

# Libera circolazione stradale e sosta alle autocaravan

di PIER LUIGI CIOLLI

Riconfermata la libera circolazione stradale e la libera sosta delle autocaravan dal MINISTERO DELL'INTERNO con circolare prot. n. 0000277 del 14 gennaio 2008, in recepimento della Direttiva del MINISTERO DEI TRASPORTI

Firenze, 18 gennaio 2008

Hanno trovato riscontro operativo i ripetuti interventi dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, infatti, il Ministero dell'Interno con circolare prot. n. 0000277 del 14 gennaio 2008, in recepimento della Direttiva del Ministero dei Trasporti, assicura la libera circolazione stradale e la libera sosta delle autocaravan.

Determinanti sono stati, per il raggiungimento degli obiettivi suddetti, la collaborazione, la disponibilità e l'impegno con l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti **degli Onorevoli:**

**Sen. Giovanni Bellini**  
**On. Marco Beltrandi**  
**On. Giovanni Crema**  
**On. Bruno Mellano**  
**On. Donatella Poretta**  
**On. Sergio D'elia**  
**On. Maurizio Turco**

che hanno presentato interrogazioni parlamentari fino al luglio 2007 e poi messo in campo ripetute istanze ai due Ministeri interessati.

**Decisiva**, per la libera circolazione stradale e la libera sosta delle autocaravan nel rispetto del Codice della Strada, è stata **l'opera e la professionalità degli appartenenti al Ministero dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale per la Motorizzazione - Divisione VIII** che pur decimati nell'organico hanno analizzato le istanze e prodotto direttive, lettere e documenti riassuntivi importanti come *lettera datata 2 aprile 2007 inviata all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti*.

Tempestiva è stata altresì **l'opera e la professionalità degli appartenenti al Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali - Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e per gli Uffici Territoriali di Governo - Direzione Generale UTG** che hanno analizzato il tema e prodotto una circolare che sicuramente eviterà l'attivazione di assurdi e onerosi ricorsi.

Per quanto sopra, essendo pacifico che gli Uffici Depenalizzazione delle Prefetture procederanno all'accoglimento dei ricorsi dei camperisti, azione che abbiamo già visto in atto in quanto basata anche sulla lettera Ministero dei Trasporti del 2 aprile 2007, confidiamo che i Sindaci procedano alla revoca delle ordinanze contro le autocaravan, rimuovendo la relativa segnaletica stradale.

Qualora un sindaco persista nell'ignorare il Codice della Strada e le direttive di detti Ministeri, mantenendo i divieti e costringendo le famiglie in autocaravan a presentare onerosi ricorsi che andrebbero anche a oberare gli uffici pubblici, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti aiuterà le famiglie in autocaravan ad inviare precise istanze:

- alla Procura della Corte dei Conti (*richiesta di verifica sulla corretta gestione del pubblico denaro*)
- alla Procura della Repubblica (*richiesta di verifica sulla sussistenza del reato di omissione di atti d'ufficio*).



**Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti**

[www.coordinamentocamperisti.it](http://www.coordinamentocamperisti.it)

e-mail [info@coordinamentocamperisti.it](mailto:info@coordinamentocamperisti.it)

via San Niccolò, 21 - 50125 FIRENZE

telefono 055 2340597 - fax 055 2346925

# ISCRIVETEVI PER RESTARE IN AZIONE NEL SEGNO DELLA CONTINUITÀ

Per poter programmare le azioni utili a combattere i divieti, le sbarre a 2 metri e le discriminazioni è importante ricevere anche la vostra adesione che prevede un versamento di soli 29 euro per equipaggio. In parole povere, la metà di un solo rifornimento di gasolio per far procedere l'azione per il rispetto dei diritti delle famiglie in autocaravan.

A presto leggervi. Cordiali saluti.

*Isabella Cocolo*



ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO CAMPERISTI  
via San Niccolò, 21 - 50125 Firenze  
info@coordinamentocamperisti.it  
www.coordinamentocamperisti.it  
telefono 055 2340597 - fax 055 2346925



## Come effettuare il versamento della quota sociale che è di 29,00 euro

**Con conto corrente postale numero 25736505**



**oppure**

con bonifico sul Credito Artigiano SpA,  
Agenzia 1 di Prato  
Codice IBAN IT 65 U 03512 21501 00000019144  
intestando a Coordinamento Camperisti Firenze

Al fine di ricevere tempestivamente la tessera sociale e la rivista, segnalate i dati del versamento a [info@coordinamentocamperisti.it](mailto:info@coordinamentocamperisti.it) oppure inviare la ricevuta via fax allo 055 2346925.

## COSA RICEVE L'ASSOCIATO

- Un lunghissimo elenco di sconti per l'associato e il suo nucleo familiare convivente;
- aggiornamento con la rivista. La rivista inCAMPER che, essendo un bimestrale, sarà inviata in 6 numeri a prescindere dalla scadenza della tessera.
- aggiornamento via posta elettronica infatti per riceverli basta inviare una e-mail a [info@coordinamentocamperisti.it](mailto:info@coordinamentocamperisti.it) chiedendo l'inserimento nella rubrica;
- aggiornamento attraverso i nostri siti internet;
- rappresentanza dei camperisti presso enti ed istituzioni pubbliche;
- promozione dei valori che concorrono a realizzare il vivere civile;
- azioni continue per consentire alle famiglie in autocaravan di poter circolare senza essere contravvenzionate / discriminate;
- sviluppo dei temi collegati al nostro turismo quali il Turismo Integrato Sostenibile, la Protezione Civile, i percorsi di pittura – scrittura – d'arte.

