

ENTI LOCALI: Consiglio di Stato - Sezione Quinta - Sentenza 15 aprile 2025, n. 3235.

Enti Locali - Comune - Circolazione stradale– Ordinanza comunale – Divieto di transito e sosta per un'ordinata e sicura circolazione stradale – Legittimità -Ragioni

È legittima l'ordinanza comunale che vieti, in un determinato tratto del territorio comunale, il transito (oltre che la sosta) ai soli autocaravan ed autocarri di massa superiore a 3,5 tonnellate, in ragione delle più ingombranti dimensioni di tali mezzi rispetto agli altri autoveicoli e, dunque, alla maggior attitudine degli stessi – in caso sia di sosta, sia di transito nei tratti più stretti ed accidentati della carreggiata – di ostacolare una ordinata e sicura circolazione stradale (oltre al tempestivo accesso dei mezzi di soccorso). (1).

In motivazione, la sezione sottolinea che l'art. 6, comma 4 lett. d) del codice della strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285), laddove prevede che l'ente proprietario della strada può con ordinanza vietare o limitare il parcheggio o la sosta dei veicoli va letto in combinato disposto con la precedente lett. b) secondo cui " L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 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", essendo entrambi i poteri di strumentali all'effettivo perseguimento delle indicate finalità. L'art 185 del d.lgs. n. 285 del 1992, a mente del quale "I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere ed agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli" va letto in coordinamento con il richiamato art. 54 del medesimo Codice che, pur facendo riferimento alla generale "categoria autoveicoli", in realtà distingue tra autovetture ed autocaravan, definendo questi ultimi come veicoli "aenti speciale carrozzeria", dunque connotati da caratteristiche peculiari, per tali idonee a contraddistinguerli e dunque, se del caso, anche a giustificare una parziale difformità delle relative regole di circolazione.

(1) Conformi: Non risultano precedenti negli esatti termini. In senso analogo Cons. Stato, sez. VI, 28 agosto 2008, n. 4095 secondo cui poiché il potere di disciplina della circolazione stradale, come previsto dall'art.6, comma 4, lettera b) del d.lgs. n. 285/1992, consente all'ente proprietario della strada di stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche costitutive delle strade, non risulta affetta da eccesso di potere l'ordinanza comunale che abbia adottato misure di mitigazione della circolazione dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di materiali di cava, per ragioni di sicurezza e funzionalità stradali.

Difformi: T.ar. per la Sicilia Catania, sez. I, 28 ottobre 2024, n. 3519; T.a.r. per la Lombardia, Brescia, sez. II, 4 aprile 2024, n. 281.

Visti il ricorso in appello ed i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Comune di Golfo Aranci;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 23 gennaio 2025 il Cons. Valerio Perotti e preso atto del deposito della richiesta di passaggio in decisione senza la preventiva discussione, ai sensi del Protocollo d'intesa del 10 gennaio 2023, degli avvocati Brunetti, Di Vizio e Rainone;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con ricorso al Tribunale amministrativo della Sardegna, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiedeva l'annullamento dell'ordinanza del Sindaco del Comune di Golfo Aranci 20 luglio 2012, n. 32 nella parte in cui, all'art. 1 lett. a), istituiva il divieto di transito degli autocaravan in località Cala Moresca/Barracconi, nel tratto compreso tra l'edificio Cedonia ed il cancello di accesso alla località Capo Figari.

La ricorrente deduceva di essere la maggiore associazione italiana degli utenti in autocaravan, annoverando tra i propri scopi statutari quello di *“tutelare il diritto di tutti gli utenti in autocaravan a circolare sull'intero territorio nazionale facendo valere il rispetto del Codice della Strada, del relativo regolamento di esecuzione e attuazione, dei decreti e delle direttive ministeriali, in particolare attraverso azioni di contrasto e d'impugnazione, in sede amministrativa o giurisdizionale, dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati dagli enti proprietari delle strade di tutto il territorio nazionale che abbiano l'effetto d'impedire o limitare la circolazione delle autocaravan”* e di *“promuovere le iniziative volte alla concreta applicazione delle norme in materia di circolazione e sosta delle autocaravan”*.

