagma contrattuale.
4. Obsolescenza Hardware ed Assenza Fondo Ripristino: Gli apparati di automazione (sbarre e casse IoT) hanno un ciclo utile stimato in 5 anni. L'assenza nel PEF di un Fondo di Ripristino comporta il differimento degli oneri di manutenzione straordinaria sul bilancio futuro.

5 **Analisi del Macro-Progetto Urbanistico (10 Ettari)**
L'esame della pianificazione urbanistica generale (a partire dalla Delibera di Consiglio Comunale n. 47 del 28/11/2020 e successive varianti PRG per l'area "APT.g") evidenzia la concezione di un macro-progetto sproporzionato ed irrealistico rispetto alla dimensione socio-demografica di Gradara.

Prevedere la trasformazione di un comprensorio demaniale di ben 10 Ettari (100.000 mq) in una maxi-struttura polifunzionale con parco urbano, hub d'interscambio per autobus e piazzole sosta comporta costi fissi annui per lo sfalcio del verde, la pulizia dei pozzetti, il monitoraggio dei fossi e l'illuminazione (oltre Euro 109.000,00/anno di soli OPEX) strutturalmente incompatibili con la realtà ricettiva d'entroterra.

Scenario Consolidato (107 Stalli): La simultanea apertura di entrambe le piastre evidenzia l'effetto "cannibalizzazione": raddoppiando i costi fissi (Euro 104.600,00 in gestione esterna), i ricavi d'area rimangono vincolati al tetto reale di Euro 40.560,00 (2.028 notti), generando un margine negativo costante (-Euro 64.040,00/anno).

PROFILI DI RISCHIO GIURIDICO-PROCEDIMENTALE E CONTABILE

Dall'esame degli atti ufficiali emergono le seguenti componenti di rischio tecnico e contabile:

A. Rischio di Disavanzo Occulto sulla Spesa Corrente (Lotto 1 - Via dei Cipressi)
L'acquisto dell'area comporta per il bilancio comunale un'obbligazione rigida pari a Euro 22.800,00/anno per il servizio del debito (mutuo CDP).
L'affidamento in concessione a terzi (Scenario A) produce un deficit operativo (-Euro 7.440,00/anno) che, sommato alla rata del mutuo non coperta dai canoni d'asta, trasferisce un disavanzo occulto permanente sulla spesa corrente dell'Ente, in contrasto con i principi di equilibrio di bilancio ex art. 162 TUEL.
Solamente l'adozione della gestione diretta in economia (Scenario B) consente di generare un margine operativo positivo (+Euro 15.360,00/anno) idoneo ad assorbire parzialmente l'onere del mutuo.

B. Tempistiche di Agibilità, Vincolo Idraulico e Rischio di Revoca del Finanziamento MITUR (Lotto 2 - Via Canellina)

Sotto il profilo amministrativo, della responsabilità giurisdizionale e della tutela fondamentale dell'incolumità pubblica, l'effettiva fruibilità, l'agibilità ed il collaudo all'apertura ricettiva delle aree attrezzate non possono prescindere dal preventivo completamento del cantiere idraulico d'area (Delibera di Giunta n. 125 del 15/09/2025 - CUP Master F18H25001590001 - Euro 939.826,76 ex art. 1 c. 139 L. 145/2018).

Si rileva in proposito una gravissima ed insanabile illegittimità procedimentale inerente i termini di Bando:

- Il termine perentorio del Bando MITUR (30 giugno / 31 luglio 2026): L'Avviso Pubblico Ministeriale (ex art. 1-bis D.L. 121/2023) impone quale termine inderogabile la fine fisica dei lavori e del progetto entro e non oltre il 30 giugno 2026, riservando la successiva finestra fino al 31 luglio 2026 unicamente al caricamento degli atti di gestione, del partenariato e dell'attestazione di agibilità dell'opera.
- L'Arbitraria forzatura dell'Ente (Delibera G.C. n. 6 del 26/01/2026): Con la Delibera di Giunta n. 6/2026, il Comune di Gradara ha approvato lo schema di convenzione attestando unilateralmente una scadenza di fine lavori al 31 dicembre 2026. Tale data costituisce un'arbitraria forzatura procedimentale e una modifica unilaterale dei termini di Bando, del tutto priva di qualsivoglia autorizzazione o deroga formale rilasciata dal Ministero del Turismo.
- **Il Rischio di decadenza e danno erariale**: La realizzazione dell'opera oltre la scadenza perentoria del Bando statale (30/06/2026) o l'apertura dell'area sosta in difetto del presupposto di agibilità idraulica espone l'Amministrazione alla decadenza automatica dal contributo pubblico di Euro 384.000,00, con conseguente obbligo di restituzione delle somme percepite, maturazione di interessi di mora ed insorgenza di responsabilità amministrativo-contabile per danno erariale in capo ai soggetti agenti.

C. ANALISI DELLA TRACCIABILITÀ OPENCUP E DISINNESCO PREVENTIVO DELLE ARGOMENTAZIONI DIFENSIVE

A riscontro documentale e inoppugnabile di tale scollatura temporale, le schede ufficiali estratte dal portale statale di monitoraggio OpenCUP (aggiornate al 01/08/2026) cristallizzano la seguente architettura finanziaria registrata dall'Ente:

- CUP Master Opera Idraulica (F18H25001590001), registrato il 10/09/2025 per un importo di Euro 999.827,00, con inserimento nel Programma Triennale Opere Pubbliche;
- CUP Lotto 2 Via Canellina (F11B25000410005), registrato il 13/11/2025 per un costo previsto di Euro 548.306,00;
- CUP Lotto 1 Via dei Cipressi (F17H24001730006), registrato il 17/07/2024 per Euro 365.335,00.

Nota di riconciliazione contabile:

Si evidenzia che l'importo di Euro 939.826,76, indicato nel Quadro Economico Cumulativo in premessa e riferito al Piano dei Costi/Cronoprogramma dei Lavori (annualità 2027) come rettificato dall'Ente con apposito atto di correzione per errore materiale (in sostituzione del precedente importo di Euro 771.000,00), non coincide con l'importo di Euro 999.827,00 sopra riportato quale costo previsto registrato sulla scheda OpenCUP del medesimo CUP Master.

Tale disallineamento tra i due atti ufficiali, rilevato in sede di verifica documentale, non incide sulle conclusioni della presente analisi ma costituisce un ulteriore elemento di opacità procedimentale su cui si sollecita la riconciliazione formale da parte dell'Ente.
Incrociando tali dati ufficiali con la Delibera di Giunta Comunale n. 6 del 26/01/2026 (avente ad oggetto l'approvazione della convenzione con il MITUR), emerge una palese contraddizione: l'Atto di Giunta n. 6/2026 attesta l'impegno a chiudere i lavori dell'area sosta entro e non oltre il 31/12/2026, laddove il Cronoprogramma Lavori e Piano dei Costi firmato dal R.U.P. Ing. Andrea Baldassarri (Agosto 2025) e confermato nei programmi triennali prevede per l'annualità 2026 la sola fase di progettazione (Euro 60.000), facendo slittare l'esecuzione dei lavori idraulici e di cantiere nel biennio 2027-2028.

Disinnesco delle eccezioni difensive:
Un'eventuale riprogrammazione ex post dei tempi di esecuzione rispetto al cronoprogramma originario sottoscritto dal R.U.P. richiederebbe un'attenta e rigorosa valutazione da parte dell'Amministrazione, in quanto potrebbe introdurre elementi di ulteriore complessità procedimentale per due specifiche ragioni:

a) 1. Il Bivio della Responsabilità e della Falsa Attestazione:
Se il Comune dovesse sostenere di aver "accelerato" o modificato i tempi per far rientrare l'opera entro il termine del 31/12/2026 (al fine di non perdere il finanziamento MITUR), ammetterebbe implicitamente di aver avallato un cronoprogramma di comodo e fittizio (del tutto incompatibile con i tempi tecnici di esecuzione e collaudo di un cantiere idraulico da un milione di euro) e, al contempo, di aver dichiarato al Ministero una data in contrasto con il Bando statale (30/06/2026) in assenza di autorizzazione;

b) 2. L'Assenza di Trasparenza e il Danno Erariale:
Un allineamento d'ufficio non supportato da varianti esecutive formalmente validate e registrate nelle banche dati statali costituirebbe la prova regina di una programmazione opaca e non veritiera, predisposta al solo scopo di superare i controlli formali ministeriali, esponendo l'Ente a gravissimi rilievi per falsa attestazione e danno erariale in caso di revoca del contributo.

L'inserimento in graduatoria di un'opera il cui presupposto d'agibilità risulti vincolato a un intervento idraulico con orizzonte temporale 2026-2028 potrebbe configurare un probabile profilo di incompatibilità con il termine perentorio d'Avviso (30 giugno / 31 luglio 2026), salvo l'eventuale ricorso a specifici ed idonei strumenti di deroga o rimodulazione procedimentale di cui allo stato non si possiede evidenza documentale.

Traccia
bilità dei Codici CUP e Rischio di Doppio Finanziamento
L'impiego di distinti Codici Unici di Progetto (CUP F17H24001730006 e CUP F11B25000410005) su lotti funzionalmente ed oggettivamente correlati richiede il massimo rigore analitico. L'eventuale imputazione di codici differenti a fasi o moduli riconducibili ad un'unica ed indivisibile opera infrastrutturale potrebbe prefigurare un artificioso frazionamento dell'intervento, esponendo l'Ente al concreto rischio di rilievi in sede di audit ispettivo per violazione del divieto di doppio finanziamento pubblico sullo stesso oggetto.

Inapplicabilità dell'Analisi di Rischio sulla Fusione dei Lotti
Si precisa che eventuali valutazioni inerenti la gestione integrata o fusione dei due lotti viene qui riportata esclusivamente per esaustività d'indagine. Tale ipotesi è infatti totalmente priva di efficacia conseguente al presupposto "tombale" di cui al precedente punto (criticità d'agibilità ed irrealizzabilità temporale) che fa decadere all'origine qualsiasi modello di analisi per quello che rimane un puro teorico scenario di unificazione dei due interventi.

NOTA DI QUALIFICA METODOLOGICA DELL'ESTENSORE

La presente perizia indipendente è stata redatta applicando i moduli di Capital Budgeting e calibrando i Break-Even Point sui dati d'uso del turismo itinerante, avvalendosi degli atti ufficiali depositati dall'Ente.

L'ANCC, , in persona della Presidente Isabella Cocolo:

a) avendo come scopo statutario lo sviluppo del turismo itinerante e della sicurezza stradale;
b) operando in costante sinergia con le Pubbliche Amministrazioni;
c) intervenendo per ottimizzare l'allocazione delle risorse pubbliche;
d) considerando che le infrastrutture turistiche possono concorrere al potenziamento dei Piani Comunali di Protezione Civile, presenta la seguente **FORMALE ISTANZA DI RIESAME, ANNULLAMENTO E/O REVOCA IN AUTOTUTELA** ex art. 21-nies e 21-quinquies l. 241/1990 e art. 162 d.lgs. 267/2000.

L'ANCC, in persona della Presidente Isabella Cocolo, visti gli articoli 21-nonies e 21-quinquies della Legge 7 agosto 1990, n. 241, nonché l'articolo 162 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, **FORMULA FORMALE ISTANZA** affinché il Comune di Gradara, nell'esercizio dei propri poteri di autotutela e a salvaguardia degli equilibri di bilancio, **voglia valutare opportuno:**

1. **IN VIA PRINCIPALE** (Gestione Diretta Lotto 1): Interpellare tempestivamente il Ministero del Turismo per verificare la possibilità di adozione del modello organizzativo in gestione diretta/in economia (Scenario B) rimodulando il modello gestionale per il Lotto 1 (Via dei Cipressi), che garantisce un margine utile (+Euro 15.360,00/anno) per attenuare l'impatto della rata del mutuo CDP.

2. **IN VIA SUBORDINATA** (Scaglionamento Lotto 2): Sospendere l'allestimento del Lotto 2 (Via Canellina) nelle more del definitivo collaudo dell'opera idraulica sul torrente (Euro 939.826,76), evitando il raddoppio dei costi fissi d'esercizio nei primi anni di gestione.

3. **LA SEPARAZIONE CONTABILE DEI CODICI CUP:** Disporre una distinta tracciabilità contabile delle note giustificative di spesa sui portali REGiS/BDAP per scongiurare contestazioni sui cofinanziamenti pubblici.

ADDENDUM METODOLOGICO:
MATRICI DI STRESS TESTE ROBUSTEZZA DEL MODELLO

A. Matrice di Stress Test: Lotto 1 – Via dei Cipressi (43 Stalli)
Capacità Teorica Massima: 43 x 365 = 15.695 notti/anno

Pernottamenti Annui	Tasso Occupazione	Ricavi Complessivi (Euro 20)	Risultato EBT Scenario A	Risultato EBT Scenario B	Valutazione di Sostenibilità Contabile
785 notti	5,0%	Euro 15.700,00	- Euro 32.300,00	- Euro 9.500,00	Margine operativo negativo in entrambe le opzioni.
1.260 notti	8,0%	Euro 25.200,00	- Euro 22.800,00	Euro 0,00	BREAK-EVEN POINT – SCENARIO B.
2.028 notti	12,9%	Euro 40.560,00	- Euro 7.440,00	+ Euro 15.360,00	STIMA BASE REALE ANCC (Conduzione Diretta).
2.400 notti	15,3%	Euro 48.000,00	Euro 0,00	+ Euro 22.800,00	BREAK-EVEN POINT – SCENARIO A.