**Hanno cambiato il codice di avviamento postale in 79 comuni e 2.400 frazioni! Anche il vostro CAP potrebbe essere stato cambiato, iniziando l'arrivo della corrispondenza a voi diretta.**

Vi consigliamo di verificare subito. Telefonate al numero verde delle Poste Italiane che è **803160**.

Rispondono in automatico quindi premete 1 sulla tastiera del telefono. Parte un altro messaggio automatico quindi premete 3 sulla tastiera. Risponde l'operatore quindi ditegli il vostro indirizzo e chiedete a quale codice di avviamento postale corrisponde.

**Se è cambiato comunicatecelo.**

# 22 anni

## di libera circolazione stradale e sosta delle autocaravan sanciti dalla Costituzione della Repubblica Italiana, da leggi, circolari e direttive.

**La regola è la libera circolazione**, quale forma di godimento dei diritti garantiti dall'articolo 16 della Costituzione, che afferma la libertà del cittadino di circolare e soggiornare in qualsiasi parte del territorio nazionale.

**La Costituzione della Repubblica Italiana** demanda alla legge di stabilire i limiti generali per motivi di sanità e sicurezza ed è il Codice della Strada che organizza la circolazione della strada.

**1985**, 4 settembre: il Ministro dei Lavori Pubblici Nicolazzi dichiara che non sono ammessi divieti nei confronti delle autocaravan.

**1985**, 28 marzo: Circolare n. 983 del Ministero dei Lavori Pubblici sulla circolazione e sosta delle autocaravan.

**1988**, 13 ottobre: Circolare prot n. 520 5376 del Ministero della Marina Mercantile – Direzione Generale del Demanio marittimo e dei porti, che ribadisce quanto contenuto nella circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 983/85.

**1990**, 11 novembre: Legge Provinciale n. 33 della Provincia Autonoma di Trento che, al punto 2 e 3 dell'articolo 13, disciplina la circolazione stradale delle autocaravan.

**1991**, 14 ottobre: Legge n. 336 (detta Legge Fausti) che disciplina la circolazione delle autocaravan.

**1992**, 30 aprile: Decreto Legislativo n. 285. Nuovo Codice della Strada che abroga la legge 336/91 inserendo l'articolato inerente l'autocaravan negli articoli 7, 54, 125, 185. Il Codice della Strada è una *fonte di rango primario*, come tale, vincolato, oltre che alla Costituzione, alle fonti di diritto internazionale e del diritto comunitario. Con gli articoli 6 e 7 il Codice della Strada concede il potere d'ordinanza per regolare situazioni particolari e concrete, ponendo a carico dei gestori della strada dei precisi vincoli perchè si tratta di limiti-eccezione, posti dalla legge per ragioni di sanità e sicurezza, o di limiti-condizione che regolano le modalità di godimento e fruizione della circolazione stradale e che, pur potendo essere previsti dalla legge ordinaria, sono attribuibili alla competenza di altre autorità, non essendovi riserva di legge.

**1992**, 16 dicembre: Decreto Presidente della Repubblica n. 495. Adozione del Regolamento d'Esecuzione e d'Attuazione del nuovo Codice della Strada. L'autocaravan è inserita nell'articolo 378.

**1996**, 16 settembre: Decreto Presidente della Repubblica n. 610. Modifica del Regolamento d'Esecuzione e d'Attuazione. L'articolo 214 ripristina l'obbligatorietà dell'installazione degli impianti igienico sanitari in modifica dell'articolo 378.

**1997**, 4 luglio: Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici, prot. n. 2569. *Sosta autocaravan* che recita: "Con riferimento alla nota indicata, si specifica che qualora un'amministrazione locale emetta un provvedimento di preclusione alla sosta od al transito di una determinata categoria di veicoli deve necessariamente escludere anche tutti gli altri veicoli compresi nell'articolo 54 del C.d.S. aventi analoghe caratteristiche dimensionali e di massa. Ciò in ragione del fatto che i provvedimenti limitativi alla circolazione ed alla sosta devono trovare la loro legittimazione in oggettive situazioni d'intransigibilità o in motivate ordinanze emanate dall'ente proprietario della strada, che è tenuto a garantire la libertà di tutte le categorie di veicoli, tra i quali anche le autocaravan, che la legge Fausti prima e il Codice della Strada poi equipara a qualsiasi altro veicolo. Il sindaco, dunque, non può vietare in maniera indiscriminata l'accesso e la sosta delle autocaravan ma deve prevedere soluzioni che garantiscono da un lato l'utente e dall'altra la realtà locale.

**2000**, 24 ottobre: Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica, e criteri per l'installazione e la manutenzione. In particolare il paragrafo 5 ("Impieghi non corretti della segnaletica stradale"), punto 1 ("Casi più ricorrenti di vizi dei procedimenti") indica espressamente le ordinanze di divieto di circolazione e sosta di autocaravan e caravan, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, e invece celano non espressi motivi di interessi locali, non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza sindacale a norma dell'art. 7.

**2007**, 2 aprile: lettera prot. 0031543 del Ministero dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale per la Motorizzazione - Divisione VIII all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti. Si conferma la libera circolazione stradale e sosta delle autocaravan.