A sostegno del gravame veniva eccepito, in primo luogo, il vizio di violazione di legge, in particolare degli artt. 6 e 7 del d.lgs. n. 285 del 1992, sul presupposto che tali norme non avrebbero consentito di istituire un divieto di transito degli autocaravan per evitarne il campeggio, come invece avvenuto nel caso in esame.

In secondo luogo, il provvedimento impugnato avrebbe violato l'art. 185 del medesimo d.lgs. n. 285 del 1992 (ai sensi del quale gli autocaravan *“ai fini della circolazione stradale in genere ed agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli. 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”*), avendo l'amministrazione bloccato il transito degli autocaravan per evitarne il campeggio e non già la sosta, in ogni caso operando un'illegittima discriminazione di tali mezzi rispetto ad altri veicoli.

Il provvedimento impugnato sarebbe poi illogico e contraddittorio, imponendo il divieto di transito sulla base di presupposti riguardanti (invece) la sosta, senza considerare che tali mezzi, in quanto dotati di serbatoi interni di raccolta, comunque non avrebbero potuto mettere in pericolo l'igiene e la salute pubblica.

La decisione adottata sarebbe infine sproporzionata ed irragionevole, essendosi imposto un divieto assoluto di transito agli autocaravan anziché limitarsi a vietarne il campeggio.

Costituitosi in giudizio, il Comune di Golfo Aranci concludeva per l'infondatezza del gravame, chiedendo che fosse respinto.

Con sentenza 17 giugno 2024, n. 474, il giudice adito respingeva il ricorso, sul presupposto che il provvedimento impugnato ben evidenziasse le ragioni alla base del divieto di circolazione, date *in primis* dalle concrete caratteristiche della strada, *“integralmente sterrata e di non agevole percorrenza per alcuni restringimenti della carreggiata, con conseguenti difficoltà di transito, specie nel caso di incrocio tra mezzi provenienti da senso di marcia opposto, quando i conducenti sono costretti a compiere numerose manovre per passare”*.

Avverso tale decisione l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti interponeva appello, affidato ai seguenti motivi di impugnazione:

- 1) *Erronea ricognizione dei presupposti del divieto impugnato.*
- 2) *Falsa applicazione dell'art. 6 co. 4, lett. b) del D.lgs. n. 285/92.*
- 3) *Violazione dell'art. 185, comma 1 del D.lgs. n. 285/92.*
- 4) *Illogicità e irragionevolezza.*
- 5) *Violazione dell'art. 64 c.p.a.*

Riproponeva inoltre le difese non accolte o dichiarate assorbite nel precedente grado di giudizio.

Si costituiva in giudizio il Comune di Golfo Aranci, chiedendo la reiezione dell'appello siccome infondato.

Successivamente le parti ulteriormente precisavano, con apposite memorie, le rispettive tesi difensive ed all'udienza del 23 gennaio 2025 la causa veniva trattenuta in decisione.

DIRITTO

Va preliminarmente rilevato come il provvedimento impugnato dall'odierna appellante con il ricorso di primo grado sia un atto plurimotivato, ossia fondato su una pluralità di ragioni, ciascuna delle quali idonea, da sé sola, a giustificarlo in punto di legittimità.

Per l'effetto, solo l'accertata illegittimità di tutti i singoli profili su cui tale atto risulti incentrato può comportarne l'illegittimità ed il conseguente effetto annullatorio (*ex multis*, Cons. Stato, VI, 31 luglio 2020, n. 4866: *“in presenza di un atto c.d. plurimotivato è sufficiente la legittimità di una sola delle giustificazioni per sorreggere l'atto in sede giurisdizionale; in sostanza, in caso di atto amministrativo, fondato su una pluralità di ragioni indipendenti ed autonome le una dalla altre, il rigetto delle censure proposte contro una di tali ragioni rende superfluo l'esame di quelle relative alle altre parti del provvedimento (Cons. Stato, sez. V, 14 giugno 2017, n. 2910; sez. V, 12 settembre*

2017, n. 4297; sez. V, 21 agosto 2017, n. 4045) (Cons. Stato, IV, 30 marzo 2018, n. 2019) (cfr. Consiglio di Stato, sez. V, 17 settembre 2019, n. 6190”).