B. Matrice di Stress Test: Lotto 2 – Via Canellina (64 Stalli)
Capacità Teorica Massima: 64 X 365 = 23.360 notti / anno

Pernottamenti Annui	Tasso Occupazione	Ricavi Complessivi (Euro 20)	Risultato EBT Scenario A	Risultato EBT Scenario B	Valutazione di Sostenibilità Contabile
1.168 notti	5,0%	Euro 23.360,00	- Euro 33.240,00	- Euro 5.240,00	Disavanzo d'esercizio permanente.
1.430 notti	6,1%	Euro 28.600,00	- Euro 28.000,00	Euro 0,00	BREAK-EVEN POINT – SCENARIO B.
2.028 notti	8,7%	Euro 40.560,00	- Euro 16.040,00	+ Euro 11.960,00	STIMA BASE REALE ANCC (Conduzione Diretta).
2.830 notti	12,1%	Euro 56.600,00	Euro 0,00	+ Euro 28.000,00	BREAK-EVEN POINT – SCENARIO A.

C. Matrice di Stress Test Consolidata: Scenario Cumulativo (107 Stalli Totali)
Capacità Teorica Massima: 107 X 365 = 39.055 notti / anno

Pernottamenti Annui	Tasso Occupazione	Ricavi Complessivi (Euro 20)	Risultato EBT Scenario A	Risultato EBT Scenario B	Valutazione di Sostenibilità Contabile
2.028 notti	5,2%	Euro 40.560,00	- Euro 64.040,00	- Euro 13.240,00	ASINTOTO DELLA DOMANDA / CANNIBALIZZAZIONE.
2.690 notti	6,9%	Euro 53.800,00	- Euro 50.800,00	Euro 0,00	BREAK-EVEN POINT CONSOLIDATO – SCENARIO B.
5.230 notti	13,4%	Euro 104.600,00	Euro 0,00	+ Euro 50.800,00	BREAK-EVEN POINT CONSOLIDATO – SCENARIO A.

D. CLAUSOLA DI ROBUSTEZZA E REPLICABILITÀ DELLA METODOLOGIA

Le conclusioni della presente relazione risultano sostanzialmente stabili rispetto ai diversi scenari di domanda esaminati nelle matrici di sensitività sopra riportate.
Ne consegue che gli elementi di criticità evidenziati attengono alla struttura economica complessiva dell'intervento.
Le elaborazioni economiche riportate sono integralmente replicabili da qualsiasi revisore indipendente utilizzando esclusivamente i dati ufficiali richiamati nella presente relazione e le formule di calcolo esplicitate. La replicabilità costituisce elemento essenziale della presente metodologia di audit.

TABELLA DEGLI ACRONIMI E ABBREVIAZIONI RICHIAMATE

Acronimo	Descrizione Estesa	Note e Funzione Istituzionale	Riferimento
ANCC	Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti	Maggiore associazione di tutela e rappresentanza del turismo in autocaravan in Italia.	coordinamentocamperisti.it
BDNCP	Banca Dati Nazionale dei Contratti Pubblici	Piattaforma ANAC di tracciabilità, trasparenza e digitalizzazione degli appalti pubblici.	Portale ANAC
BEP	Break-Even Point	Punto di pareggio espresso in pernottamenti notturni necessari a coprire i costi operativi.	Parametro di Bilancio
CapEx	Capital Expenditures	Spese in conto capitale destinate agli investimenti strutturali e opere materiali.	Concetto Contabile
CDP	Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	Istituto finanziario pubblico erogatore dei mutui passivi comunali.	Portale CDP

Acronimo	Descrizione Estesa	Note e Funzione Istituzionale	Riferimento
CUP	Codice Unico di Progetto	Codice identificativo della spesa pubblica erogata dallo Stato e dalle Regioni.	Portale OpenCUP
EBT	Earnings Before Taxes	Indicatore economico di bilancio che misura il margine operativo d'esercizio ante imposte.	Parametro di Bilancio
IoT	Internet of Things	Dispositivi hardware (sbarre, casse, telecamere) connessi in rete per automazione varchi.	Tecnologia IoT
MITUR	Ministero del Turismo	Dicastero erogatore del Fondo aree di sosta e turismo di prossimità.	ministeroturismo.gov.it
OPEX	Operational Expenditures	Costi operativi e spese correnti di gestione manutentiva e funzionamento ordinario.	Concetto Contabile
PEF	Piano Economico Finanziario	Modello previsionale di proiezione dei costi e dei ricavi d'esercizio dell'infrastruttura.	Elaborato Tecnico
T.A.R.	Tribunale Amministrativo Regionale	Organo giurisdizionale competente sui ricorsi contro gli atti della PA.	Giustizia Amministrativa
TUEL	Testo Unico Enti Locali	D.Lgs. 267/2000 – Normativa di riferimento per i bilanci e la finanza locale.	Normativa

INVITO AL CONFRONTO E RISCONTRO VIA PEC

La presente analisi viene resa in uno spirito di leale e aperta collaborazione istituzionale, a supporto delle valutazioni di competenza dell'Amministrazione e degli Organi di Controllo.

Qualora codesto Comune disponga di elementi integrativi, precisazioni o controdeduzioni rispetto ai dati e agli atti esaminati nella presente relazione, si invita a trasmettere formale riscontro all'indirizzo PEC associativo (ancc@pec.coordinamentocamperisti.it), al fine di consentire un pieno contraddittorio tecnico e l'eventuale aggiornamento della presente ricostruzione.

ALLEGATI

1. Statuto comprensivo di verbale assemblea ANCC e documenti della Presidente.
2. Copia in file .doc e in file .pdf della presente relazione.

Fatto, letto e sottoscritto. Firenze 12 agosto 2026

Isabella Cocolo, Presidente dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

I PUNTI ESSENZIALI CHE DEVE CONTENERE UN PROGETTO

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.

COMUNE DI MONTENERO DI BISACCIA E FINANZIAMENTI PUBBLICI

Relazione sulla sostenibilità economico-finanziaria e sulla conformità della pianificazione, progettazione e futura gestione della Area per la sosta temporanea per le autocaravan presso l'ex Stadio Capolaserra, denominata anche "Area Sosta Camper Madonna di Bisaccia"

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI
Insieme in azione dal 1985
www.coordinamentocamperisti.it www.incamper.org

Firenze, 31 luglio 2026

AL COMUNE DI MONTENERO DI BISACCIA

Per il tramite della Segreteria del Consiglio / Ufficio di Presidenza e Protocollo inviare:
Al Responsabile del Servizio Tecnico / R.U.P.
Ai Componenti della Giunta Comunale
Al Collegio dei Revisori dei Conti
Al Sindaco
Ai Membri del Consiglio Comunale
Al Segretario Comunale

e per conoscenza e competenza
Alla Procura Regionale della Corte dei Conti – Molise
Al Ministero dell'Economia e delle Finanze
Al Ministero del Turismo

Alle redazioni di:
inCAMPER
Montenero Notizie
Termoli OnLine
Nuove Direzioni
Primonumero
Chiaro Quotidiano

Oggetto: Relazione economico-finanziaria indipendente inerente la realizzazione e la gestione dell'Area Attrezzata per la sosta temporanea di autocaravan (*capacità certificata in 18 piazzole in base agli elaborati di progetto esecutivo*) presso l'ex Stadio Capolaserra (denominata anche "Area Sosta Camper Madonna di Bisaccia")

Riferimento finanziario: Quadro economico complessivo di 157.000,00 euro, di cui 108.000,00 euro finanziati dal Ministero del Turismo (*Fondo aree di sosta e turismo di prossimità, ex* D.L. 121/2023) e 49.000,00 euro finanziati quale quota di cofinanziamento tramite mutuo passivo contratto dal Comune presso Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (Posizione 6234783).

Pregiatissimi in indirizzo, ciascuno per la propria competenza e/o conoscenza.
La sottoscritta Isabella Cocolo, domiciliata ai fini della presente in FIRENZE in via di San Niccolò 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI** (*codice fiscale 92097020348*), in seguito ANCC, espone quanto segue.

LEGITTIMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE E METODOLOGIA DI AUDIT
L'Associazione scrivente, da 41 anni costituisce la maggiore realtà rappresentativa a livello nazionale dei soggetti che circolano in autocaravan, la cui titolarità e il cui interesse collettivo sono stati formalmente riconosciuti in oltre 35 pronunce giurisprudenziali dei Tribunali Amministrativi Regionali (T.A.R.).

Al fine di garantire l'oggettività della presente perizia, si esplicitano le regole di calcolo e i limiti d'indagine adottati:

1. **L'istruttoria e le fonti di tracciabilità**
   In questa fase di indagine si è privilegiata la raccolta dei dati direttamente accessibili al momento dell'estrazione iniziando dall'Albo Pretorio comunale (*sezioni correnti e archivi storici*), provvedendo all'archiviazione in locale di tutta la documentazione utile per la successiva analisi (*a titolo puramente esemplificativo ma non esaustivo: Delibere di Giunta, Progetti Esecutivi, Relazioni Tecniche, Bandi e Disciplinari*).
   E parimenti, per arginare la vasta mole di informazioni insite nei sistemi ministeriali, le ricerche sono state rigorosamente contenute e focalizzate attraverso l'utilizzo di parole chiave specifiche (*quali: "autocaravan", "camper", "aree di sosta", "turismo itinerante" eccetera*). L'indagine documentale è stata quindi progressivamente incrociata e validata interrogando le banche dati nazionali di tracciabilità strettamente pertinenti al caso in esame, ovvero: **OpenCUP, BDNCP e SIOPE** (*per la decodifica istituzionale e le specifiche funzioni di ciascuna piattaforma si rimanda all'apposita Tabella degli Acronimi posta in calce alla presente relazione).*

   Nota di archiviazione documentale

   Si precisa espressamente che tutti i file e i documenti citati nella presente relazione sono fisicamente e digitalmente disponibili in via esclusiva presso l'archivio della scrivente. Tale cautela operativa si è resa indispensabile in quanto, per ovvie ragioni sistemistiche, gli eventuali link di accesso ai portali istituzionali potrebbero non essere più funzionanti in sede di successiva interrogazione.
   Ciò è dovuto alla fluidità informatica di sistemi quali gli Albi Pretori online, che, per prassi di legge, rimuovono i dati dalla libera consultazione corrente decorsi i 15 giorni di pubblicazione obbligatoria. Pertanto, chiunque cerchi oggi tali documenti sui portali istituzionali potrebbe non trovarli più: le copie acquisite tempestivamente e conservate in locale dall'Associazione costituiscono l'unica documentazione superstite per la verifica oggettiva dei dati esposti.

2. **Esclusività delle fonti ufficiali**
   Ogni singolo dato o parametro economico riportato nella presente relazione si fonda esclusivamente sui documenti amministrativi redatti e pubblicati dall'Amministrazione di Montenero di Bisaccia sulla Piattaforma telematica di gara. Nello specifico, i dati sono stati estratti dalla Determinazione n. 561 del 03/07/2026, dalla "Relazione Generale e Conto Economico" (*Doc. A1*), dalla "Relazione Tecnica" (*Doc. A2*), dal Bando (*CIG: BC48BDE93B*) e dal relativo Disciplinare di Gara a firma del R.U.P. Ing. Angelica Marinelli.

3. **Lag temporale dei sistemi SIOPE/OpenCUP**
   Nell'esaminare lo stato di avanzamento contabile, si tiene conto del fisiologico ritardo di allineamento informatico tra l'adozione degli atti comunali e la registrazione sui server dello Stato. Restano tuttavia cogenti i rigidi cronoprogrammi ministeriali (*esempio termine perentorio del 30 giugno 2026 per la conclusione dei cantieri e del 31 luglio 2026 per la trasmissione dei contratti di gestione*).

4. **Distinzione tra investimento (CapEx) e gestione (OPEX)**
   L'ottenimento del contributo statale per la realizzazione materiale dell'opera non garantisce in via automatica la sostenibilità gestionale della stessa. L'infrastruttura è considerata in equilibrio solo qualora i costi incomprimibili di gestione e manutenzione (OPEX) trovino reale copertura nei flussi di cassa generati dagli utenti.

ANAGRAFICA, IDENTITÀ TERRITORIALE E LOGISTICA D'AREA (INQUADRAMENTO ISTAT ED ECONOMICO)

L'inquadramento territoriale, logistico e demografico di riferimento, propedeutico alla corretta stima dei flussi e della vocazione dell'area, è il seguente:

- **Popolazione e Superficie:** 6.200 residenti su una superficie di 93,32 km².
- **Attrattività turistica:** La documentazione progettuale dell'Ente (*Doc. A1*) ammette formalmente che la Regione Molise si colloca all'ultimo posto nella classifica degli arrivi stranieri in Italia e che, secondo i dati ufficiali Agenzia Nazionale del Turismo(ENIT), il territorio "NON ESISTE nella mappa delle mete del turismo internazionale".
- **Ubicazione e servizi limitrofi:** L'infrastruttura ricettiva è situata in una zona periferica, formalmente descritta negli atti come "lontana dal centro sociale ed urbanistico di Montenero di Bisaccia", all'intersezione con l'ingresso della zona dei calanchi. Il contesto adiacente viene definito in uno stato di "sostanziale abbandono" con strutture in disuso. I documenti non recano l'indicazione di presidi sanitari o commerciali limitrofi a servizio dei fruitori.
- **Viabilità:** In merito alla raggiungibilità, il progettista certifica testualmente che il sistema di mobilità turistica "non funziona per via della carenza delle vie di comunicazione" e descrive gli itinerari di prossimità come costituiti da "piccole piste che costeggiano campi di grano e orzo in un percorso a saliscendi" tra i calanchi e gli antichi tratturi della transumanza.
- **Clima e criticità geomorfologiche:** L'area confina con i "Calanchi di Montenero", formazioni geologiche interessate da "forme da erosione idrica accelerata" e versanti spogli in "rapida evoluzione". Tale morfologia sussiste a causa di un regime climatico locale caratterizzato da "una lunga estate secca e precipitazioni intense e concentrate". Nonostante la contiguità con tale instabilità idrogeologica, la Relazione Tecnica ufficiale dichiara di "non procedere ad indagini idrogeologica, geotecnica e sismica di dettaglio".