**2008**, 14 gennaio: circolare prot. n. 277 del Ministero dell'Interno. Si conferma la libera circolazione stradale e sosta delle autocaravan in recepimento della Direttiva del Ministero dei Trasporti.

**Alla luce di quanto sopra**, le famiglie che viaggiano in autocaravan si potranno ancora trovare in svariate situazioni di disagio nonostante gli organi preposti ai servizi di Polizia Stradale vigileranno il territorio affinché, tali divieti e/o le note "sbarre anticamper", siano rimosse e mai più installate senza validi motivi. Si troveranno in situazioni di disagio perché ci sarà sempre un sindaco che continua a mantenere una ordinanza illegittima. In tal caso molti camperisti continueranno a sostare sotto il "divieto" conoscendo che tale segnaletica esiste in violazione di legge.

È certo che gli agenti della Polizia di Stato ed i Carabinieri non interverranno perché rispettano le direttive Ministeriali ma è altrettanto certo che interverranno gli agenti di Polizia Municipale per far osservare la volontà dell'Amministrazione Comunale dalla quale dipendono. I camperisti sanzionati, consapevoli dell'illegittimità di quei segnali stradali, con il supporto dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti presenteranno ricorso al Prefetto che l'accoglierà archiviando la contravvenzione. L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti provvederà a raccogliere i ricorsi accolti dai Prefetti per inviare precise istanze alla Procura della Corte dei Conti (*richiesta di verifica sulla corretta gestione del pubblico denaro*) e alla Procura della Repubblica (*richiesta di verifica sulla sussistenza del reato di omissione di atti d'ufficio*).

## Per far valere la legge partecipa con la tua forza.

*Aderisci all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti,*

## coinvolgi altri equipaggi



# Ministero dell'Interno

Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali  
 Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e per gli Uffici Territoriali di Governo

Direzione Generale UTG  
 Prot. Uscita del 15 gennaio 2008  
 Numero: 0000277  
 Classifica: M/

ROMA 14 gennaio 2008

AI SIGG. PREFETTI - LORO SEDI

AL SIG. COMMISSARIO DI GOVERNO PER LA PROVINCIA DI TRENTO - TRENTO  
 AL SIG. COMMISSARIO DI GOVERNO PER LA PROVINCIA DI BOLZANO - BOLZANO  
 AL SIG. PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA - AOSTA

E p.c.:

AL DIPARTIMENTO DI P.S.  
 DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI E PER I  
 REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO - SEDE

**OGGETTO:** Direttiva del Ministero dei Trasporti ai sensi dell'art. 35 comma 1 del Codice della Strada. Linee guida in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.

Il Ministero dei Trasporti, avendo ricevuto numerosi esposti in materia di circolazione delle autocaravan ha ritenuto di esercitare il potere di direttiva ai sensi della norma citata in oggetto con una serie di precisazioni che vengono trasmesse alle SS.LL. affinché ne tengano conto nell'esercizio delle relative competenze.

Il documento in questione parte da una serie di premesse che puntualizzano gli aspetti tecnici e normativi della materia. In particolare:

- L'autocaravan è definito quale autoveicolo avente una speciale carrozzeria ed attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente (art. 54 c.1 lett. m) del Codice della Strada).
- Ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti di cui agli artt. 6 e 7 del Codice, gli autocaravan sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli (art. 185 c.1).
- La loro sosta, ove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se essi poggiano sul suolo esclusivamente con le ruote, non emettono deflussi propri e non occupano la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro (art. 185 c.2).
- Nel caso di sosta o parcheggio a pagamento, le tariffe possono essere maggiorate fino al 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona (art. 185 c.3).
- E' vietato lo scarico di residui organici e di acque chiare e luride su strade e aree pubbliche, al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario (art. 185 c.4).
- Nel Regolamento sono stabiliti i criteri per la realizzazione, nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan e nei campeggi, dei suddetti impianti igienico-sanitari (art. 378).
- I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dall'ente proprietario della strada, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5 c.3).

- Fuori dei centri abitati l'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5 c.3, stabilire obblighi, divieti e limitazioni, di carattere temporaneo o permanente, per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (art. 6 c.4 lett. b) ).
- Esso può, inoltre, vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli (art. 6 c.4 lett. d) ).
- Esso può, infine, vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di esse per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, dandone comunicazione con i rispettivi segnali o eventualmente altri mezzi appropriati, non meno di 48 ore prima (art. 6 c.4 lett. F) ).
- Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, adottare i provvedimenti di cui all'art. 6 c.4 (art. 7 c.1 lett. a) ).
- Essi, inoltre, possono stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (art. 7 c.1 lett. e) ).
- Essi possono, altresì, previa determinazione della giunta, stabilire aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma, da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata, anche senza custodia del veicolo (art. 7 c.1 lett. f) ).
- Essi possono, infine, istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185 (art. 7 c.1 lett. h) ).

Tenendo conto delle sopra riportate puntualizzazioni, il Comune, con ordinanza motivata in relazione alle esigenze della circolazione, alle caratteristiche strutturali delle strade e nei casi in cui comunque ne ravvisi la necessità, può sempre, vietare la sosta dei veicoli nell'ambito del proprio territorio.