Dunque, a sorreggere l’atto plurimotivato in sede giurisdizionale è sufficiente la legittimità di una sola delle ragioni espresse, con la conseguenza che il rigetto delle doglianze svolte contro una di esse rende superfluo l’esame di quelle relative alle altre parti del provvedimento. Il giudice adito, pertanto, qualora ritenga infondate le censure indirizzate verso uno dei motivi assunti a base dell’atto controverso, idoneo, di per sé, a sostenerne ed a comprovarne la legittimità, ha la potestà di respingere il ricorso sulla sola base di tale rilievo, con assorbimento delle censure dedotte avverso altri capi del provvedimento, indipendentemente dall’ordine con cui i motivi sono articolati nel gravame, in quanto la conservazione dell’atto implica la perdita di interesse del ricorrente all’esame delle altre doglianze. Ciò premesso, con il primo motivo di appello viene censurato il capo della sentenza impugnata nel quale si legge che *“Tra le motivazioni espressamente richiamate nel provvedimento a giustificazione di tale divieto, oltre a ragioni di “ordine e pubblica sicurezza, tutela dell’ambiente naturale”, vi è in particolare quella di “garantire, in particolare nel periodo estivo, la percorribilità delle strade per i mezzi di soccorso”*: deduce l’appellante, al riguardo, che tale finalità non si riferirebbe al divieto di transito alle autocaravan dall’edificio Cedonia alla località Baracconi (oggetto del provvedimento impugnato) bensì ad un diverso e preesistente divieto di transito – valido per chiunque – tra il sottopasso Baracconi e la località Cala Moresca fino a Capo Figari.

Ciò risulterebbe dal tenore testuale dell’ordinanza di cui trattasi, laddove si fa riferimento – in premessa – proprio al divieto di transito tra il sottopasso Baracconi e la località Cala Moresca fino a Capo Figari; inoltre nel *“Dato atto”* del medesimo provvedimento si ricorda che tale misura *“è già adottata per ragioni di ordine e pubblica sicurezza, tutela dell’ambiente e garanzia di percorribilità delle strade per i mezzi di soccorso”*.

Altresì erroneo, secondo l’appellante, sarebbe l’ulteriore passaggio della motivazione secondo cui *“come evidenziato nel provvedimento impugnato, il principale fine di non ostacolare “i mezzi di salvataggio e/o i mezzi di soccorso e prevenzione incendi in generale”, risulta contenuto anche nelle Direttive della Regione e della Prefettura di Sassari (vedi nota prot. n. 5973 del 13.5.2021 richiamata nel provvedimento impugnato), che hanno infatti caldeggiato le Amministrazioni locali a tenere in considerazione tale obiettivo, adottando le misure necessarie per perseguirlo”*, posto che in tal modo il TAR avrebbe ricollegato l’esigenza di non ostacolare i mezzi di soccorso e la nota prefettizia al divieto di transito agli autocaravan, anziché al divieto di sosta per chiunque.

Invero, deduce l’appellante, l’impugnata ordinanza n. 32 del 2021 indica, nel primo *“Considerato”*, l’esigenza di *“evitare che la sosta selvaggia di veicoli nei pressi degli arenili possa divenire ostacolo per i mezzi di salvataggio e/o i mezzi di soccorso e prevenzione incendi in genere”*, altresì

richiamando la nota prot. n. 5973 del 13 maggio 2021, con cui “*l’Ill.mo Prefetto ha chiesto ai Comuni costieri di assumere opportune iniziative atte a disciplinare la sosta/parcheggio lungo le strade costiere o in prossimità di spiagge e pinete, al fine di garantire, in emergenza, il regolare flusso della circolazione ed in particolare il transito dei mezzi antincendio anche ad elevato ingombro, ed il tempestivo arrivo dei soccorsi*”.