INQUADRAMENTO PROCEDURALE E COSTI DI REALIZZAZIONE

L'intervento in oggetto rientra nei finanziamenti del D.L. 121/2023.
Il Comune ha indetto una procedura aperta per l'affidamento in concessione decennale del servizio di gestione dell'area (*CIG: BC48BDE93B*), con integrale trasferimento del rischio operativo in capo al concessionario.
Il quadro economico per la costruzione dell'opera (*Doc. C11*) ammonta a complessivi 156.775,33 euro (arrotondati a 157.000,00 euro negli atti).

La copertura di tale somma è suddivisa in:

- **108.000,00** euro derivanti da contributo del Ministero del Turismo.
- **49.000,00** euro derivanti da mutuo acceso dal Comune presso Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (*Posizione 6234783*). Il numero di stalli realizzati, come certificato dal paragrafo 2.2 della Relazione Tecnica (*Doc. A2*), è pari a **18 piazzole**.

ANALISI DEL CONTO ECONOMICO PREVISIONALE E CONTRADDIZIONI DELL'ENTE

Secondo quanto riportato nel documento "A1 - Relazione Generale e Conto Economico", Capitolo 10, allegato al progetto esecutivo, l'Amministrazione ha posto a base di gara proiezioni d'esercizio che palesano gravi e insanabili contraddizioni logiche e documentali rispetto alle imposizioni del Disciplinare di Gara:

- **Stima dei ricavi annuali (*56.700,00 euro*):** Il calcolo del Comune si basa matematicamente sull'ipotesi di 18 stalli, occupati al 50%, per soli 210 giorni di apertura annuale, applicando la tariffa di 30,00 euro. Si rileva una palese forzatura commerciale: i ricavi sono stimati imponendo sempre l'applicazione della tariffa massima consentita dal bando (*fissata proprio a 30,00 euro dall'Art. 3 del Disciplinare*), senza alcuna flessibilità per la bassa stagione.
- **Contraddizione sui giorni di apertura (*210 vs 365 giorni*):** Mentre il Conto Economico asseverato basa i costi e i ricavi su 210 giorni di attività, l'Articolo 8 del Disciplinare di Gara impone perentoriamente al concessionario che: "Il servizio dovrà essere attivo n. 12 (dodici) mesi / anno". Tale discrasia invalida l'intero impianto: si obbliga l'operatore a sostenere costi di presidio e utenze per 365 giorni, avendone calcolati a bilancio solo 210.
- **Stima dei Costi (OPEX) e l'anomalia TARI:** Il Comune stima i costi fissi e variabili in 35.541,20 euro annuali. Tra le voci analitiche (*personale, pulizie, utenze*), spicca l'evidente sottostima della Tassa sui Rifiuti (TARI), quantificata in appena 186,37 euro annui. Una cifra del tutto incompatibile con le tariffe commerciali per lo smaltimento dei rifiuti prodotti da una stima teorica di oltre 3.100 pernottamenti annui.
- **Ammortamento e canone:** L'Ente inserisce un ammortamento annuale di Euro 15.677,53, a fronte di un canone di concessione base posto a favore del Comune di soli 3.173,82 euro.
- **La "trappola" dell'obsolescenza tecnologica e il fondo di ripristino:** Il Bando ministeriale impone la totale automazione dell'area (*sbarre IoT, casse automatiche, telecamere per controllo accessi*). Tali apparecchiature hardware, esposte costantemente alle intemperie, hanno un ciclo di vita utile stimabile in non più di 5 anni. A fronte di una concessione obbligatoria di 10 anni, il gestore sarà inevitabilmente costretto a reinvestire per l'aggiornamento e la sostituzione degli impianti a metà mandato, oltre a dover riconsegnare l'infrastruttura al Comune in perfetto stato di efficienza. Nel Conto Economico dell'Ente si rileva la totale assenza di un "fondo di accantonamento e ripristino", aggravando ulteriormente la già prearia sostenibilità per l'operatore privato.

VALUTAZIONE INDIPENDENTE SUI FLUSSI STORICI DI SETTORE (ANCC)

La valutazione indipendente condotta dalla ANCC, ricalibra le stime sulla base dei flussi storici maturati e consolidati dalla pluriennale esperienza acquisita nel comparto del turismo itinerante nelle aree interne a spiccata vocazione agricola.

Adottando conseguentemente il parametro standard prudenziale di 550 pernottamenti annui e una tariffa media ponderata di mercato pari a 18,00 euro (*a fronte dei 30,00 euro ipotizzati dall'Ente*), si prospettano i seguenti due scenari operativi oggettivi su un ricavo base stimato di 9.900,00 euro:

Tabella di conto economico comparato (Montenero di Bisaccia - 18 Stalli)

Voce di Bilancio Operativo (OPEX)	SCENARIO A (Gestione Esterna) valore in euro	SCENARIO B (Gestione Diretta) valore in euro	Note Tecniche e parametriche di calibrazione
Ricavi Annui da Sosta (Flussi Storici)	+ 9.900,00	+ 9.900,00	Proiezione reale prudenziale basata su 550 notti/anno a tariffa ponderata di 18,00 Euro.
Canone di Concessione Base	- 3.173,82	0,00	Canone posto a base d'asta (Determina 561/2026). Azzerato in Scenario B (l'Ente non versa canoni a sé stesso).
Costi Operativi (Presidio, Utenze, Pulizie, TARI)	- 14.900,00	- 4.500,00	Stima prudenziale ANCC (nettamente inferiore ai 35.541,20 € teorizzati dal Comune). Abbattuta in Scenario B tramite auto-impiego e ottimizzazione.
Totale oneri operativi (OPEX)	- 18.073,82	- 4.500,00	Spese correnti annue fisse di funzionamento dell'infrastruttura.
Risultato netto d'esercizio (EBT)	**- 8.173,82**	**+ 5.400,00**	

Nota di lettura ai margini operativi:

- **SCENARIO A (Gestione esterna / Concessione a privati):** Oltre a versare il canone base di 3.173,82 euro, l'operatore sopporterebbe i costi incomprimibili di presidio e pulizia, maturando un margine netto negativo di -8.173,82- euro/ anno (*con un Punto di pareggio stimato ad almeno 1.005 notti annue*). Si evidenzia peraltro che qualora l'operatore dovesse sostenere integralmente i costi OPEX teorizzati nel PEF del Comune pari a 35.541,20 euro, lo scostamento passivo rispetto ai flussi reali storici risulterebbe assolutamente insostenibile.
- **SCENARIO B (Gestione in economia / Auto-impiego municipale):** Scomputando il canone e ottimizzando i costi fissi (4.500,00 euro annui), il Punto di pareggio scende a 250 notti/anno, generando un margine utile di **5.400,00+** euro / anno.

IMPATTO FINANZIARIO SUL BILANCIO COMUNALE

Come richiamato in premessa, la quota di cofinanziamento dell'infrastruttura (*49.000,00 euro*) è stata garantita tramite l'accensione di un mutuo passivo presso Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (*Posizione 6234783*).

L'estinzione di tale mutuo produce rate costanti (*quota capitale più interessi*) a carico del bilancio comunale. Parallelamente, in caso di aggiudicazione della gara, le entrate previste a favore del Comune si attestano sul canone annuo base di 3.173,82 euro.

L'analisi finanziaria evidenzia oggettivamente che il flusso in entrata dal concessionario (*3.173,82 euro annui*) rischia di risultare gravemente insufficiente a garantire l'integrale e serena copertura della rata di ammortamento (*quota capitale e quota interessi*) del mutuo contratto, generando un potenziale squilibrio occulto a carico della collettività.

La valutazione dello scenario di rischio finanziario e danno erariale
A tale squilibrio strutturale si aggiunge un gravissimo scenario di rischio legato alle tempistiche e alle penali ministeriali.
L'Avviso (Articolo 8, comma 1) fissa il termine perentorio del 30 giugno 2026 per la conclusione degli interventi.
Parimenti, il recente Decreto direttoriale di modifica fissa al 31 luglio 2026 il termine ultimo per la formale trasmissione al Ministero dell'accordo decennale di gestione. Qualora le gravi incongruenze del PEF determinassero una gara deserta o una celere risoluzione per impossibilità sopravvenuta del concessionario, il Comune si troverebbe con un'opera inutilizzabile e subirebbe la revoca automatica e la decadenza dall'intero contributo statale di 108.000,00 euro, con l'obbligo di restituire le eventuali quote già percepite. In tale scenario, l'Ente sarebbe costretto a coprire l'intero importo dell'opera attingendo alla spesa corrente, dovendo peraltro continuare a pagare le rate del mutuo acceso. Tale scenario integra gli estremi di un potenziale e ingente danno erariale.

CROSS-ANALYSIS E RISCHIO DI GARA DESERTA

Adottando come benchmark d'indagine l'investimento medio parametrico (*CapEx*) di circa 8.700 euro per stallo approvato a Montenero di Bisaccia, la pluriennale esperienza maturata e consolidata dalla ANCC nel comparto rileva come modelli gestionali (*OPEX*) analoghi, imposti a piccoli centri dell'entroterra privi di flussi turistici massivi, convergano sistematicamente verso il Registro Nazionale delle Gare Deserte.
Tale evidenza empirica conferma l'inefficacia e la pericolosità di scaricare sull'operatore privato oneri e rischi operativi manifestamente sproporzionati rispetto alle reali dinamiche del mercato itinerante.

NOTA DI QUALIFICA METODOLOGICA DELL'ESTENSORE

La presente perizia indipendente è stata redatta applicando i moduli standard di Capital Budgeting e calibrando i Break-Even Point sui profili d'uso effettivi del turismo itinerante, avvalendosi in via esclusiva degli atti ufficiali protocollati e depositati dal Comune sulla piattaforma Asmecomm, mantenendo inalterati per comparazione i criteri di sostenibilità economico-gestionale consolidati dalla prassi associativa.

L'ANCC:

a) avendo come scopo statutario l'accrescimento della consapevolezza e lo sviluppo fattivo del turismo itinerante, della sicurezza stradale e delle relative infrastrutture;
b) operando in costante sinergia con le Pubbliche Amministrazioni;
c) intervenendo professionalmente per ottimizzare l'allocazione delle risorse pubbliche messe a disposizione dei Comuni dal Governo centrale;
d) considerando che l'erogazione dei fondi ministeriali destinati alle infrastrutture per lo sviluppo del turismo possono benissimo essere utili a una città per migliorare gratuitamente il Piano Comunale di Protezione Civile,

con la presente presenta:

1. ISTANZA DI RIESAME IN AUTOTUTELA

Dai dati ufficiali estratti dalla documentazione di gara emergono marcati scostamenti tra le proiezioni teoriche di occupazione (*saturazione fissa al 50% a 30,00 Euro/notte per 210 giorni*) e le effettive limitazioni logistiche, infrastrutturali e turistiche territoriali esplicitamente ammesse dai progettisti, nonché una divergenza strutturale tra l'incasso del canone di concessione e l'onere finanziario del mutuo contratto dall'Ente.
Emerge altresì il rischio che l'inagibilità economico-finanziaria della gara d'appalto (CIG: BC48BDE93B) conduca a una dichiarazione di gara deserta o al successivo fallimento gestorio del concessionario, compromettendo il rispetto del cronoprogramma vincolante imposto dal Ministero del Turismo.

2. ISTANZA

affinché codesta Spettabile Amministrazione voglia valutare, nell'esercizio dei propri poteri di autotutela amministrativa (ex art. 21-nonies L. 241/1990) e a tutela dell'equilibrio di bilancio:

In via principale: Disporre la sospensione/riesame della procedura di gara in corso al fine di riparametrare le condizioni del Piano Economico-Finanziario (*PEF*) a base d'asta, riducendo/azzerando il canone di concessione e riequilibrando i costi operativi, rendendo così l'affidamento sostenibile per gli operatori privati nel rispetto dei vincoli dell'Avviso Ministeriale.

In via subordinata: Qualora la gara per la concessione a terzi dovesse andare deserta, interpellare tempestivamente il Ministero del Turismo per verificare la possibilità di adozione del modello organizzativo in gestione diretta/in economia (Scenario B), che garantisce un margine utile d'esercizio valutato in + 5.400,00 Euro/anno, salvaguardando il finanziamento concesso ed evitando l'insorgere di potenziale danno erariale.

Grazie per l'attenzione e a leggervi.

Isabella Cocolo Presidente dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

In allegato: documento di riconoscimento.

