

PROCURA DELLA REPUBBLICA

PRESSO IL TRIBUNALE DI ROMA

Esposto

Il sottoscritto Gian Paolo Bellone in qualità di Responsabile dell'Ufficio Vertenze Legale del Movimento Difesa del Cittadino Liguria, con sede in Genova Via Caffa 3/5, alla S.V. Ill.ma espone rispettosamente quanto segue.

La nostra Associazione da anni, fra le altre iniziative, opera altresì attivamente per risolvere, per quanto possibile, il grave problema dell'inquinamento acustico che rappresenta una causa rilevante di danno ambientale.

La nostra attività di promozione della salvaguardia della salute del cittadino in relazione alle eccessive emissioni acustiche, per quanto efficace e correlata da studi ed iniziative importanti, trova inevitabilmente un limite laddove le Autorità competenti non adottino gli opportuni e dovuti provvedimenti volti a contrastare il problema in questione.

Per questa ragione, da oltre un anno, abbiamo interessato gli Organi Istituzionali del settore, sollecitandoli in particolare a rendere realmente attuativa la normativa disposta a livello europeo e fino ad oggi totalmente ignorata.

Nella specifico, il Consiglio dell'Unione Europea in data 24 settembre 1996 emetteva la direttiva numero 96 sulla prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento, indirizzandola a tutti gli Stati membri, affinché gli stessi adottassero tutte le misure necessarie per applicare quanto impartito a livello comunitario e conseguissero in tal modo gli obiettivi e i principi comuni di politica ambientale comunitaria.

Il nostro Ordinamento recepiva la suddetta direttiva emanando il Decreto Ministeriale 6 agosto 1998 n. 408 (Regolamento recante norme sulla revisione generale periodica dei veicoli a motore e loro rimorchi) e sue successive modifiche.

Nel dettaglio questa legge stabilisce innanzitutto le categorie di veicoli nei confronti dei quali è disposta la revisione generale e annuale:

- autoveicoli isolati destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, e' superiore ad otto;
- autoveicoli isolati destinati al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3.500 kg;
- rimorchi e semirimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3.500 kg;
- autoveicoli e motoveicoli in servizio di piazza o di noleggio con conducente, autoambulanze.

Oltre a ciò viene disposto che con successivo decreto sarà stabilita la data di decorrenza, comunque non posteriore al 1 gennaio 2000, della revisione generale degli autoveicoli destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere escluso quello del conducente non sia superiore ad otto, nonché degli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose. Detta revisione avrà luogo a partire dal quarto anno seguente a quello di prima immatricolazione, e quindi successivamente ogni due anni, sempre che i veicoli in questione non siano stati già sottoposti nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione a visita e prova per l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, ai sensi dell'articolo 75 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

Inoltre, lo Stato Italiano, in materia di inquinamento acustico, promulgava due normative importanti: la legge 26 ottobre 1995 n.447 e il D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142; due provvedimenti che, benché destinati a regolamentare ulteriormente nel dettaglio un campo di grande valenza nazionale, al contempo sottolineano, a nostro avviso, ancor più maggiormente le lacune che lo stesso ordinamento ha creato nel tempo non predisponendo gli opportuni interventi in materia.

Nei fatti, la legge n. 447 del '95, intitolata "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione.

L'importanza di tale norma si ritrova prima di tutto nelle definizioni che vengono enunciate, in modo tale da rendere comprensibile a tutti i destinatari la precisa finalità della regolamentazione in questione.

Nel dettaglio si apprende che per "*inquinamento acustico*" si intende l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi.

Questa definizione è molto importante perché sempre presente nella nostra mente ogniqualvolta l'Associazione lotta con forza e determinazione per perseguire i propri obiettivi, principalmente di salvaguardia della salute del cittadino.

Altrettanto fondamentali per contrastare con scrupolo ed efficacia il problema dell'inquinamento sono anche le definizioni di *sorgenti sonore fisse e mobili*: fra le prime rientrano gli impianti tecnici degli edifici e le altre installazioni unite agli immobili anche in via transitoria il cui uso produca emissioni sonore; le infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali, marittime, industriali, artigianali, commerciali ed agricole; i parcheggi; le aree adibite a stabilimenti di movimentazione merci; i depositi dei mezzi di trasporto di persone e merci; le aree adibite ad attività sportive e ricreative; mentre per sorgenti sonore mobili s'intendono per esclusione tutte le altre.