Tale riferimento alla “sosta/parcheggio” e non già al “transito” dimostrerebbe che le reali finalità sottese al provvedimento di cui trattasi atterrebbero in realtà al (solo) divieto di sosta disposto all’art. 3 dell’ordinanza n. 32/2021.

Il motivo non può essere accolto.

Va preliminarmente rilevato che l’adozione dell’ordinanza impugnata in primo grado si iscrive in un più ampio contesto che prende le mosse da una precedente ordinanza – la n. 31 del 28 luglio 2020 – con la quale, a seguito di rituali accertamenti *in situ* da parte di pubblici ufficiali, veniva vietata la sosta di autocaravan, stante l’inidoneità dei luoghi (*in primis* per problemi di viabilità) a consentirla. Nel dettaglio, l’ordinanza sindacale disponeva:

- il divieto di attività di campeggio nell’area privata ad uso pubblico denominata “Barracconi” a mezzo di *roulottes*, *caravan*, *camper* e veicoli simili, comunque denominati ed utilizzati in abitazione ancorché temporanea, nonché di tende o qualsiasi altra attrezzatura o materiale idoneo a consentire l’alloggiamento o il giaciglio di persone;
- il divieto di sosta finalizzato al pernottamento dalle ore 20:00 alle ore 8:00, nell’area dei Barracconi a partire dal 29 luglio 2020 fino al 31 ottobre 2020;
- il divieto di scarico o smaltimento di qualsiasi sostanza liquida o deposito esterno di materiali o rifiuti.

Con la successiva ordinanza n. 32 del 20 luglio 2021, constatata – alla luce dell’esperienza maturata l’anno precedente – la non sufficienza delle misure allora adottate, il Sindaco di Golfo Aranci altresì istituiva il divieto di transito agli autocaravan di cui trattasi, per non intasare il tratto di strada in questione (in ragione delle caratteristiche dello stato dei luoghi) e così *in primis* agevolare l’accesso dei mezzi di soccorso ed antincendio in caso di necessità, considerando tra l’altro l’elevato rischio di incendi in zona ed i pochi mezzi disponibili per farvi fronte.

Ciò premesso, non ha pregio l’obiezione mossa dall’Associazione appellante, secondo cui la vera (ed inconfessata) ragione posta alla base del provvedimento impugnato sarebbe stata di impedire la sosta ed il campeggio degli autocaravan, servendosi a tal fine di uno strumento inidoneo (e per tale illegittimo): invero, l’ordinanza in esame semplicemente (e correttamente) individuava, per il nuovo periodo considerato, le finalità pubblicistiche da salvaguardare, tra cui anche quella di consentire un più agevole transito dei mezzi antiincendio e di soccorso in un tratto stradale particolarmente critico

per le condizioni obiettive dei luoghi, in tal modo certamente agendo nell'ambito delle proprie competenze.

In questi termini, è inconferente il rilievo dell'appellante secondo cui la richiamata nota n. 5973 della Prefettura di Sassari parlava solamente di "sosta/parcheggio" e non anche di "transito" degli autocaravan, atteso che tale nota non rappresentava certo né un presupposto legittimante dell'ordinanza sindacale impugnata, né – men che mai – la fonte del potere (e dei corrispondenti limiti) per la sua adozione.

Con il secondo motivo di appello viene invece contestata l'erronea applicazione dell'art. 6, comma 4 lett. b) del *Codice della strada*, che consente l'introduzione di taluni divieti su un tratto stradale per determinate categorie di utenti, in presenza di specifiche esigenze della circolazione.

Nel caso in esame, obietta l'appellante, la norma consentirebbe di stabilire divieti solamente per "categorie", non anche per tipologie di veicoli: le prime sono definite dall'art. 47 Cod. strada e ricomprendono vari veicoli accomunati da caratteristiche predeterminate dalla legge.

L'autocaravan, in ispecie, rientra sia nella categoria "autoveicoli", sia nella categoria "M1" ("*veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente*"): per l'effetto, il divieto avrebbe potuto riguardare la categoria autoveicoli o la categoria M1.