Fatto, letto e sottoscritto il 31 luglio 2026

TABELLA DEGLI ACRONIMI ED ABBREVIAZIONI RICHIAMATE NELLA RELAZIONE

Acronimo	Descrizione Estesa	Note e Funzione Istituzionale	Riferimento
ANCC	Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti	Maggiore associazione di tutela e rappresentanza del turismo in autocaravan in Italia.	coordinamentocamperisti.it
BDNCP	Banca Dati Nazionale dei Contratti Pubblici	Piattaforma ANAC di tracciabilità, trasparenza e digitalizzazione degli appalti pubblici.	Portale ANAC
BEP	Break-Even Point	Punto di pareggio espresso in pernottamenti notturni necessari a coprire i costi operativi.	Parametro di Bilancio
CapEx	Capital Expenditures	Spese in conto capitale destinate agli investimenti strutturali e opere materiali.	Concetto Contabile
CDP	Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	Istituto finanziario pubblico erogatore dei mutui passivi comunali.	Portale CDP
CUP	Codice Unico di Progetto	Codice identificativo della spesa pubblica erogata dallo Stato e dalle Regioni.	Portale OpenCUP
EBT	Earnings Before Taxes	Indicatore economico di bilancio che misura il margine operativo d'esercizio ante imposte.	Parametro di Bilancio

Acronimo	Descrizione Estesa	Note e Funzione Istituzionale	Riferimento
IoT	Internet of Things	Dispositivi hardware (sbarre, casse, telecamere) connessi in rete per automazione varchi.	Tecnologia IoT
MITUR	Ministero del Turismo	Dicastero erogatore del Fondo aree di sosta e turismo di prossimità.	ministeroturismo.gov.it
OPEX	Operational Expenditures	Costi operativi e spese correnti di gestione manutentiva e funzionamento ordinario.	Concetto Contabile
PEF	Piano Economico Finanziario	Modello previsionale di proiezione dei costi e dei ricavi d'esercizio dell'infrastruttura.	Elaborato Tecnico
T.A.R.	Tribunale Amministrativo Regionale	Organo giurisdizionale competente sui ricorsi contro gli atti della PA.	Giustizia Amministrativa
TUEL	Testo Unico Enti Locali	D.Lgs. 267/2000 – Normativa di riferimento per i bilanci e la finanza locale.	Normativa

LA SOLUZIONE È FAR ATTIVARE UN CAMPEGGIO MUNICIPALE

Il Campeggio Municipale è altresì un valore aggiunto al PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE

Ormai è chiaro a tutti che occorre intervenire rapidamente per superare l'attuale crisi economica per evitare criticità sociali. Si tratta di un grande impegno che richiede la partecipazione di tutti per organizzare le risorse nazionali al fine di far vivere ai turisti e ai cittadini tutti i nostri territori, fornendo loro la certezza di trovare la tutela della loro vita e dei loro beni, la migliore accoglienza. L'impegno è notevole e, per questo motivo, rappresenteremo una soluzione per ogni singolo settore.

Le soluzioni che rappresenteremo potranno diventare realtà unicamente se entrerai in azione perché, se non entri in azione tu per primo, non puoi pensare che altri lo facciano per te. La prima azione è inviare questo documento via mail o PEC al Governo, ai parlamentari e agli organi di informazione con la richiesta di attivare rapidamente tavoli tecnici per trasformare questa soluzione in realtà: i loro indirizzi li trovi aprendo www.insiemeinazione.com.

I Campeggi Municipali non sono una novità, infatti, sono operativi da decenni nella vicina Francia che è la meta preferita per chi pratica il turismo itinerante, generando da sempre introiti economici indotti non indifferenti utili per tutta la collettività, in sintesi una realtà degna di essere anche da noi realizzata in quanto vincente, sotto ogni punto di vista, perché preferita da chi pratica il turismo itinerante.

Purtroppo, in Italia, chi ha governato non ha compreso l'importanza di detto settore e, il non modificare alla radice le normative in vigore ha fatto sì che miliardi di lire e milioni di euro spesi nei decenni non siano serviti per sviluppare l'accoglienza diretta a chi pratica il turismo itinerante. Infatti, ancora oggi, in Italia, su 7.896 comuni, ci sono complessivamente, SOLO 3.000 CAMPEGGI tra municipali e privati.

Inoltre, circa la metà di detti campeggi sono stagionali con la conseguenza di:

- aumentare i costi di gestione e, di conseguenza, praticare tariffe da soggiorno in albergo;
- un'occupazione limitata a pochi mesi che impediscono ai dipendenti di programmare il loro futuro;
- "fare il pieno" ma che non comporta per la nazione un aumento del PIL presente ma anche futuro perché, i turisti che si vedono respinti, troveranno accoglienza in altre nazioni e i loro ragazzi saranno i loro futuri clienti perché detti luoghi faranno parte della loro gioventù.

Ecco perché i Campeggi Municipali, essendo infrastrutture strategiche di pubblica utilità, sono una soluzione per:

- aumentare il PIL;
- attivare l'occupazione già nella fase di progettazione e allestimento;
- creare nuovi posti di lavoro a tempo indeterminato per la gestione e promozione;
- praticare tariffe decisamente inferiori a quelle generalmente praticate nei campeggi privati;
- consentire il soggiornare anche a chi ha un basso reddito;
- indirizzare il turismo scolastico per fargli scoprire i territori che compongono la nazione;
- ricevere il turismo della terza età che apprezza luoghi rilassanti;
- ospitare il turismo in tenda, in moto, in caravan, in autocaravan, autobus turistici eccetera;
- disporre di un'area attrezzata per ospitare eventi cittadini pubblici e privati;
- accogliere i veicoli e il personale della Protezione Civile in caso di emergenza.

I FRUITORI DI UN CAMPEGGIO MUNICIPALE

Veicoli della Protezione Civile e di soccorso ai cittadini in caso di emergenze

Cittadini per eventi culturali e mercati

Cittadini per feste sul prato

Turisti con autocaravan

Turisti con autoveicolo e caravan

Turisti con autobus

Turisti con autoveicolo con tenda apribile sul tetto

Turisti con autoveicolo e carrello tenda

Turisti solo con tenda

Turisti con solo sacco a pelo

IL VIAGGIATORE E I SUOI INTERESSI

In questo numero:

in AZIONE
- Dalle Alpi alla Sicilia
- La disinformazione
- Divieti illegittimi alle autocaravan

in FORMATI
- Conoscere la terra
- Il castagno

in ASCOLTO
- Come nasce un podcast: terza parte

www.nuovedirezioni.it

In questo numero:

ITINERARI
- L'Oman

SCIENZE E SOCIETÀ
- L'ingegneria del ribasso e il China Shock

RACCONTI OLTRE L'OVVIO
- Tre mostre

ARTE IN CITTÀ
- Paolo Roversi

Il Campeggio Municipale 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 e ancora utili: perché turismo è anche recupero di ciò che apparentemente ha perso valore economico, politico, sociale, culturale.

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 consegni ai disoccupati una reale speranza nonché strumenti utili a creare od occupare un nuovo posto di lavoro. Programmi che dichiarino quali obbiettivi 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 essa 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.

La scelta francese, un esempio da imitare

Data: 28 maggio 2026
A: info@coordinamentocamperisti.it
Oggetto: L'accoglienza in Francia

Siamo arrivati in un paesino vicino alle mete famose della Loira ed ecco una breve sequenza il cartello che abbiamo trovato all'ingresso del CAMPEGGIO MUNICIPALE dove tutto era perfettamente funzionante e gratuito: il verde, una fontana per caricare l'acqua potabile e la possibilità di scaricare le acque reflue dall'autocaravan in modo ecologico.

All'interno era presente una cassetta per la raccolta di offerte precisando che quanto raccolto sarebbe andato alle scuole comunali per le necessità degli alunni e un cartello a firma del sindaco che ringraziava per la visita, invitando a visitare il paese e sostenerlo acquistando nei piccoli negozi quanto utile al nostro viaggio.

Scrivetelo nelle vostre mail al vostro sindaco.

Ciao, Beppe.

LA SOLUZIONE

I Campeggi Municipali sono la soluzione

Campeggi Municipali, perché non dobbiamo dimenticare chi fa turismo in moto, in bicicletta, portandosi appresso 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 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 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.

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 e 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: RAZIONALIZZAZIONE DELLA RICETTIVITÀ

Una migliore capacità ricettiva, suddividendo in:

A1. 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;

A2. area ristorazione e per attività ludiche al coperto;

A3. area tende (per coloro che arrivano con bus turistici, scolari, terza età eccetera);

A4. area caravan (per i lunghi soggiorni e/o rimessaggi);

A5. area autocaravan (area di mobilità con tariffe promozionali);

A6. area case mobili (affitto ai turisti e/o ai residenti);

A7. area per accogliere gli animali domestici al seguito dei fruitori;

A8. area per accogliere, come rimessaggio all'aperto, le autocaravan e caravan.

CAMPEGGIO MUNICIPALE: I VANTAGGI

a) Possibilità di praticare tariffe inferiori del 70% rispetto ai campeggi esistenti.

b) 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.

c) Consente alla comunità locale di avere a disposizione un centro per creare eventi di aggregazione per i cittadini residenti, sviluppando interscambi economici e culturali.

d) Area a costo "zero" per gli interventi in emergenza della Protezione Civile.

e) Supera il concetto di gestione stagionale affidandone lo sviluppo ad Associazioni locali di volontariato o ONLUS oppure di Comitati Locali.

f) Attiva contratti di impegno con suddetti soggetti al fine di garantire l'aumento delle presenze, un impegno concreto e verificabile per attivare il TURISMO INTEGRATO.

g) Promuove nuove sinergie tra l'amministrazione comunale, i commercianti, gli artigiani, i ristoratori, gli industriali e le ProLoco.

h) 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.

LA BASE PER ATTIVARE IL RINASCIMENTO SOCIOECONOMICO

PREMESSO CHE:

1) è in atto un'EMERGENZA SOCIO ECONOMICA che aumenterà nei prossimi anni;

2) l'erogazione di bonus e finanziamenti pubblici hanno ingrassato solo chi delinque;

3) i CAMPEGGI MUNICIPALI sono:
   a) beni di Pubblica Utilità che non hanno scopo di lucro;
   b) strutture strategiche sia in pace sia in guerra;
   c) essenziali per affrontare le emergenze;
   d) utili per aumentare l'occupazione e qualificare o riqualificare i cittadini disosccupati;

È DOVERE DEL GOVERNO

e di chi abbiamo delegato con il voto a rappresentarci in Parlamento, decidere se NON intervenire, mantenendo tasse e gabelle che NON essendo commisurate alla capacità contributiva, impediscono ogni possibilità di sviluppo di socioeconomico.

OPPURE INTERVENIRE RAPIDAMENTE, approvando una legge che preveda per le infrastrutture di pubblica utilità, esistenti e future riguardo a tutto quanto necessario per il loro mantenimento, la costruzione, la gestione dei beni e servizi nonché la gestione del personale, l'esenzione completa da tasse, bolli e qualsiasi altro prelievo comunque sia chiamato.

Iniziativa che non danneggerà le entrate dello Stato perché aumenterebbero i guadagni dei cittadini e delle imprese (guadagni soggetti alle imposte di fine anno) visto che i servizi di pubblica utilità avranno più risorse a disposizione per attivare gli acquisti di beni, di progettare e realizzare nuove strutture, di aumentare il loro personale.

DOTAZIONI MINIME

a. **Barriera automatica per ingresso e uscita dotata di batteria elettrica a tampone affinché, in caso di interruzione energia elettrica, apra immediatamente le sbarre. Dotata di pulsante rosso per apertura immediata delle sbarre in caso di emergenza e pulsante verde per collegarsi con un operatore per segnalargli una criticità e/o chiedergli il suo diretto intervento (conversazioni che devono essere sottoposte a registrazione).**

Sbarre (barriere) automatiche alimentate a energia elettrica di 5 m per accesso / di 5 m per uscita

b. **Cassa automatica per pagamenti con carta di credito e in contanti.**

Esempio di cassa automatica

BASECAMP MULTISERVIZIO integra funzionalità di cassa automatica, raccolta dati e possibilità di interfacciamento software.

DETTAGLI TECNICI

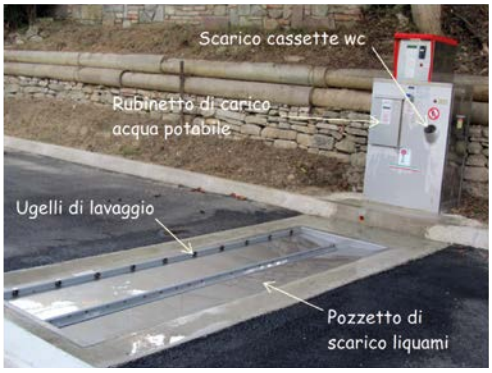
- Struttura in acciaio inox 304 verniciato in materiale poliuretanico
- Sportello interno di sicurezza per contenimento banconote e monete
- Touchscreen capacitivo con vetro antisfondamento
- Accettatore monete e banconote, rendiresto a tre tagli
- POS con carte di credito e debito
- Scanner documenti d'identità
- Scrittore e lettore EASY CARD
- Riscaldatori, ventole di raffreddamento, termostati di controllo
- Stabilizzatore e UPS per controllo automatico spegnimento
- Antifulminazione passiva

DIMENSIONI E PESO

Altezza: 171 cm
Larghezza: 110,5 cm
Profondità: 58,6 cm
Peso: 265 kg / 285 kg (climatizzato)

c. **Tariffa giornaliera massima di 20,00 euro per la sosta e l'utilizzo dei servizi dell'area e massima di 8,00 euro per coloro che sono di passaggio e hanno soltanto necessità di fruire dei servizi.**
d. **Fornitura contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti e periodica rimozione dei rifiuti a carico del Comune.**
e. **Vicinanza di fermate del trasporto pubblico per raggiungere il centro paese e/o luoghi turisticamente interessanti.**
f. **Installazione di un pannello sul quale è riportato in italiano e inglese il regolamento interno dell'area.**
g. **Installazione di un pannello informativo in italiano e in inglese.**

h. Un impianto igienico-sanitario per lo scarico delle acque reflue di autocaravan, caravan, carrabile di prima categoria e autopulente. Gli scarichi vanno convogliati in una fognatura comunale perché è antieconomica sia la progettazione di un sistema di smaltimento sul terreno sia la messa a dimora di una vasca per il contenimento delle acque reflue che, oltre ai lavori di installazione, ciclicamente deve essere svuotata e lavata.