**Tuttavia, la limitazione alla circolazione stradale e alla sosta per la particolare categoria di veicoli in esame appare illegittima nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri e che non occupino la sede stradale nella misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di ostacoli atti a giustificarli.**

Altro aspetto di particolare rilievo è la segnaletica stradale che può interessare le autocaravan in quanto **talvolta le ordinanze di divieto di circolazione e sosta di autocaravan e caravan celano motivi di interessi locali non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza sindacale di cui all'art. 7 (regolamentazione della circolazione nei centri abitati).**

**Richiamando una precedente circolare, il Ministero dei Trasporti illustra i vizi più ricorrenti dei provvedimenti che dispongono la collocazione di segnaletica stradale. A seguito di istanze avanzate dai proprietari di autocaravan e da talune associazioni, in particolare l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, il Ministero dei Trasporti ha avuto modo di accertare la permanenza di forme di regolamentazione opinabili in quanto discriminanti nei confronti degli autoveicoli in argomento.**

Già con la Legge 336/91 il legislatore era intervenuto, per evitare gli annosi contenziosi tra i proprietari dell'autoveicolo AUTOCARAVAN e Pubblici Amministratori, con una ratio semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni identificabili, almeno, nei seguenti punti fondamentali:

- la conferma che le autocaravan sono autoveicoli e sono parificati a tutti gli altri autoveicoli;
- la netta distinzione tra il "sostare" e il "campeggiare";
- l'obbligo all'allestimento di impianti igienico-sanitari su strade, autostrade e campeggi al fine di tutelare l'igiene pubblica del territorio, raccogliendo i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan.
- la possibilità per il Comune di prevedere l'allestimento di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan, al fine di sviluppare il turismo itinerante praticato con detti autoveicoli. Un intervento, pertanto, complessivamente teso a promuovere e non ad impedire la circolazione alle autocaravan.

Tali principi, contenuti nella Legge sopracitata, sono stati in toto recepiti nel Nuovo Codice della Strada. L'art. 185 dello stesso (circolazione e sosta delle autocaravan) al 1° comma stabilisce che i veicoli di cui trattasi ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 (regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati) e 7 (regolamentazione della circolazione nei centri abitati), sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli.

Analizzando nel dettaglio talune fattispecie concrete che hanno dato luogo ad ordinanze dei pubblici amministratori che prestano il fianco ad alcune osservazioni critiche, il Ministero dei Trasporti ha tra l'altro fatto rilevare quanto segue.

**Divieto di circolazione per motivi di ordine e sicurezza pubblica.**

Il concetto di ordine pubblico che, com'è noto, trova riscontro in sede legislativa nell'art. 159 comma 2 del D.Lgs. 112/98 è "inteso come il complesso dei beni giuridici fondamentali e degli interessi pubblici primari sui quali si regge l'ordinata e civile convivenza nella comunità nazionale ...". Il Ministero dei Trasporti fa rilevare che il concetto di sicurezza pubblica è più ristretto riferendosi alla salvaguardia della incolumità e integrità fisica, patrimoniale e morale dei cittadini.

**Sarebbero, pertanto, viziati da illegittimità sotto il profilo dell'eccesso di tutela quei provvedimenti che richiamassero in situazioni non rispondenti al reale stato dei fatti o comunque in modo generico esigenze di "tutela dell'ordine, della sicurezza e dalla quiete pubblica".**

In altri casi viene vietata la sosta e la circolazione alle autocaravan sulla base di un'ordinanza motivata dalla necessità di salvaguardare l'immagine e, soprattutto, l'igiene e la sanità pubblica.

Il Pubblico Amministratore giustifica il proprio provvedimento sostenendo che il suo obiettivo è solo quello di frenare "... abusi di carattere igienico-sanitario connessi allo scarico d'acque nere e bianche sulla pubblica via ...", ovvero di "... prevenire qualsivoglia pericolo di infezioni virali o di malattie infettive, la cui insorgenza può verificarsi per l'incontrollato e disordinato deposito di liquami e materie organiche oltre che dei rifiuti solidi ...".

Si osserva, tuttavia, che spesso le ordinanze contingibili e urgenti motivate sulla base dell'esigenza di tutela dell'igiene pubblica, stante la genericità delle espressioni usate e l'assenza di qualsivoglia altro elemento indicatore, limitano la circolazione delle autocaravan sulla base di motivi che non sono certo riconducibili alle affermate esigenze di prevenzione degli inquinamenti.

**D'altronde, le autocaravan, per il loro allestimento, che comprende serbatoi di raccolta delle acque inerenti cucina e bagno, sempre che siano debitamente ed idoneamente utilizzate, sono veicoli di per sé non idonei a mettere in pericolo l'igiene pubblica.**

Inoltre, da un punto di vista logico-giuridico la motivazione adottata circa "lo scarico di residui organici e acque chiare e luride", non appare sufficiente a giustificare il provvedimento, in quanto l'eventuale violazione alle norme di tutela del manufatto stradale di cui all'art. 15, comma 1, lett. f) e g) del Codice della Strada (Atti vietati), deve essere sanzionata ai sensi del medesimo articolo, commi 2, 3 e 4.

**Tra l'altro tale motivazione non può trovare sostegno adottando un divieto preventivo sulla presunzione di violazione futura di una norma, in quanto è palese che la sanzione si applica quando si realizza una particolare situazione di illegittimità che la norma prevede in astratto.**

Anche il comma 6 dell'articolo 185 prevede la sanzione per la violazione di cui al comma 4 del medesimo articolo: "è vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico- sanitari".