Nel caso di specie invece, l'ordinanza ha vietato il transito all'autocaravan (che non è una categoria) consentendolo invece a tutti gli altri veicoli della stessa categoria (quali le autovetture); la stessa ordinanza vietava il transito agli autocarri di massa superiore a 3,5 tonnellate (appartenenti alla categoria N2), consentendolo invece a tutti gli altri veicoli della stessa categoria; se dunque le caratteristiche della strada afferivano alle dimensioni della carreggiata (tra l'altro, neppure indicate nell'ordinanza), il divieto di transito sarebbe stato invece rivolto ad alcuni tipi di veicolo soltanto, a prescindere dalle loro dimensioni.

Neppure questo motivo è fondato.

Ai sensi dell'art. 6, comma 4 lett. b) Cod. strada, "*L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 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*"; quindi, alla successiva lettera d), chiarisce che "*L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3 vietare o limitare il parcheggio o la sosta dei veicoli*".

La possibilità da ultimo menzionata è evidentemente strumentale all'effettivo perseguimento delle finalità di cui alla lettera b).

Deve dunque concludersi che il divieto di transito introdotto (oltre a quello di sosta) per i soli autocaravan ed autocarri di massa superiore a 3,5 tonnellate era dovuto alle più ingombranti dimensioni di tali mezzi rispetto agli altri autoveicoli e, dunque, alla maggior attitudine degli stessi – in caso sia di sosta, sia di transito nei tratti più stretti ed accidentati della carreggiata – di ostacolare una ordinata e sicura circolazione stradale (oltre al tempestivo accesso dei mezzi di soccorso).

Con il terzo motivo di appello viene quindi dedotta la violazione dell'art. 185, comma primo Cod. strada per nuovamente rilevare la presunta irragionevole disparità tra autocaravan ed altri veicoli della categoria di appartenenza.

La censura non può trovare accoglimento, dovendosi necessariamente leggere l'art 185 cit. (a mente del quale *“I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere ed agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli”*) in coordinamento con il richiamato art. 54 del medesimo Codice che, pur facendo riferimento alla generale “categoria autoveicoli”, in realtà distingue tra autovetture ed autocaravan, definendo questi ultimi come veicoli *“aventi speciale carrozzeria”*, dunque connotati da caratteristiche peculiari, per tali idonee a contraddistinguerli (*“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”*) e dunque, se del caso, anche a giustificare una parziale difformità delle relative regole di circolazione.

Con il quarto motivo di appello ci si duole del fatto che erroneamente il primo giudice avrebbe escluso l'illogicità e irragionevolezza del divieto di transito agli autocaravan, tenuto conto che *“tutti i veicoli, ciascuno nel proprio genere, possono assumere diverse dimensioni”* e che al riguardo l'Associazione ricorrente aveva prodotto delle fotografie e delle carte di circolazione dalle quali risultavano mezzi di dimensioni contenute, assimilabili a quelle di molte autovetture.

Sarebbe stato dunque irragionevole istituire un generalizzato divieto agli autocaravan impedendo il transito anche a quelli di dimensioni più contenute e, allo stesso tempo, consentire il transito agli altri tipi di veicoli a prescindere dalle dimensioni che potessero assumere.

La censura non persuade.

Come già ricordato, il divieto di transito degli autocamper contenuto nell'ordinanza impugnata in primo grado si fondava su diverse ragioni, tra cui l'obiettivo di prevenire le vere e proprie “occupazioni” dell'area Barracconi verificatesi negli anni precedenti per mezzo di autocaravan, camper e similari, tantopiù ove si consideri che l'area interessata, ad elevata sensibilità ambientale e paesaggistica, era sprovvista delle attrezzature utili alla raccolta differenziata di rifiuti e di servizi igienici.

In questi termini, l'amministrazione si premurava di tutelare (altresi) il paesaggio e l'ambiente, nella loro natura di beni (pubblici) sensibili.