Impianto autopulente in acciaio

Sistema di risciacquo sotto il suolo

i. Un gabinetto autopulente che favorirà peraltro la multifunzionalità dell'area utilizzabile ad esempio per fiere, mercati e altri eventi anche in periodi dell'anno di scarsa o nulla affluenza turistica.

Esempio di gabinetto autopulente

l. Almeno due colonnine autoaffondabili e carrabili per la sola erogazione dell'energia elettrica collocate in uno spazio tale da consentirne la fruizione solo per il tempo della ricarica delle batterie come avviene per le colonnine di ricarica dei veicoli elettrici. L'installazione favorirà peraltro la multifunzionalità dell'area utilizzabile per necessità della Protezione Civile o per fiere, mercati e altri eventi senza necessità di fare ricorso ai generatori di corrente altamente inquinanti.

Esempio di colonnina per l'erogazione di energia elettrica
www.pilomat.com/prodotti/energy

m. Erogatore d'acqua a colonna multifunzione, progettato per dissetare **sia animali che persone e per effettuare rifornimenti idrici,** con le seguenti caratteristiche:

1. Struttura Principale
- Colonna in acciaio inox o ghisa, resistente alle intemperie (per uso urbano o parchi).
- Altezza circa 1 metro – 1,20 m.
- Fissata al suolo con base stabile.

2. Vaschetta Bassa per Animali
- Posizionata alla base della colonna, a circa 10-20 cm da terra.
- Leggermente inclinata per evitare ristagni d'acqua.
- Collegata a uno scarico o dotata di foro di drenaggio.
- L'acqua scorre solo durante l'attivazione del rubinetto, per evitare sprechi.

3. Zampillo per dissetare gli Esseri Umani
- Rubinetto a pressione o a pulsante.
- Dotato di foro sul beccuccio per generare uno zampillo verso l'alto, così da poter bere direttamente senza usare bottiglie o bicchieri.
- Lo zampillo esce solo durante la pressione del pulsante, per igiene e risparmio.

Esempio di colonna multifunzione per l'erogazione dell'acqua potabile

n. Panchina esteticamente piacevole, pensata come elemento decorativo e funzionale, con l'opportunità di mettere a dimora piante che evidenziano le tipologie del territorio. Progettata per offrire uno spazio confortevole per sedersi, ma studiata per scoraggiare l'uso come lettino o il mettere i piedi sopra, garantendo così un utilizzo appropriato e rispettoso dell'ambiente.

Esempio di panchina con fioriera integrata

IL TRADUTTORE

Eliminare le barriere linguistiche nelle strutture di accoglienza, ristori, negozi ed uffici è fattibile e sostenibile a livello economico

Interloquire tra persone che non parlano la stessa lingua è problema, soprattutto se ci si trova in una struttura di accoglienza o in un negozio.

Oggi esistono cellulari che possono fare da traduttori ma non tutti li hanno in dotazione e/o in quel momento sono con le batterie scariche oppure si dimenticano le procedure di attivazione, pertanto, a seguire, il nostro contributo per risolvere, a vantaggio di tutti, detta situazione.

La soluzione per chi vende bene e/o servizi è l'acquisto di un tablet con app di traduzione, un monitor e microfoni dedicati, e svaniscono le barriere linguistiche.

In questo documento si descrive la realizzazione concreta a livello tecnico, utilizzando dispositivi già in commercio.

Titolo progetto	Il traduttore
Sottotitolo	Il sistema di traduzione in tempo reale
Versione	1.0
Data	22 giugno 2026

Introduzione

Immagina una persona che arriva in un hotel, in un negozio, in un ufficio e non trova chi parla la sua lingua lingua e si deve arrangiarsi a gesti, con qualche parola d'inglese approssimativo e tanta pazienza: uno stress e una perdita di tempo ma, oggi, la soluzione semplice ed economica: un tablet o uno smartphone, dotato di una app di traduzione, e collegato via cavo a un monitor.

Questo documento spiega come funziona un sistema del genere e come realizzarlo con una spesa irrisoria, consentendogli risparmi di tempo, dimostrazione di professionalità e poter dar lavoro a chi conosce solo la propria lingua.

Come funziona

L'idea di base è creare un "ponte" tra due persone che parlano lingue diverse.

Il sistema si compone di pochi elementi.

- Un **tablet** sul bancone fa da cervello del sistema.
- Il suo **microfono** ascolta chi parla; il suo altoparlante riproduce la traduzione ad alta voce.
- Il suo **schermo** mostra il testo.
- Un **cavo HDMI** collega il tablet a un **monitor** posizionato fronte cliente, in modo che il cliente veda la traduzione scritta senza doversi sporgere sul dispositivo del personale.

Il flusso è questo: il cliente parla nella propria lingua, il microfono cattura la voce, il software la trascrive in testo, traducendolo e, infine, lo restituisce in voce e in scritto sullo schermo.

Lo stesso percorso avviene al contrario quando risponde l'operatore.

Dietro le quinte lavorano tre tecnologie in sequenza, che possiamo immaginare come una catena di montaggio:

1. **Riconoscimento vocale**: trasforma il suono della voce in testo scritto.
2. **Traduzione automatica:** converte quel testo da una lingua all'altra.
3. **Sintesi vocale:** trasforma il testo tradotto di nuovo in voce.

La catena di traduzione: voce, testo, traduzione, di nuovo voce e testo

Le criticità tecniche

Un sistema che a parole sembra banale nasconde diverse insidie pratiche.
Conoscerle in anticipo è il modo migliore per progettarlo bene.

La cattura dell'audio in un ambiente rumoroso

Una hall d'albergo è tutto fuorché silenziosa: trolley che rotolano, altri ospiti che parlano, musica di sottofondo, telefoni che squillano. Il microfono integrato di un tablet è pensato per chi parla a pochi centimetri di distanza, non per isolare una singola voce in mezzo al brusio. Se il software trascrive male le parole a causa del rumore, tutta la traduzione che segue sarà sbagliata.
La soluzione è aggiungere un **microfono esterno direzionale**, che "punta" verso chi parla e ignora i suoni laterali, oppure prevedere due microfoni distinti (uno per l'ospite, uno per il personale) per capire sempre chi sta parlando.

L'eco e il fischio acustico

Quando microfono e altoparlante sono nello stesso punto, nasce un problema:
l'altoparlante riproduce la traduzione, il microfono la risente e la rielabora, generando eco o un fastidioso fischio (effetto Larsen). Serve un sistema di **cancellazione dell'eco** e una regola semplice: il microfono non deve ascoltare mentre l'altoparlante sta parlando. Usare le **cuffie o un auricolare** per il personale è spesso il modo più pulito di risolvere il problema.

La gestione dei turni di parola

A differenza di una chiacchierata normale, qui le persone non possono parlarsi sopra: il sistema ha bisogno di sapere quando una frase è finita per iniziare a tradurla. Questo introduce una **piccola pausa** (latenza) tra la frase pronunciata e la traduzione. Se la pausa è troppo lunga, la conversazione diventa innaturale e frustrante; se il sistema "taglia" troppo presto, traduce frasi a metà. Trovare il giusto equilibrio, magari con un pulsante "ho finito di parlare", è una delle sfide più delicate.

Il doppio schermo: tablet e monitor

Collegare il tablet a un monitor HDMI sembra immediato, ma c'è una scelta importante da fare. Si può **duplicare lo schermo** (il monitor mostra esattamente ciò che vede il tablet) oppure usare un **display esteso**, in cui il tablet mostra i comandi al personale e il monitor mostra all'ospite solo ciò che gli serve: la traduzione grande e leggibile. La seconda opzione è più elegante ma richiede un'app progettata apposta, perché non tutti i tablet gestiscono in modo affidabile due contenuti diversi su due schermi. Va inoltre curata la **leggibilità**: caratteri grandi, buon contrasto, testo orientato correttamente verso il cliente.

La connessione a Internet

Le traduzioni più accurate, oggi, avvengono "nel cloud", cioè su server remoti raggiunti via Internet. Questo significa che **se la connessione cade, il sistema smette di funzionare**. In un albergo non è uno scenario raro. Le contromisure sono due: garantire una rete stabile e ridondante (per esempio con una connessione mobile di riserva) oppure scegliere un software che funzioni anche offline, scaricando i pacchetti linguistici sul dispositivo. La traduzione offline è di solito un po' meno raffinata, ma assicura continuità.

Lingue, accenti e nomi propri

Le lingue non sono tutte trattate allo stesso modo: per le più diffuse la qualità è ottima, per quelle meno comuni può calare sensibilmente.
Inoltre il sistema può faticare con **accenti marcati, dialetti e parlato veloce.**
Un'attenzione particolare meritano i **nomi propri e i dati**: nomi di persona, indirizzi, numeri, date e orari sono proprio le informazioni più importanti, e anche le più facili da tradurre male. Pertanto, mostrare sempre il testo scritto, oltre alla voce, aiuta a verificare e correggere al volo questi dettagli.

Privacy e protezione dei dati

Questo punto è tutt'altro che secondario. Una conversazione alla reception contiene **dati personali** (nome, documento, soggiorno, talvolta dati di pagamento) e in Europa è regolata dal GDPR. Le domande da porsi sono: le conversazioni vengono registrate? Per quanto tempo? Dove sono conservate? Vengono inviate a server esterni? È buona norma informare l'ospite, evitare registrazioni non necessarie, preferire l'elaborazione locale quando possibile e scegliere fornitori conformi alle normative.

Igiene, alimentazione e affidabilità

Restano alcuni aspetti molto concreti. Il tablet è una **superficie condivisa e toccata da molti**: meglio un'interfaccia che richieda pochissimi tocchi (idealmente solo la voce) e una pulizia regolare. L'alimentazione va gestita: il dispositivo deve restare carico **mentre** è collegato al monitor, il che a volte richiede adattatori specifici. Infine serve un **piano B**: se il sistema si blocca, il personale deve poter ripartire con un riavvio rapido o tornare temporaneamente al vecchio metodo, senza lasciare l'ospite in attesa.

Con quali dispositivi si realizza oggi

Fin qui la teoria. La buona notizia è che gran parte del sistema si può costruire con prodotti già in commercio, senza sviluppare nulla da zero. Vediamo i tre componenti chiave e cosa scegliere per ciascuno.

Il tablet e l'app di traduzione

Sia il mondo Apple sia quello Samsung offrono già una app di traduzione integrata e gratuita, e – fatto decisivo per la reception – **entrambe funzionano offline** una volta scaricati i pacchetti delle lingue, mettendo al riparo dai cali di connessione. L'italiano è supportato in entrambi i casi.

Sul versante **Samsung** si usa un Galaxy Tab recente (per esempio la serie Galaxy Tab S10 o S11) aggiornato a One UI 6.1 o superiore, sfruttando la funzione *Interpreter* di Galaxy AI. È pensata proprio per il faccia a faccia: mostra una vista a schermo diviso in cui ciascuna persona legge la conversazione nella propria lingua, e può lavorare interamente sul dispositivo scaricando i pacchetti linguistici. È possibile anche impostare l'elaborazione solo in locale, utile per la privacy.

Sul versante **Apple** si usa un iPad recente con l'app *Translate* (Traduci), nella modalità Conversazione con vista Face to Face: anche qui ogni persona vede la propria parte di dialogo. Attivando la *Modalità su dispositivo* (On-Device) e scaricando le lingue, la traduzione avviene senza Internet. Una funzione più avanzata, la traduzione dal vivo tramite AirPods, è però riservata all'iPhone e non all'iPad: per il nostro scenario non serve, perché useremo microfono e monitor esterni.

In entrambi i casi l'app mostra il dialogo a turni: parla una persona alla volta. È esattamente il modello giusto per un bancone, ma è bene sapere che **non gestisce due voci simultanee**.

Il microfono: due microfoni distinti su due canali

L'idea di dare a ciascun interlocutore un proprio microfono è ottima, soprattutto in un ambiente rumoroso: un microfono dedicato e vicino alla bocca cattura molto meglio la voce rispetto al microfonino del tablet. Esistono in commercio diversi sistemi wireless a **due trasmettitori e un ricevitore USB-C** che fanno proprio questo: ogni persona indossa (o tiene davanti) il suo piccolo trasmettitore, e il ricevitore si collega direttamente al tablet. Esempi diffusi sono RODE Wireless GO II, Movo WMX-2-C-DUO (versione USB-C per Android) e sistemi analoghi.

Questi apparecchi offrono due modalità di uscita: **"stereo/split"**, che mette un microfono sul canale sinistro e l'altro sul destro come due tracce separate, e **"mono/merged"**, che li unisce in un unico segnale. L'intuizione – un microfono a sinistra, uno a destra – è quindi tecnicamente realizzabile a livello di hardware.