Da quanto sopra si evince che i comuni sono in possesso degli strumenti sanzionatori per garantire il rispetto dell'igiene pubblica, e quindi è ingiustificabile un provvedimento di limitazione in tal senso alle autocaravan.

**Talvolta viene addotto a sostegno di provvedimenti di sfavore nei confronti dei camperisti il divieto di campeggio per giustificare il divieto di sosta per le autocaravan.**

Quando si utilizza il termine "campeggiare" si fa riferimento a una ben precisa condotta, ossia quella implicante lo "stabilimento" di un mezzo in un luogo, mediante collegamenti permanenti al suolo e necessità di idonee infrastrutture per svolgere le consuetudini di vita. Inoltre, per le autocaravan vale quanto previsto all'art. 185 del Codice della strada, cioè si attiva il campeggiare allorché si occupi lo spazio esterno al veicolo.

La sosta, invece, implica il rispetto di quanto previsto dal suddetto articolo 185 del C.d.S., laddove si ribadisce che deve avvenire "senza" occupare lo spazio esterno al veicolo. In caso contrario, se ciò avviene sulla pubblica via, tale condotta deve essere sanzionata.

L'aprire le porte di un veicolo e discendere dallo stesso non è campeggiare mentre il lasciare aperte le porte e le finestre di un autoveicolo, costituendo pericolo o intralcio per gli utenti della strada, non attiva il campeggiare ma viola l'articolo 157 del Codice della Strada (Arresto, fermata e sosta dei veicoli).

E' indubbio che un comune possieda il diritto/dovere di intervenire per limitare, reprimere o regolamentare il campeggiare. In tal caso le ordinanze, per essere legittime, devono essere emanate alla luce del primo comma dell'art. 185 del Codice della Strada, il quale stabilisce che le autocaravan sono soggette alla disciplina prevista per gli altri veicoli, e del secondo comma in base al quale "la sosta delle stesse, dove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote ...".

**Pertanto, nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri, e non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, una eventuale azione sanzionatoria appare illegittima.**

**Divieto alle autocaravan di accedere ad un parcheggio consentendolo invece alle autovetture non giustificato dai criteri tecnici in contrasto con le caratteristiche tecniche e funzionali che presidono alla realizzazione del parcheggio stesso.**

Ai sensi dell'articolo 185 del Codice della Strada non si può escludere dalla circolazione la "autocaravan" (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada) da una strada e/o da un parcheggio ed allo stesso tempo consentirlo alle autovetture che sono anch'esse autoveicoli.

Per quanto detto, se la zona è sottoposta ad un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato l'attivare una sosta limitata nel tempo in modo che tutti, a prescindere dall'autoveicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione, ovvero realizzare un'area di parcheggio riservata alla sosta delle autocaravan ed autoveicoli simili per massa e dimensioni, a condizioni che tale area sia posizionata a distanza ragionevole dalla zona interessata.

E' altresì auspicata l'ottimizzazione alla fruizione dei parcheggi, senza diminuirne gli stalli, aumentando la lunghezza di alcuni di essi, ovvero riservare una parte dell'area di parcheggio alla sosta delle autocaravan, tracciando appositi stalli di sosta ed installando specifica segnaletica verticale.

**Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdice la circolazione o l'accesso alle autocaravan in un parcheggio e/o in stalli di sosta sulla strada dove è, al contrario, consentito alle autovetture e ad altri veicoli aventi stesso ingombro.**

**Talvolta i comuni, allo scopo di impedire fisicamente la circolazione delle autocaravan, emanano ordinanze per far installare all'ingresso di una strada o di un parcheggio una sbarra ad altezza ridotta dal suolo.**

Al riguardo viene osservato che l'installazione di una sbarra ad altezza ridotta dal suolo può limitare la circolazione stradale, anche, eventualmente, compromettere la sicurezza stradale nonché impedire e/o limitare la circolazione dei veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ambulanze, veicoli dei Vigili del Fuoco, veicoli della Protezione Civile, ecc....

Un ulteriore analoga fattispecie si avrebbe nel caso di autovettura con carico sul "tettuccio" (tecnicamente padiglione).

Inoltre, tale dispositivo non può essere neppure considerato "dissuasore di sosta" come definito dall'art. 180 del Regolamento di esecuzione (Dissuasori di sosta), essendo lo stesso un dispositivo di sicurezza da utilizzare dove la presenza di ostacoli al di sopra della carreggiata rende necessario, in posizione anticipata, impedire il transito (e non la sosta) di veicoli alti per evitare che restino incastrati o non possano manovrare per tornare indietro.

In tali casi viene posta in essere una indebita differenziazione tra gli utenti della circolazione stradale dovuta ad una non congrua valutazione della situazione per carenza di attività istruttoria, non effettuata, o sommaria o non esauriente, ovvero effettuata in base a situazioni che prescindono dall'interesse di garantire la sicurezza della circolazione stradale.