La legge n. 447 del 1995 elenca inoltre quale siano i provvedimenti che possono essere adottati dalle istituzioni per limitare le emissioni sonore.

Le disposizioni possono essere di natura amministrativa, tecnica, costruttiva e gestionale e in tale ambito rientrano:

- a) le prescrizioni relative ai livelli sonori ammissibili, ai metodi di misurazione del rumore, alle regole applicabili alla fabbricazione;
- b) le procedure di collaudo, di omologazione e di certificazione che attestino la conformità dei prodotti alle prescrizioni relative ai livelli sonori ammissibile; la marcatura dei prodotti e dei dispositivi attestante l'avvenuta omologazione;
- c) gli interventi di riduzione del rumore, distinti in interventi attivi di riduzione delle emissioni sonore delle sorgenti e in interventi passivi, adottati nei luoghi di immissione o lungo la via di propagazione dalla sorgente al ricettore o sul ricettore stesso;
- d) i piani dei trasporti urbani ed i piani urbani del traffico; i piani dei trasporti provinciali o regionali e di piani del traffico per la mobilità extraurbana; la pianificazione e gestione del traffico stradale, ferroviario, aeroportuale e marittimo;
- e) la pianificazione urbanistica, gli interventi di delocalizzazione di attività rumorose o di ricettori particolarmente sensibili.

La norma in questione rappresenta per la nostra Associazione un rilevante punto di riferimento in quanto stabilisce nel dettaglio parte della materia indispensabile alla tutela dell'ambiente.

Non di meno, come detto, un altro intervento normativo di grande interesse per il perseguimento dei nostri obiettivi, nonché per quanto si vuole sommessamente portare all'attenzione della S.V.Ill.ma, è rappresentato dal D.P.R. 142 del 2004 che impartisce disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447.

La legge n.447 del 1995, emanata a tutela dell'inquinamento acustico in generale, insieme al presente decreto sull'inquinamento acustico derivante da rumore avente origine dall'esercizio delle infrastrutture stradali, rappresentano, come già spiegato, normative fondamentali per la difesa dell'ambiente, dettagliando ogni singolo comportamento che deve essere tenuto per una corretta persecuzione dell'obbiettivo, ma purtroppo raffigurano anche la cartina tornasole del comportamento omissivo che le istituzioni competenti hanno assunto e continuano ad assumere nei confronti di questa materia, quando dolosamente si disinteressano di intervenire con gli opportuni provvedimenti volti a perfezionare il quadro normativo necessario ad una corretta e completa regolamentazione a tutela dell'ambiente e soprattutto della salute pubblica.

Per rendere maggiormente comprensibile quanto sin qui affermato e convalidarne la totale veridicità, occorre portare all'attenzione della S.V.Ill.ma l'esame di una norma che, benché di estrema

importanza per la tutela dell'incolumità del cittadino, rimane ininfluyente ed inefficace a causa dell'inerzia ingiustificata dimostrata dagli organi preposti alla sua applicazione.

In particolare la nostra riflessione si deve soffermare su quanto disposto dall'art. 80 D.lvo 30 aprile 1992, n. 285 (C.d.S.) che disciplina la materia delle "revisioni" dei veicoli a motore.

La norma testé citata prevede - non solo una revisione periodica delle categorie dei veicoli a motore e loro rimorchi presso le sedi operative degli Uffici Provinciali della Motorizzazione o presso gli Autoriparatori autorizzati ex art. 80, comma VIII, C.d.S. - ma anche la possibilità di una revisione mirata per singoli veicoli, laddove gli Organi di Polizia Stradale, durante controlli di routine, rilevino nei mezzi di trasporto fermati anomalie degne di essere esaminate più approfonditamente.

Precisamente all'art. 80, comma V, C.d.S., si legge: "*Gli uffici della Direzione generale della M.C.T.C., anche su segnalazione degli Organi di Polizia Stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli*".

L'attenzione della nostra Associazione si è soffermata da tempo sull'importanza di tale norma per la lotta all'inquinamento acustico, denunciando alle Autorità competenti i difetti che ruotano intorno ad essa e che rendono la sua funzione totalmente vana.