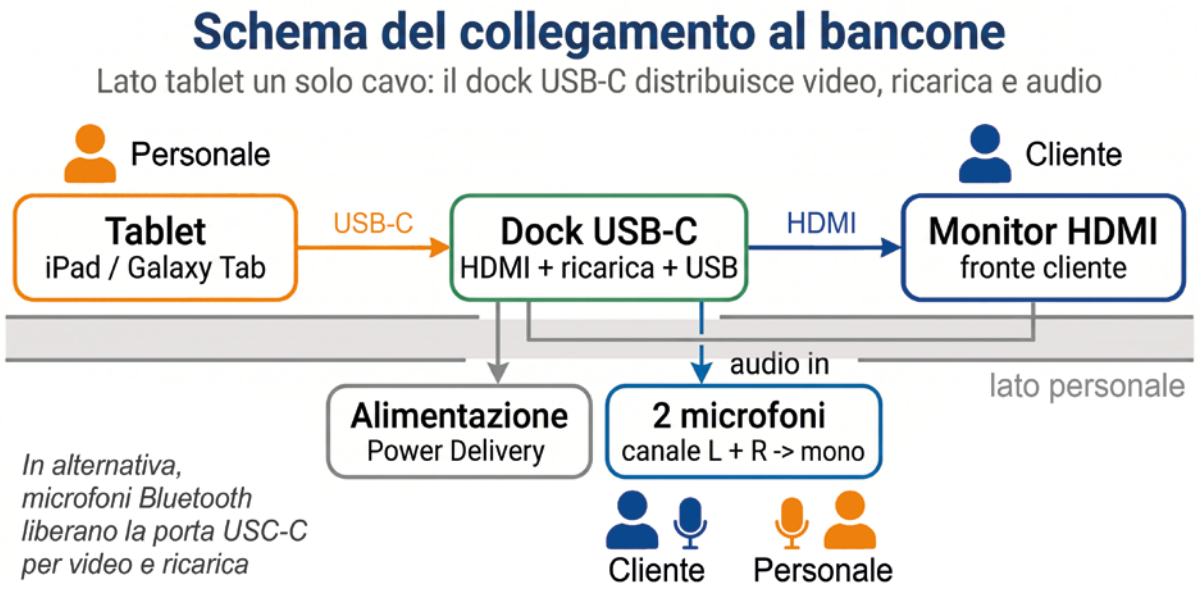
Qui però arriva la **verifica di usabilità più importante**: le app native di traduzione (Apple Translate e Samsung Interpreter) **non leggono i due canali separatamente** per capire chi sta parlando. Prendono un solo flusso audio e distinguono gli interlocutori in base alla lingua e ai turni di parola, non al canale. Samsung lo dice chiaramente: una sola persona alla volta deve usare l'Interpreter, altrimenti la traduzione sbaglia. In pratica significa che:

- Con le app già pronte, conviene impostare il ricevitore in modalità **mono/unita**. I due microfoni restano comunque preziosissimi, perché ciascuno cattura da vicino la propria voce e riduce il rumore della hall, ma all'app arriva un unico canale e la conversazione procede a turni.
- La **separazione vera per canale** (sinistra = ospite, destra = personale, riconosciuti automaticamente e in simultanea) richiederebbe una **app sviluppata su misura** che legga la traccia stereo e tratti i due canali come due parlanti distinti. È fattibile, ma è uno sviluppo dedicato, non una funzione delle app di serie.

In sintesi: i due microfoni distinti sono la scelta giusta per la qualità audio; il "destra/sinistra" come metodo per identificare automaticamente chi parla, invece, oggi funziona solo con software personalizzato.

Il collegamento al monitor e l'alimentazione

Il tablet, sia iPad sia Galaxy Tab recente, esce in video tramite la porta **USB-C**, con un semplice adattatore o cavo USB-C verso HDMI collegato al monitor fronte cliente. C'è però un vincolo pratico spesso sottovalutato: il tablet ha **una sola porta USB-C**, che servirebbe contemporaneamente per il video, per l'alimentazione e – se il microfono è cablato – anche per il ricevitore audio. La soluzione è un **dock/hub USB-C** che offra in un colpo solo l'uscita HDMI, la ricarica passante (Power Delivery) e una porta libera per il ricevitore del microfono. In alternativa, scegliere un sistema di microfoni con **connessione Bluetooth** diretta permette di liberare del tutto la porta USB-C, che resta dedicata al monitor e alla ricarica.



Schema del collegamento al bancone: tablet, dock USB-C, monitor, alimentazione e microfoni.

Verdetto di usabilità

Il sistema è realizzabile oggi, con componenti acquistabili e senza programmazione, accettando un compromesso: la conversazione avviene a turni (prima parla una persona, poi l'altra), non in simultanea ed è un compromesso accettabile.
Se in futuro si vorrà la traduzione simultanea con riconoscimento automatico di chi parla tramite i due canali separati, allora servirà una app dedicata costruita sopra questi stessi dispositivi.

I vantaggi per l'imprenditore e la nazione

Superate le criticità tecniche, i benefici di un sistema del genere vanno ben oltre la semplice comodità ecco i vantaggi per tutti.

La tecnologia abbatte una barriera, non una persona
La barriera linguistica genera imbarazzo: il cliente si sente impotente, il personale inadeguato. Rimuoverla restituisce a entrambi serenità.

Doppio canale, doppia comprensione
Ricevere la traduzione sia a voce sia per iscritto non è un lusso: è ciò che permette di comprendersi. La voce dà naturalezza e ritmo; il testo scritto permette di rileggere, controllare un numero o un orario, fissare un dettaglio. Questa ridondanza riduce drasticamente i malintesi.

Più inclusione e accessibilità
Il monitor con il testo scritto è prezioso anche per le persone **con difficoltà uditive**, che possono leggere la conversazione, e in generale rende l'esperienza accessibile a un pubblico molto più ampio e il messaggio è chiaro: qui sei il benvenuto.

Libera il personale
Non serve più assumere o formare uno staff poliglotta per coprire ogni possibile lingua Il personale può concentrarsi su ciò che conta davvero – l'accoglienza, il sorriso, la risoluzione dei problemi – lasciando alla tecnologia la parte della traduzione.

Costruisce fiducia e percezione di qualità
Un cliente che viene capito subito si fida della struttura. La cura nella comunicazione viene percepita come una vera professionalità, generando ricadute concrete sugli affari.

Mantiene il contatto umano
È un punto importante e a volte frainteso: lo scopo non è sostituire la persona con una macchina, ma dare a quella persona uno strumento in più.
La conversazione resta tra due esseri umani che si guardano negli occhi; la tecnologia si limita a fare da interprete discreto, esattamente come farebbe un traduttore in carne e ossa.

In sintesi

Mettere un tablet con traduttore, collegato a un monitor fronte cliente, è un'idea tanto semplice nella forma quanto ricca di sfumature nella realizzazione.
Le criticità tecniche – rumore, eco, latenza, doppio schermo, connessione, privacy – sono tutte affrontabili, a patto di progettarle con cura invece di improvvisare con una app qualsiasi.
In cambio, il premio, è notevole: una comunicazione più fluida, più inclusiva e più umana, in uno dei momenti in cui il cliente ha più bisogno di sentirsi a suo agio.
La tecnologia, qui, non sostituisce il calore dell'accoglienza: lo rende possibile anche quando non si parla la stessa lingua.

La stima dei costi

Componenti per una postazione di traduzione

Prezzi indicativi rilevati a giugno 2026, IVA inclusa.
Sono prezzi soggetti a frequenti variazioni: vanno intesi come ordine di grandezza per il preventivo, non come quotazioni de initive. Per ogni categoria serve un solo articolo a scelta.

Tablet (serve un solo dispositivo)

COMPONENTE	PREZZO	NOTE
iPad (A16, 11", 128 GB Wi-Fi)	~€ 350	Opzione più economica. Senza Apple Intelligence, ma l'app Translate con modalità Conversazione e lingue offline funziona comunque
iPad Air (11", M4, 128 GB)	da ~€ 719 in su	Più potenza e margine; non necessario per questo uso
Samsung Galaxy Tab S10+ (256 GB Wi-Fi)	~€ 718	Supporta l'Interpreter di Galaxy AI (listino € 1.149)
Samsung Galaxy Tab S10 Ultra (256 GB)	da ~€ 750 in su	Schermo grande 14,6"

Da evitare per questo progetto: il Galaxy Tab S10 Lite (~€ 280) è un modello base privo delle funzioni complete di Galaxy AI.

Microfono (sistema a due trasmettitori, ne serve uno)

COMPONENTE	PREZZO	NOTE
RØDE Wireless GO II	~€ 215–260	Più affermato. Richiede a parte il cavo RØDE SC16 (USB-C → USB-C) per il tablet
→ Cavo RØDE SC16 (se scegli il RØDE)	~€ 20–30	Accessorio necessario per la connessione USB-C
Movo WMX-2-C-DUO	n/d in Italia	Marchio USA (~$130–150) poco distribuito in Italia; alternativa reperibile: DJI Mic

Accessori

COMPONENTE	PREZZO	NOTE
Hub/dock USB-C (HDMI + ricarica PD)	~€ 25–40	Modelli base da ~€ 16–25 (es. UGREEN Revodok); versioni più solide fino a ~€ 75
Monitor fronte cliente (24" base)	~€ 90–130	Prodotto generico; il prezzo dipende da marca e diagonale
Cavo HDMI	~€ 8–10	Solo se non incluso con l'hub

Conto totale indicativo (solo la più robusta in rapporto al prezzo)

CONFIGURAZIONE	COMPONENTI PRINCIPALI	TOTALE STIMATO
La più robusta	Galaxy Tab S10+ / iPad Air + RØDE Wireless GO II + SC16 + hub di qualità + monitor	**~€ 1.150**

In sintesi, a seconda delle scelte il sistema completo per una postazione costa grosso modo **tra 650 e 1.150 euro** una tantum, a cui vanno aggiunti gli eventuali costi ricorrenti (connessione Internet, manutenzione, pulizia).

LA TECNOLOGIA ESISTE, MANCA SOLO L'ESSERE UMANO CHE L'ATTIVA

L'imprenditore lungimirante ha la possibilità di procedere con questa semplice installazione, poiché l'investimento necessario per una postazione di traduzione (tablet, microfoni, monitor e accessori) rientra a pieno titolo tra i beni strumentali utilizzati per l'attività di accoglienza.

Questo significa che, per una struttura ricettiva, i costi sono interamente deducibili, l'IVA è detraibile e l'ammortamento segue le normali regole previste per le apparecchiature elettroniche.
In pratica, la spesa effettiva risulta più bassa del costo nominale.

Dal punto di vista economico, il rapporto costi–benefici è sorprendentemente favorevole. Infatti, con un investimento compreso tra 650 e 1.150 euro per l'acquisto dei dispositivi, la struttura ottiene la possibilità di assumere anche personale che conosce solo la la sua lingua, una riduzione degli errori di comunicazione e un dimezzamento dei tempi di informazione: ore di lavoro risparmiate ogni mese e una percezione di qualità più alta da parte del cliente.

Vale la pena ribadire che il beneficio più rilevante è il giudizio positivo che il cliente trasmetterà direttamente al suo ritorno in ufficio e/o a casa e questo, per un imprenditore, è pubblicità gratuita e percepita.

In sintesi, questo sistema offre un ritorno economico rapido e una tangibile dimostrazione di professionalità.

Per velocizzare la messa in opera di tale soluzione, è auspicabile che:

1. **le associazioni di categoria provvedano a informare i propri associati;**
2. **il Governo premi chi attivi detta soluzione;**
3. **gli organi di comunicazione attivino una diffusa comunicazione in merito;**
4. **il cittadino, essendo sia imprenditore che cliente, attivi e rappresenti detta soluzione.**

L'EUROPA E IL TURISMO ITINERANTE

Sul punto si richiama la Relazione Luis Queiró nella quale, a seguito dell'intervento dell'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI**, i membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo, nelle sedute del 13 e 14 giugno 2005, raggrupparono gli emendamenti ***nell'articolo 11e***, che recita:

"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 le autocaravan in tutta la Comunità".

Il 23 e 24 giugno 2005 a Sestri Levante (GE) il convegno con la partecipazione di alcuni europarlamentari, tra i quali lo stesso Luis Queiró, per rappresentare il tema "*Europa, Turismo Sostenibile, Regioni del Nord-Ovest*".

L'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE CAMPERISTI** partecipò con il suo relatore Pier Luigi Ciolli. L'organizzatrice Marta Flavi – europarlamentare dal 20 luglio 2004 al 29 giugno 2007 e facente parte della Commissione per i trasporti e il turismo –, nel presentarlo alla platea, colse l'occasione per affermare pubblicamente che l'Associazione, vista la qualità dei suoi interventi e il numero di emendamenti fatti presentare per migliorare la Relazione Luis Queiró, aveva avuto la forza di una vera e propria lobby.

Nel 2018 si è tenuta in Portogallo la Conferenza internazionale dove l'Italia è stata rappresentata unicamente dall'**ASSOCIAZIONE NAZIONALE CAMPERISTI,** la quale ha stimolato tutti i rappresentanti delle varie nazionalità a difendere i contenuti della Relazione Luis Queiró all'interno delle rispettive leggi nazionali.

IL LIBERO CAMPEGGIARE

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 Nella predisposizione di un divieto di campeggio, bivacco o accampamento, si consiglia la lettura e la diffusione delle pagine che seguono.

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.