**In siffatta evenienza, il provvedimento risulterebbe viziato da eccesso di potere, in quanto contraddittorio ed inadeguato a realizzare le finalità per cui viene emanato.**

Tenuto conto delle potenziali situazioni di contenzioso in materia di circolazione e sosta delle autocaravan per le quali possono essere investite le SS.LL., si ritiene di richiamare la particolare attenzione sul contenuto della direttiva in argomento, al fine di utilizzarlo come strumento istruttorio ovvero decisorio nel caso di presentazione di ricorsi ai sensi dell'articolo 203, assicurando al contempo, agli organi accertatori un ausilio nella verifica della legittimità formale e sostanziale della segnaletica stradale nell'espletamento delle competenze di cui all'articolo 12.

IL DIRETTORE GENERALE  
Penta



# Ministero dei Trasporti

Ministero dei Trasporti  
 Dipartimento per i Trasporti Terrestri  
 Direzione Generale per la Motorizzazione  
 Divisione VIII

MINFTRA DIP4

Dipartimento per i trasporti terrestri

REGISTRO UFFICIALE

Prot: 0031543 - 02/04/2007 - USCITA 23.19.14

Roma, 02 APR. 2007

Spett. Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti  
 Via San Niccolò 21  
 50125 FIRENZE

Oggetto: Vs. istanza del 5 febbraio 2007. - corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della strada in materia di circolazione delle autocaravan -

**In relazione ai contenuti dell'istanza in oggetto e per una più completa ed esaustiva trattazione della materia si ritiene opportuno riportare di seguito le norme di riferimento disciplinanti la circolazione degli autocaravan.**

L'autocaravan è definito quale autoveicolo avente una speciale carrozzeria ed attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente (art. 54 c.1 lett. m) del Codice della Strada).

Ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti di cui agli artt. 6 e 7 del Codice, gli autocaravan sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli (art. 185 c.1).

La loro sosta, ove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se essi poggiano sul suolo esclusivamente con le ruote, non emettono deflussi propri e non occupano la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro (art. 185 c.2).

Nel caso di sosta o parcheggio a pagamento, le tariffe sono maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona. (art. 185 c.3).

E' vietato lo scarico di residui organici e di acque chiare e luride su strade e aree pubbliche, al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario (art. 185 c.4).

Nel Regolamento sono stabiliti i criteri per la realizzazione, nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan e nei campeggi, dei suddetti impianti igienico-sanitari (art. 378). I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dall'ente proprietario della strada, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5 c.3).

Fuori dei centri abitati l'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5 c.3, stabilire obblighi, divieti e limitazioni, di carattere temporaneo o permanente, per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (art. 6 c.4 lett.b)).

Esso può, inoltre, vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli (art. 6 c.4 lett.d)). Esso può, infine, vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di esse per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, dandone comunicazione con i rispettivi segnali o eventualmente altri mezzi appropriati, non meno di 48 ore prima (art. 6 c.4 lett.f)).

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, adottare i provvedimenti di cui all'art. 6 c.4 (art. 7 c.1 lett.a)).

Essi, inoltre, possono stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (art. 7 c.1 lett.e)).

Essi possono, altresì, previa determinazione della giunta, stabilire aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma, da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata, anche senza custodia del veicolo (art. 7 c.1 lett.f)).

Essi possono, infine, istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185 (art. 7 c.1 lett.h)).

Quindi, appare chiaro che il Comune, con ordinanza motivata in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade, può vietare permanentemente la sosta a determinate categorie di utenti.

In difetto di tali stringenti motivazioni, il Comune può in ogni caso, sempre con ordinanza motivata, vietare permanentemente la sosta dei veicoli in generale.

**Nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri, e che non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di ostacoli atti a giustificare (limitazioni alla circolazione dirette ai veicoli aventi una sagoma per altezza superiore all'altezza di un ostacolo non eliminabile) la limitazione alla circolazione stradale e sosta per detta particolare categoria di autoveicolo appare illegittima.**

A tale riguardo si richiama integralmente quanto contenuto nella Direttiva dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000 "sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica, e criteri per l'installazione e la manutenzione". In particolare il paragrafo 5 ("Impieghi non corretti della segnaletica stradale"), punto 1 ("Casi più ricorrenti di vizi dei procedimenti") indica espressamente le ordinanze di divieto di circolazione e sosta di autocaravan e caravan, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, e invece celano non espressi motivi di interessi locali, non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza sindacale a norma dell'art. 7.

#### Nel merito

L'argomento è già stato trattato, come sopra già detto, sia pure sinteticamente nel punto 5.1 della direttiva 24 ottobre 2000, in relazione ai vizi più ricorrenti dei provvedimenti che dispongono la collocazione di segnaletica stradale.

Nonostante il tempo intercorso si è avuto modo di accertare, soprattutto attraverso numerose istanze avanzate dai proprietari di autocaravan e dalla Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, che proseguono attività di regolazione della circolazione, in particolare da parte dei comuni, che vedono spesso danneggiati e a volte discriminati detti autoveicoli che già dal 1991 trovarono una chiara regolamentazione.

Non è inutile, in proposito, ripercorrere le tappe che hanno portato alla attuale formulazione degli artt. 54, comma 1, lettera m), 56, comma 2, lettera e) e 185 del Codice; e dell'art. 378 del Regolamento, che trattano la materia.