Nei fatti gli Agenti di Polizia Stradale non sono attualmente in grado di porre in atto quanto previsto dalla normativa, in quanto la loro attività di controllo si limita ad una verifica del documento di circolazione senza poter attuare contestualmente un effettivo accertamento delle caratteristiche funzionali del mezzo, anche attraverso l'uso di strumenti all'uopo predisposti, per la mancanza dell'adeguata regolamentazione.

Va da sé che l'omissione di questo passaggio - ossia l'impossibilità da parte degli operatori di effettuare sui veicoli fermati una verifica che consenta loro di rilevare eventuali irregolarità e discrepanze con i dati esposti sulla Carta di Circolazione - rende quanto disposto ex art. 80, comma 5, C.d.S., totalmente inapplicabile.

Con tutta evidenza si può affermare, pertanto, che se gli Agenti di Polizia non possono effettuare materialmente gli adeguati controlli sui veicoli, di conseguenza non potranno mai applicare compiutamente quanto disposto dall'art. 80, comma 5, C.d.S. e dunque segnalare agli Uffici preposti eventuali irregolarità sui requisiti di sicurezza e rumorosità che diano adito a revisioni ulteriori rispetto a quelle disposte periodicamente.

Nei fatti viene vanificata la norma che consentirebbe agli Agenti di Polizia Stradale, in caso di dubbio, di proporre alla Motorizzazione la revisione del veicolo.

Le Istituzioni competenti, pertanto, devono, nel rispetto della normativa vigente, necessariamente provvedere, quanto prima, ad effettuare un ulteriore passo in avanti, ossia attivarsi ad emettere la regolamentazione necessaria a disciplinare nella sua completezza la materia in esame.

Tale affermazione non è un pensiero soggettivo della nostra Associazione ma è quanto la logica comanda affinché sia possibile perseguire, in maniera ottimale, gli obiettivi di prevenzione e riduzione dell'inquinamento così come declamati a livello europeo.

Il Movimento difesa del Cittadino, attraverso il proprio responsabile dell'ufficio vertenze legali, Gian Paolo Bellone, nel febbraio 2012, rivolgeva richiesta d'intervento in tal senso sia al Ministero dell'Ambiente sia al Ministero dei Trasporti (vedi all.1), in particolare si sollecitava il Ministro dei Trasporti - quale organo principale investito del potere di emettere decreti legge in materia - e il Ministro dell'Ambiente - quale organo il cui parere è indispensabile per l'emissione della regolamentazione in questione - ad emettere l'opportuno decreto finalizzato a disciplinare quella parte operativa mancante e di estrema necessità in materia di inquinamento acustico.

In tal senso, si ricorda che è lo stesso Codice della Strada che all'art. 80, comma VI, espressamente recita: *“I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente”*.

A tale richiesta conseguivano due differenti risposte:

La prima del Ministero dei Trasporti che giudicava la nostra istanza infondata in quanto riteneva che l'incombenza prescritta dall'art. 80 C.d.S. fosse già pienamente assolta dai controlli annuali di revisione, nonché dal rilascio del c.d. “bollino blu” **(ad oggi tra l'altro non più in vigore)**.

Secondo il parere del Ministro interpellato, dunque, essendo queste due procedure sufficienti per raggiungere una tutela adeguata sia dell'ambiente che della salute pubblica, non si ritiene necessario un ulteriore intervento normativo in materia (vedi all.2).

Il Ministro dell'Ambiente, invece, - nonostante si mostrasse aperto a collaborazioni con il Ministero dei Trasporti per adempiere a quanto prescritto a livello europeo in merito alla riduzione delle emissioni sonore degli autoveicoli - rimbalzava la responsabilità ai Comuni ai quali spetterebbe, secondo il Ministro consultato, l'adozione di regolamenti per l'attuazione della disciplina statale e regionale per la tutela dell'inquinamento acustico.(vedi all.3).

Le suddette risposte enunciate da entrambi i Ministeri non possono essere ritenute dalla nostra Associazione esaustive e soprattutto pertinenti alla richiesta da noi stessi formulata.

Si ribadisce che la nostra istanza riguardava l'esigenza di un intervento da parte delle istituzioni che andasse a colmare una lacuna talmente evidente da sembrare quasi superfluo doverla spiegare.

Si ritiene, infatti, che laddove manchi un decreto specifico che regolamenti la disciplina della revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico, gli Agenti di Polizia Stradale non possano essere in grado di applicare compiutamente quanto prescritto dalla norma all'art. 80, V comma, C.d.S.