Quando un Comune non attiva questi provvedimenti, poi si ritrova a sentenze di questo tipo:
Ravenna, rom liberi di campeggiare e la sentenza gli dà ragione: "È il loro stile di vita"
https://www.tgcom24.mediaset.it/2026/video/ravenna-rom-liberi-di-campeggiare-e-la-sentenza-gli-da-ragione-e-il-loro-stile-di-vita-_113486024-02k.shtml

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;

PRESO 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,
lì ……..

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.

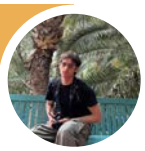
Dalla residenza municipale, lì ……..

IL SINDACO

COME COMBATTERE IL "TURISMO CAFONE"? La risposta dell'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI è: CAMPEGGI MUNICIPALI con "TARIFFE ACCESSIBILI A TUTTI"

il Dolomiti
L'ALTRAMONTAGNA

Samuele Doria



24 agosto 2025

di **Samuele Doria**

https://www.ildolomiti.it/altra-montagna/attualita/2025/come-combattere-il-turismo-cafone-campeggi-municipali-e-tariffe-bassissime-accessibili-a-tutti-ecco-la-proposta-del-coordinamento-camperisti

Negli ultimi mesi il dibattito sul "turismo cafone" è tornato ad animare i media, spesso con episodi che finiscono per colpire ingiustamente intere categorie di viaggiatori, come quella di chi viaggia in camper. Per reagire a questa deriva, alcune associazioni nazionali hanno scelto di non limitarsi alla difesa d'immagine, ma di rilanciare una proposta concreta: investire in spazi di accoglienza outdoor municipali e multifunzionali, un modello già consolidato in altri Paesi europei, capace di rendere il turismo più accessibile, sostenibile e integrato con il territorio.

I recenti episodi di Cortina d'Ampezzo, nei quali alcuni turisti hanno attirato l'attenzione approfittando di docce sotto la grondaia e passeggiando seminudi nei parcheggi, talvolta dopo aver posteggiato abusivamente, **sono stati spesso associati sui social e sui media al mezzo sul quale viaggiavano: i camper o, in altri casi, il van camperizzato.**

Stando all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, **tale collegamento sarebbe oltremodo indebito, dal momento che non vi sarebbe nessuna correlazione oggettiva tra questi comportamenti irrispettosi e il loro autoveicolo: l'autocaravan (o camper)**. Non solo, il camper, avendo invece forte valore identitario per alcune categorie di viaggiatori, diverrebbe così il pretesto per calunnie ingiustificate, fino anche a mettere a rischio la sicurezza degli appassionati che lo utilizzano, esponendoli a una visibilità non desiderata.

Gli attacchi a categorie come quelle dei camperisti e non solo (alcune più soggette di altre) non sono mai mancati; in questi mesi d'estate, però, sembrano tornati particolarmente in voga, tendenzialmente a causa di persone che, ben prima di essere camperisti, motociclisti o arrampicatori, riflettono con i loro comportamenti una sostanziale maleducazione.

Il problema del cosiddetto "turismo cafone" si complica quando a farne le spese è l'immagine di un'intera categoria, suscitando l'astio delle comunità nei suoi confronti. Così, **pur non avendo modo per assumersi l'onere di educare, l'intera categoria subisce ugualmente il prezzo dei comportamenti scorretti**.

Tuttavia, molto spesso sono proprio queste associazioni di categoria a schierarsi in prima linea per contrastare simili comportamenti irrispettosi; e, consapevoli di non poter agire su ogni singolo individuo, optano per soluzioni strutturali. **Così spiega Pier Luigi Ciolli, membro del Gruppo Operativo dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e coordinatore editoriale delle riviste inCamper e Nuove Direzioni**.

Proprio dalle associazioni nazionali Nuove Direzioni, Turisti e Viaggiatori, e Coordinamento Camperisti arriva **la proposta di rilancio del turismo itinerante come una possibile risposta concreta ad alcune delle contraddizioni incarnate dal mercato turistico odierno**, affinché questo possa diventare veicolo di sostegno alla comunità e al territorio che lo ospita, invece che mera risorsa economica.

"**In Italia - osserva Ciolli - siamo 7896 comuni, ed esistono soltanto tremila campeggi circa, di cui la metà sono stagionali e i cui prezzi sono da pensione di alto livello, praticamente da albergo.** In Francia è stato adottato ormai da decenni il sistema dei campeggi municipali, in cui ci sono tariffe bassissime e spazi ampi dove i cittadini possono andare anche se non hanno grande disponibilità economica".

La soluzione individuata dalle associazioni coinvolte prende esempio proprio dal modello francese: strutture a basso costo di realizzazione e gestione, che possano al tempo stesso favorire il turismo accessibile, garantire accoglienza in caso di calamità e costituire un'opportunità di sviluppo locale. Questi campeggi sarebbero collocati preferibilmente in aree pubbliche limitrofe a impianti sportivi, senza necessità di espropri, oppure in spazi privati messi a disposizione con accordi di perequazione.

"**Se vogliamo promuovere lo sviluppo del turismo itinerante - non solo in camper: roulotte, tende, treno, bicicletta eccetera - perché non valutare il modello francese?** Questi campeggi possono essere utilizzati come spazi per i mercati, come campi per la protezione civile in caso di emergenza, per ospitare mezzi di soccorso e veicoli di uso pubblico… queste cose noi le stiamo proponendo e arricchendo di relazioni tecniche dal 1992".

I Campeggi Municipali prevederebbero servizi essenziali (aree per tende, caravan, autocaravan, case mobili, ristorazione, spazi ludici, zone per animali, elisuperficie), con infrastrutture ecologiche e tecnologie sostenibili. Inoltre, **l'offerta sarebbe accessibile a tariffe ridotte fino al 70% rispetto ai campeggi privati, rendendo così l'Italia competitiva per i giovani viaggiatori europei e per un turismo diffuso, inclusivo e integrato con il territorio**.

Sempre stando alle Associazioni, **la gestione potrebbe essere affidata ad associazioni locali, Onlus o comitati di disoccupati, creando occupazione e rafforzando il senso di comunità**. I campeggi diventerebbero anche centri di aggregazione sociale e culturale, attivi tutto l'anno, capaci di coordinare le offerte turistiche locali, recuperare aree dismesse e incentivare collaborazioni tra pubblico e privato.

"**Un quadro normativo nazionale e regionale dedicato - puntualizza infine Pier Luigi Ciolli - incentiverebbe la realizzazione di queste strutture, trasformandole in un volano di sviluppo economico, sociale e culturale**, utile sia al turismo che alla Protezione Civile, con vantaggi immediati per i cittadini e i territori". Inoltre, auspicabilmente, se non una soluzione radicale, questa proposta potrebbe essere quantomeno un efficace disincentivo al tanto detestato "turismo cafone".

L'ALTRAMONTAGNA

L'AltraMontagna, il quotidiano online che approfondisce i temi ambientali e sociali delle Terre Alte attraverso articoli, video e podcast.

ALCUNI ARTICOLI PER COMPRENDERE CHI SONO E LA LORO MISSION

https://www.ilfattoquotidiano.it/2024/01/09/laltra-montagna-nasce-il-quotidiano-sulle-terre-alte-cultura-tutela-dellambiente-e-nuove-sfide-tra-crisi-climatica-e-spopolamento/7405001/
"L'Altra Montagna", nasce il quotidiano sulle terre alte: "Cultura, tutela dell'ambiente e nuove sfide tra crisi climatica e spopolamento" di Alberto Marzocchi

https://www.montanarium.com/laltra-montagna-nuovo-portale/
L'AltraMontagna: nasce un nuovo portale web dedicato al mondo delle terre alte.

LA LEZIONE SUL TURISMO DI MARCO D'ERAMO sociologo e scrittore

Un grazie alla redazione di Goodmorning Genova che, ospitando alla trasmissione un personaggio che, pur essendo come lui nato nel 1947 e interessato da sempre alla vita della nazione, non lo avevo mai visto in un telegiornale o nei contesti dove si affrontano temi importanti quali l'economia e la storia.

Solo per caso, navigando in YouTube per trovare lezioni e informazioni ho intravisto visto sulle proposte che ti arrivano nella home page **Gli Stati Uniti sono davvero in declino? La lezione di Marco D'Eramo | Lucy - Sulla cultura**. Per curiosità ma senza grandi aspettative di aumentare il mio bagaglio culturale ho cliccato Gli Stati Uniti sono davvero in declino? La lezione di Marco D'Eramo | Lucy - Sulla cultura e i 31 minuti di vera e propria lezione ho condiviso il primo commento che ho letto "*Si potrebbe anche non essere del tutto d'accordo, ma è decisamente illuminante per la capacità di analizzare da molteplici punti di vista*."

Quindi, ho iniziato a cercare in Internet cosa aveva pubblicato e le interviste scoprendo una miniera che piano piano andrò ad esplorare ma, essendo in questo momento occupato per preparare soluzioni per lo sviluppo socioeconomico della nazione, grazie al turismo, ecco che completiamo la prima soluzione: I CAMPEGGI MUNICIPALI con **la Première trasmessa il giorno 16 aprile 2023**: https://www.youtube.com/watch?v=T6iQ37Oawkk.

Pier Luigi Ciolli

Testata giornalistica. Network di comunità.
Spazi di narrazione fuori dal comune.
Via dei Giustiniani, Genova
redazione@goodmorninggenova.org www.youtube.com/@GoodmorningGenova

MARCO D'ERAMO: "IL TURISMO È UN'INDUSTRIA, MA IN ITALIA È GESTITA COME UNA PROLOCO"

Video pubblicato il 16 aprile 2023

INTERVISTATORE:
La situazione per quanto riguarda gli afflussi turistici come dire fuori controllo.
Ovviamente parliamo di città d'arte, ma in questo caso parlando della Liguria e dei borghi, i borghi liguri, secondo lei da cosa spunta il dito verso questo aumento vertiginoso, sproporzionato dei flussi?
Ma è proprio questo il problema secondo lei?

MARCO D'ERAMO, sociologo e scrittore:
Il primo punto.
Ma guardi, il turismo è un'industria pesante in due sensi.
Uno perché mette in moto tutte le industrie pesanti: mette in moto l'aviazione, l'industria automobilistica, l'edilizia, e le fa costruire autostrade, alberghi e così via.
L'altro è un'industria pesante in senso umano, ed è quello di cui state parlando.
Ma il problema è che il turismo diventa un casino quando non c'è nient'altro.
Cioè, a Parigi e Londra – che sono le città più turistiche d'Europa, hanno il maggior numero di turisti in Europa e probabilmente nel mondo – generalmente pesa molto poco, perché a Parigi e a Londra si fanno un sacco di altre cose.

Il problema di Venezia, di Roma (meno), ma soprattutto di Firenze e Venezia, è che non c'è nient'altro. Quindi bisogna distinguere varie cose.
Uno è il problema del turismo di per sé, un altro è il fatto che il turismo è un'industria di sostituzione, quando nella città non c'è nient'altro.
È quello che sta avvenendo a Genova: venendo meno la funzione storica di Genova.
Le città non esistono di per sé: una città esiste perché è un centro commerciale, di scambi, perché ha una funzione nella società umana.
Genova fino a qualche tempo fa era anche il porto dell'industria milanese e piemontese, e adesso non lo è più. Quindi c'è un problema di svuotamento di Genova.

Il secondo punto è che il turismo, come tutte le industrie, avrebbe bisogno di una politica industriale, ma invece da noi gli assessorati al turismo, il Ministero del Turismo, funzionano come delle Pro Loco, cioè semplicemente come agenzie di pubblicità, ma mai come soggetti politici che fanno politica.
Faccio un esempio: in altri paesi, ad Amsterdam o a Berlino, i B&B vengono regolati, per cui se una casa ospita inquilini per più di tre mesi l'anno deve registrarsi come albergo. Ecco, questo è il secondo punto.

Il terzo punto è che ce la prendiamo con il turismo.
Nessuno se la prende con l'industria chimica nello stesso modo con cui se la prende col turismo, perché è più facile. Io dico sempre due battute: una è che noi siamo tutti turisti che disprezziamo i turisti.
Noi stiamo qui a parlare male dei turisti, poi partiamo e andiamo a fare i turisti, e quindi dobbiamo spiegarci perché noi turisti disprezziamo i turisti e come facciamo a disprezzarli senza disprezzare noi stessi.
Il secondo punto è che si confonde il turismo con i turisti. I turisti fanno ridere, sono fuori posto, sono comici. Ma il turismo invece è una cosa molto seria per il nostro paese: è praticamente una delle fonti di sopravvivenza.
Diciamo che c'è anche un aspetto lamentoso dell'Italia.
Se voi guardate il numero di turisti per 100 abitanti dei paesi che ci circondano, noi siamo gli ultimi.
La Spagna ha una volta e mezzo i turisti dell'Italia per 100 abitanti, la Grecia ne ha più del doppio, l'Austria addirittura il triplo: 300 turisti per 100 abitanti, noi poco più di 100, 110. La Francia ne ha più di noi, il Portogallo pure. E così via. Io non ho mai sentito un austriaco che si lamenta del turismo.