Già con la Legge 336/91 (detta Legge Fausti) il legislatore era intervenuto, per evitare gli annosi contenziosi tra i proprietari dell'autoveicolo **AUTOCARAVAN** e **Pubblici Amministratori, con una ratio semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni identificabili, almeno, nei seguenti punti fondamentali:**

- **la conferma che le autocaravan sono autoveicoli e sono parificati a tutti gli altri autoveicoli;**
- **la netta distinzione tra il "sostare" e il "campeggiare";**
- **l'obbligo all'allestimento di impianti igienico-sanitari su strade, autostrade e campeggi al fine di tutelare l'igiene pubblica del territorio, raccogliendo i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan.**
- **la possibilità al Comune di inserire nel PRG (oggi Piano Strutturale) l'allestimento di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan, al fine di sviluppare il turismo itinerante praticato con detti autoveicoli. Un intervento, pertanto, complessivamente teso a promuovere e non ad impedire la circolazione alle autocaravan.**

Il legislatore è successivamente intervenuto, sempre per evitare gli annosi contenziosi tra i possessori delle autocaravan ed i Pubblici Amministratori, inserendo in toto i principi della Legge n. 336/91 nel nuovo Codice della Strada.

Secondo la chiara, univoca volontà di legge, ai sensi dell'art. 185, 1° comma del Codice della Strada: "i veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli".

Analizzando in modo più dettagliato le ordinanze dei Pubblici Amministratori si ritrovano le più disparate motivazioni per giustificare le limitazioni alla circolazione della categoria di autoveicoli in esame.

**A volta, il comune vieta la sosta e la circolazione alle autocaravan attraverso un'ordinanza motivata dalla necessità di salvaguardare l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica.**

Quando si parla di Ordine Pubblico si fa riferimento a quell'insieme di principi, propri del nostro ordinamento giuridico, la cui tutela è necessaria per l'ordinato svolgimento della vita sociale. In proposito la Corte Costituzionale, con sentenza n. 9 del 19 giugno 1956, ha dato di questo concetto giuridico la seguente nozione: "Ordine Pubblico è la situazione in cui sia assicurato a tutti il pacifico esercizio dei diritti di libertà e in cui il singolo possa svolgere la propria lecita attività senza essere minacciato da offese alla propria personalità fisica e morale: è l'ordinato vivere civile che è indubbiamente meta di uno stato libero e democratico". Quando si parla di sicurezza pubblica, invece, si fa riferimento a un concetto più ristretto perché tale sicurezza è assicurata quando risultano salvaguardate la incolumità e la integrità fisica, morale e patrimoniale dei cittadini.

**Pare dunque alquanto inverosimile che il solo veicolo "autocaravan" possa rappresentare con la sua circolazione sul territorio una turbativa all'ordine e alla sicurezza pubblica.**

**Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdica la circolazione o l'accesso alle autocaravan per asserite esigenze di "tutela dell'ordine, della sicurezza e della quiete pubblica".**

**In altri casi viene vietata la sosta e la circolazione alle autocaravan sulla base di un'ordinanza motivata dalla necessità di salvaguardare l'immagine e, soprattutto, l'igiene e la sanità pubblica.**

In occasione di alcuni di questi provvedimenti, il Comune fa presente che nella zona si trovano determinati campeggi, evidenziando che le autocaravan, pur essendo autoveicoli dotati di servizi igienici tali da non incidere negativamente, in alcuna misura, sulla igiene del territorio, dovrebbero recarsi obbligatoriamente nelle strutture private. Il Pubblico Amministratore giustifica il proprio provvedimento sostenendo che il suo obiettivo è solo quello di frenare "... abusi di carattere igienico-sanitario connessi allo scarico d'acque nere e bianche sulla pubblica via ...", ovvero di "... prevenire qualsivoglia pericolo di infezioni virali o di malattie infettive, la cui insorgenza può verificarsi per l'incontrollato e disordinato deposito di liquami e materie organiche oltre che dei rifiuti solidi ...".

Si osserva, tuttavia, che spesso le ordinanze contingibili e urgenti motivate sulla base dell'esigenza di tutela dell'igiene pubblica, stante la genericità delle espressioni usate e l'assenza di qualsivoglia altro elemento indicatore, limitano la circolazione delle autocaravan sulla base di motivi che non sono certo riconducibili alle affermate esigenze di prevenzione degli inquinamenti.

**D'altronde, le autocaravan, per il loro allestimento, che comprende serbatoi di raccolta delle acque inerenti cucina e bagno, sempre che siano debitamente ed idoneamente utilizzate, sono veicoli che non possono mettere in pericolo l'igiene pubblica.**

Inoltre, da un punto di vista logico-giuridico la motivazione adottata circa "lo scarico di residui organici e acque chiare e luride", non appare sufficiente a giustificare il provvedimento, in quanto l'eventuale violazione alle norme di tutela del manufatto stradale di cui all'art. 15, comma 1, lett. f) e g) del Codice della strada, deve essere sanzionata ai sensi del medesimo articolo, commi 2, 3 e 4. Anche il comma 6 dell'articolo 185 prevede la sanzione per la violazione prevista al comma 4 del medesimo articolo: "è vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitari". Da quanto sopra si evince che i comuni sono in possesso degli strumenti sanzionatori per garantire il rispetto dell'igiene pubblica, e quindi è ingiustificabile un provvedimento di limitazione in tal senso alle autocaravan.

**Talvolta si invoca il divieto di campeggio per giustificare il divieto di sosta per le autocaravan.**

Quando si utilizza il termine "campeggiare" si fa riferimento a una ben precisa condotta, ossia quella implicante lo "stabilimento" di un mezzo in un luogo, mediante collegamenti permanenti al suolo e necessità di idonee infrastrutture per svolgere le consuetudini di vita.