Quanto alla questione dell'esistenza di autocaravan di piccole dimensioni, *“assimilabili a quelle di molte autovetture”*, ritiene il Collegio che la scelta dell'amministrazione di limitarsi a vietare il transito a tali mezzi genericamente intesi, senza ulteriori distinzioni o precisazioni in merito (ad esempio) alle dimensioni minime degli stessi, non sia né illogica né irragionevole, essendo circostanza di comune esperienza che gli autocaravan abbiano dimensioni maggiori delle autovetture sia in lunghezza che in larghezza, così da risultare più *“ingombranti”* e di ostacolo per il passaggio di mezzi di soccorso, a loro volta di rilevante ampiezza.

Con il quinto motivo di gravame viene infine dedotta la violazione dell'art. 64 Cod. proc. amm., per avere il TAR *“posto a base della decisione prove non proposte dalle parti nonché nozioni di fatto che non sono né notorie né esatte”*.

Contrariamente a quanto ritenuto dal primo giudice, infatti, le parti resistenti in primo grado non avrebbero assolutamente dimostrato che gli autocaravan siano *“veicoli di norma maggiormente ingombranti”*, né avrebbero anche solo allegato che gli stessi siano *“tendenzialmente meno agili”* e *“presenti in numero considerevole nelle località di villeggiatura”*, mentre per contro la ricorrente – odierna appellante – avrebbe dimostrato che gli autocaravan possono essere anche di ridotte dimensioni.

Il motivo non può trovare accoglimento, per le ragioni già esposte in ordine ai precedenti motivi di gravame, dei quali quello attualmente in esame è una sostanziale rivisitazione.

Va infatti ricordato che tra le principali ragioni fondanti il divieto di transito avversato da parte appellante vi erano innanzitutto le concrete caratteristiche della strada, interamente sterrata e di non facile percorrenza per una serie di restringimenti della carreggiata, aspetto che si aggiunge (ed in parte sovrappone) alla problematica delle normali dimensioni di un autocaravan e della sua agilità.

Vanno pertanto condivise le conclusioni raggiunte sul punto dal primo giudice, per il quale *“l'Amministrazione ha ragionevolmente tenuto in considerazione, stante la finalità del divieto, i soli veicoli di norma maggiormente ingombranti (caravan, veicoli con rimorchio di qualsiasi genere, autocarri con massa superiore a 3,5 t), includendovi anche gli autocaravan, sia perché tendenzialmente meno “agili” rispetto alle auto, sia perché presenti in numero considerevole nelle località di villeggiatura, profili senz'altro rilevanti in un tratto di strada sterrata come quello in esame, caratterizzato da difficoltà di manovra nel caso di incrocio tra più veicoli in senso di marcia opposta.*

Pertanto, le decisioni assunte in materia di circolazione stradale hanno natura pacificamente discrezionale, spettando all'Amministrazione il compito di stabilire le modalità più opportune per

evitare le problematiche connesse all'eventuale intasamento del traffico, senza che il Giudice Amministrativo possa sindacare le scelte operate, salvo che per macroscopica illogicità e irragionevolezza, ipotesi non ravvisabili nel caso in esame per le ragioni già evidenziate”.

Fermo quanto già anticipato in ordine allo stringente onere probatorio del ricorrente nei confronti di un atto plurimotivato, le considerazioni sovra esposte sono comunque assorbenti delle ulteriori censure dedotte dall'Associazione appellante, come riproposte *sub* p.to VI dell'atto di appello.

Alla luce dei rilievi che precedono, l'appello va dunque respinto. Le spese, liquidate come da dispositivo, seguono la soccombenza.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sull'appello, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Condanna l'appellante al pagamento, in favore del Comune di Golfo Aranci, delle spese di lite del grado di giudizio, che liquida in euro 2.000,00 (duemila/00) complessivi, oltre Iva e Cpa se dovute.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 23 gennaio 2025 con l'intervento dei magistrati:

Diego Sabatino, Presidente

Valerio Perotti, Consigliere, Estensore

Stefano Fantini, Consigliere

Giuseppina Luciana Barreca, Consigliere

Sara Raffaella Molinaro, Consigliere