Quindi abbiamo vari problemi

Il primo, a Genova: l'unico modo per valorizzare questo gran casino è che ci sia una politica degli alloggi e che ci siano altre attività economiche. Perché quando non ci sono altre attività economiche, il turismo si sostituisce in tutte le città.
Questo è vero per tutti i porti al mondo. Siccome i container sono troppo grossi e i porti vecchi non vanno bene, nessuna città portuale del mondo sapeva più che cosa fare dei propri porti, e tutte hanno trovato una sola soluzione: i porti dismessi sono diventati waterfront, pier, attrattive turistiche. Anche Rotterdam, anche San Francisco, anche il Porto Vecchio di Genova. Quindi non è solo qui.
Abbiamo un problema complesso che, secondo me va risolto, non facendo la solita tiritera contro i turisti che sporcano, perché questa è una cosa vagamente classista, in cui noi diciamo "io non sono un turista, io sono un viaggiatore, tutti gli altri sono turisti".
Bisogna affrontare il problema come quello di un'industria pesante, inquinante, distruttiva, come lo sono l'industria chimica o automobilistica.
Ma che è anche la maggiore industria del nostro paese, e quindi va governata.
Il problema è governare e trovare alternative.
Il problema di Venezia, per esempio, non è solo che ci sono troppi turisti, ma che non c'è nient'altro.
Lo stesso vale per i nostri borghi: Manarola, San Gimignano, eccetera.
Si lamentano del turismo, ma se non ci fosse il turismo sarebbero totalmente abbandonati, fantasmi di paese.
Certo, il turismo li svuota da un punto di vista umano, la città diventa una specie di fondale di teatro. Ma senza di esso sarebbero vuoti del tutto.
Chi oggi vorrebbe vivere a Pitigliano o a Manarola a vent'anni? Nessuno: scapperebbero via subito.

INTERVISTATORE:

Per quanto riguarda la situazione del turismo, che sappiamo essere la voce principale anche dal punto di vista economico per il nostro paese, non si rischia che il centro storico di Genova diventi come quello di Milano, inaccessibile per i genovesi?
A Roma è arrivata la proposta di limitare a due B&B per palazzo. È una misura tardiva secondo lei?

MARCO D'ERAMO:

È assolutamente una boutade. Io abito in centro, non centrissimo ma centro: nel mio palazzo, su 40 appartamenti, 17 sono case vacanza. Tanto per dire.
Però, anche qui, uno si fissa sul turismo perché è il fratellino piccolo e debole: nessuno ha la forza di prendersela col fratellino grande, che si chiama capitalismo.
Tutta questa storia dello svuotamento dei centri storici è dovuta alla logica della rendita fondiaria.
Le città svuotano i centri storici molto prima del turismo. Roma ha cominciato a svuotarsi prima.
Le città americane sono vuote di abitanti senza turisti, perché lì gli abitanti erano cacciati dalle banche e dagli uffici finanziari. Non a caso si parla di Financial District.
Quando il centro diventa sede di attività terziarie, caccia via tutti. Il turismo è una di queste attività, ma potrebbero essere anche uffici commerciali, negozi di abbigliamento. In centro non ci sono più neanche ferramenta o negozi di articoli elettrici: cose utili per vivere.
Questa è la logica mondiale moderna: svuotare i centri storici. Se a noi capita per il turismo, ad altri capita per la finanza. La City di Londra è completamente vuota, il centro di Parigi è solo per ricchi che possono pagare 20.000 euro al metro quadro.
Affrontare lo svuotamento del centro è una cosa. Rivitalizzare il centro storico è un'altra.

INTERVISTATORE:

Perché oggi in questi centri non ci si fa più niente. E quindi che funzione hanno?
Perché la gente dovrebbe vivere lì?

MARCO D'ERAMO:

Noi chiediamo alle industrie chimiche di piantare alberi vicino alle loro fabbriche, perché inquinano.
Bene, dovremmo chiedere agli operatori turistici di "piantare" altre attività oltre al turismo. Perché se no la città muore.
Il problema vero è che chi trae vantaggi dal turismo è chi non ci abita. Chi ci abita ne trae svantaggi.
Quindi il turismo crea vantaggi a chi non ci sta, e svantaggi a chi ci sta.
Però metà di questi appartamenti sono di poveracci e vecchietti con pensioni da 700 euro, che la integrano con Airbnb. O di gente che paga il mutuo grazie al B&B. Quindi ci sono molti casi intermedi.
Io ho fatto molte riunioni a Venezia: tutti a lamentarsi, ma poi si scopriva che molti di quelli che si lamentavano ospitavano turisti.
Quello che ha detto il rappresentante degli inquilini è sensato: le autorità pubbliche devono fare il loro mestiere, devono regolamentare.
I sindaci hanno mille doveri, ma un solo vero potere: stabilire quali aree sono edificabili e quali no, e quanto. Barattando questo potere ottengono tutto il resto. Potrebbero usarlo anche per stabilire quali aree siano affittabili turisticamente o no. In Spagna lo fanno.
Poi c'è il problema della chiusura dei negozietti di vicinanza.
Ogni volta che apre un centro commerciale, i piccoli negozi muoiono.
Faccio un esempio: in Ohio, uno stato grande come mezza Italia con un milione di abitanti, ogni centro commerciale ha bisogno di 300.000 clienti. Ne hanno aperti tre, e hanno fatto chiudere tutti i negozi dello stato. Ma erano i negozietti a tenere vivi i paesi. Così li hanno distrutti.
È un problema semplice ma profondo: serve l'azione dei poteri pubblici per stabilire regole.
Bisogna stabilire regole e introdurre nuove attività, rivitalizzare i centri storici in altro modo.
Perché se no, come i nostri borghi medievali sull'Appennino, siccome non c'è niente, l'unica cosa che possono essere è turismo. Altrimenti cadono in rovina. Ma essendo borghi turistici diventano gerontocomi estivi, pieni solo in estate per due mesi.

CHI è Marco D'Eramo

- Giornalista e saggista italiano (nato a Roma 1947).
- Laureato in Fisica teorica, ha poi intrapreso gli studi sociologici presso l'École des hautes études en sciences sociales di Parigi, dove è stato allievo di P. Bourdieu.
- Corrispondente dagli Stati Uniti d'America.
- Ha lavorato per *Mondoperaio, Micromega,* il *Manifesto,* ***"New Left Review", "Die Tageszeitung".***

La sua formazione eclettica gli permette di offrire una prospettiva unica e approfondita su una vasta gamma di argomenti, mentre la sua scrittura incisiva e coinvolgente cattura l'attenzione dei lettori.

ARTICOLI PUBBLICATI SU

fanpage.it
SETTANT'ANNI FA I NEOLIBERISTI ERANO CONFINATI NELLE CATACOMBE,OGGI SONO EGEMONI

Lucy SULLA CULTURA
lucysullacultura.com/autore/marco-deramo

Internazionale
www.internazionale.it/tag/autori/marco-d-eramo

LEZIONI

BIENNALE TECNOLOGIA tech cultures
DALLA DISCIPLINA AL CONTROLLO

APPROFONDIMENTI

Feltrinelli Editore
I FALSARI DI WIKIPEDIA

PUBBLICAZIONI

Gli ordini del caos (Manifestolibri, 1991),
Il maiale e il grattacielo. Chicago: una storia del nostro futuro (Feltrinelli, 1995);
Lo sciamano in elicottero. Per una storia del presente (Feltrinelli, 1999);
Via dal vento. Viaggio nel profondo sud degli Stati Uniti (Manifestolibri, 2004);
Moderato sarà lei (con Marco Bascetta, Manifestolibri, 2007);
Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo (Feltrinelli, 2017);
Dominio. La guerra invisibile dei potenti contro i sudditi (Feltrinelli, 2020);
Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19 (Feltrinelli, 2022);
I terroni dell'impero. Viaggio nel profondo sud degli Stati Uniti (Marietti 1820, 2024).Ancc1985

Gli ordini del caos

«Un invito a riflettere sulle sfide e le opportunità di un mondo in costante evoluzione»

Manifestolibri, 1991

Il maiale e il grattacielo Chicago: una storia del nostro futuro

«L'avventura dell'esplorazione di un europeo trapiantato con tutto il suo bagaglio concettuale dal Vecchio Mondo»

Feltrinelli, 1995

Marco D'Eramo

Lo sciamano in elicottero. Per una storia del presente

«Una raccolta di articoli che setacciano le "notizie del giorno" degli ultimi anni, individuando le tracce dell'incredibile rivoluzione che stiamo vivendo senza nemmeno accorgercene.»

Feltrinelli, 1999

Moderato sarà lei

«un saggio che analizza il ruolo e il comportamento delle donne nel contesto sociale e culturale contemporaneo.»

Manifestolibri, 2007

Dominio. La guerra invisibile dei potenti contro i sudditi

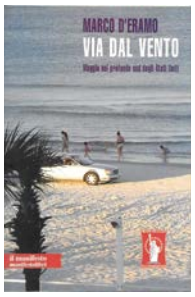
«Uno degli effetti della vittoria che i dominanti hanno conseguito è stato di renderci ignari della nostra sudditanza.»

Feltrinelli, 2020

I terroni dell'impero

«Il sud degli Stati Uniti e le elezioni presidenziali: un reportage antropologico nel "cuore di tenebra" dell'America.»

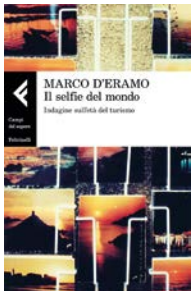
Marietti 1820, 2024



Via dal vento. Viaggio nel profondo sud degli Stati Uniti

« le peculiarità culturali, sociali e storiche di questa regione, spesso considerata il cuore pulsante dell'identità americana.»

Manifestolibri, 2004



Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo

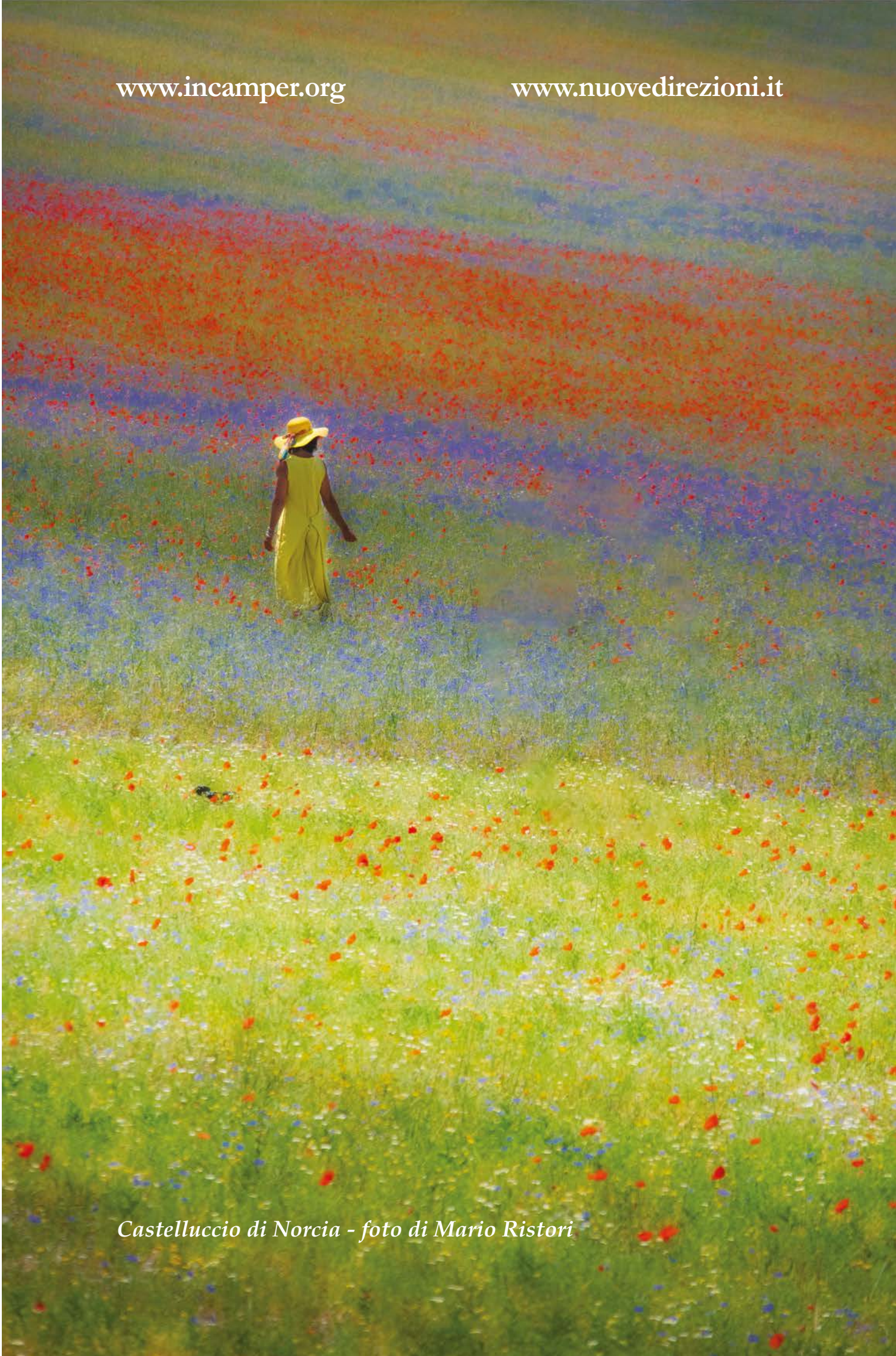
«Il turismo è l'industria più importante di questo nuovo secolo, perché muove persone e capitali, impone infrastrutture, sconvolge e ridisegna l'architettura e la topografia delle città.»

Feltrinelli, 2017

Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo da Mark Twain al Covid-19

«In edizione aggiornata, una riflessione sulle conseguenze della prima pandemia dall'avvento dell'industria turistica.»

Feltrinelli, 2022



Castelluccio di Norcia - foto di Mario Ristori