Inoltre, per le autocaravan vale quanto previsto all'art. 185 del Codice della strada, cioè si attiva il campeggiare allorché si occupi lo spazio esterno al veicolo.

La sosta, invece, implica il rispetto di quanto previsto dal suddetto articolo 185 del C.d.S., laddove si ribadisce che deve avvenire "senza" occupare lo spazio esterno al veicolo. In caso contrario, se ciò avviene sulla pubblica via, tale condotta deve essere sanzionata.

L'aprire le porte di un veicolo e discendere dallo stesso non è campeggiare mentre il lasciare aperte le porte e le finestre di un autoveicolo, costituendo pericolo o intralcio per gli utenti della strada, non attiva il campeggiare ma viola l'articolo 157 del Codice della Strada.

E' indubbio che un comune possieda il diritto/dovere di intervenire per limitare, reprimere o regolamentare il campeggiare. In tal caso le ordinanze, per essere legittime, devono essere emanate alla luce del primo comma dell'art. 185 del Codice della Strada, il quale stabilisce che le autocaravan sono soggette alla disciplina prevista per gli altri veicoli, e del secondo comma in base al quale "la sosta delle stesse, dove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote ...".

**Pertanto, nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri, e non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, una eventuale azione sanzionatoria appare decisamente illegittima.**

**Altro caso tipico riguarda il comune che vieta l'accesso ad un parcheggio alle autocaravan, consentendolo invece alle autovetture**, dimenticando che l'organizzazione di un parcheggio deriva dalla progettazione del numero di stalli di sosta, dalla apposizione della relativa segnaletica stradale, soprattutto orizzontale che evince dalla tipologia dei veicoli che li possono fruire.

Ai sensi dell'articolo 185 del Codice della Strada non si può escludere dalla circolazione la "autocaravan" (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada) da una strada e/o da un parcheggio ed allo stesso tempo consentirlo alle autovetture che sono anch'esse autoveicoli.

Per quanto detto, se la zona è sottoposta ad un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato l'attivare una sosta limitata nel tempo in modo che tutti, a prescindere dall'autoveicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione, ovvero realizzare un'area di parcheggio riservata alla sosta delle autocaravan ed autoveicoli simili per massa e dimensioni, a condizioni che tale area sia posizionata a distanza ragionevole dalla zona interessata.

E' altresì auspicata l'ottimizzazione alla fruizione dei parcheggi, senza diminuirne gli stalli, aumentando la lunghezza di alcuni di essi, ovvero riservare una parte dell'area di parcheggio alla sosta delle autocaravan, tracciando appositi stalli di sosta ed installando specifica segnaletica verticale.

**Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdica la circolazione o l'accesso alle autocaravan in un parcheggio e/o in uno stallo di sosta sulla strada dove è, al contrario, consentito alle autovetture e ad altri veicoli aventi lo stesso ingombro.**

**Talvolta i comuni, allo scopo di impedire fisicamente la circolazione delle autocaravan, emanano ordinanze per far installare all'ingresso di una strada o di un parcheggio una sbarra ad altezza ridotta dal suolo.**

**In tali casi, l'installazione appare illegittima in assenza di altezze inferiori nella strada e/o parcheggio che ne giustificano tecnicamente l'installazione.**

Inoltre, l'installazione di una sbarra ad altezza ridotta dal suolo è suscettibile, oltre che di limitare la circolazione stradale, anche, eventualmente, di compromettere la sicurezza stradale nonché di impedire e/o limitare la circolazione ai veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ambulanze, veicoli dei Vigili del Fuoco, veicoli della Protezione Civile, ecc....;

Tra l'altro, tale dispositivo non può essere neppure considerato dissuasore di sosta come definito dall'art. 180 del Regolamento di esecuzione, essendo un dispositivo di sicurezza (come previsto dalla circolare n. 1357 del 7.5.1985 sulla segnaletica afferente i passaggi a livello su linee elettrificate ed i cavalcavia ferroviari) da utilizzare dove la presenza di ostacoli al di sopra della carreggiata rende necessario, in posizione anticipata, impedire il transito (e non la sosta) di veicoli alti per evitare che restino incastrati o non possano manovrare per tornare indietro.

L'assenza di tale condizione preliminare non ne giustifica l'adozione come dissuasori di sosta.

**In virtù dei casi sopra esposti si riscontrano evidenti cause di illegittimità presenti nei provvedimenti aventi per oggetto le limitazioni alla circolazione e alla sosta delle autocaravan.**

**In particolar modo la violazione del criterio di imparzialità e disparità di trattamento, in quanto i provvedimenti limitativi, così come predisposti, risultano in violazione del principio di uguaglianza, sancito dagli artt. 3 e 16 della Carta Costituzionale, e operano una discriminazione fra gli utenti della circolazione stradale.**

**Nella maggior parte dei casi, nei provvedimenti degli enti locali assunti in tal senso, si evidenzia una non congrua valutazione della situazione per carenza di attività istruttoria, non effettuata, o sommaria e non esauriente, ovvero effettuata in base a situazioni che prescindono dall'interesse di garantire la sicurezza della circolazione stradale. In tal caso il provvedimento, risultando contraddittorio ed inadeguato a realizzare le dichiarate finalità, risulterebbe illegittimo.**

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Ing. Sergio DONDOLINI)