Ci troviamo, pertanto, di fronte ad una legge che, ponendosi a tutela dell'inquinamento acustico, offre due mezzi per poterlo contrastare: la revisione periodica ciclicamente predisposta e la revisione mirata per singoli veicoli individuati dalle Forze dell'Ordine.

Quest'ultimo segmento non può trovare applicazione nella sua completezza a causa dell'inerzia del tutto ingiustificata dimostrata dalle Istituzioni.

Come già denunciato ai Ministeri competenti, quando gli Agenti di Polizia Stradale prendono visione del documento di circolazione senza poter controllare come in effetti si presenta il veicolo in quel momento e quale grado di inquinamento acustico raggiunge ed, in ultima analisi, se è rispondente alle caratteristiche richieste dalla legge, eludono di fatto la "*ratio legis*" che attribuisce loro la facoltà, in situazione di dubbio, di proporre agli uffici competenti la revisione mirata a carico dei singoli automezzi.

A tal proposito s'informa la S.V.Ill.ma che numerosi Comuni - tra i quali anche il Comune di Genova - hanno già acquistato le apparecchiature portatili omologate per realizzare i controlli di veicoli sulla sede stradale, senza ovviamente poterne fare l'uso prescritto, a causa della mancanza di specifica regolamentazione in merito.

Non è accettabile che se sussiste una norma emanata con il preciso scopo di tutelare l'ambiente - anche per assolvere gli oneri imposti a livello europeo - questa non possa essere compiutamente rispettata perché carente di una specifica normativa di completamento a seguito di una omissione che dura da più di vent'anni.

Pare a codesta Associazione che tale gravissima lacuna vada colmata al più presto attraverso l'emanazione del dovuto provvedimento normativo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il parere del Ministero dell'Ambiente, solo in tal modo potrà ritenersi perfezionata la legislazione in materia.

Inoltre a sommo parere dello scrivente si ritiene che il comportamento omissivo perpetrato per anni da parte dei Ministeri competenti integri la condotta tipica del reato di cui all'art. 328 c.p.

Nei fatti, il caso di specie pare palesemente rientrare nel comportamento del Pubblico Ufficiale che indebitamente rifiuta un atto del suo ufficio che, per ragioni di giustizia o di sicurezza pubblica, o di ordine pubblico o di igiene e sanità, deve essere compiuto senza ritardo, configurando in tal modo il reato di "omissione di atti d'ufficio".

L'emanazione del decreto ad opera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il parere del Ministero dell'Ambiente, a cui la nostra Associazione tanto anela e dalla stessa più volte richiesto, non corrisponde ad altro se non a quell' "**atto d'ufficio da compiersi senza ritardo**" a cui la norma fa riferimento.

Così come l'atteggiamento di consapevole diniego, tenuto dalle Istituzioni in seguito alle nostre formali richieste d'intervento in tal senso, rappresenta senza dubbio il "**rifiuto indebitamente assunto**", quale elemento costitutivo della fattispecie incriminatrice di cui all'art. 328 c.p.

In tal senso è chiara la sussistenza della consapevolezza dell'omissione da parte del Pubblico Ufficiale - richiesta dalla giurisprudenza in questo contesto - nei fatti, essa si ritrova nelle risposte

inconsistenti e pleonastiche che entrambi i Ministeri interpellati hanno fornito allo scrivente, come da allegati sopra indicati.

Pare ovvio dunque che nel caso sommessamente sottoposto alla S.V.III.ma non possano non ritrovarsi tutti gli elementi necessari alla configurazione del reato *de quo*.

Coesistono infatti sia la condotta consistente nel rifiuto dell'atto d'ufficio, che la consapevolezza dell'omissione, nonché in ultimo - elemento per noi personalmente fondamentale e di grande interesse - l'urgenza dell'emanazione dell'atto richiesto per ragioni di sicurezza pubblica, igiene e sanità.

Lo scrivente, a costo di risultare a tratti ripetitivo, ha dovuto necessariamente esporre alla S.V.III.ma il contenuto delle norme più rilevanti poste dal nostro Ordinamento a tutela dell'ambiente ed in particolare finalizzate a contrastare l'inquinamento acustico (nonostante abbia la consapevolezza che dette norme siano ben conosciute dalla S.v.III.ma), perché solo in tal modo ha potuto dimostrare che quanto richiesto dall'Associazione Movimento Difesa del Cittadino Liguria ai Ministeri competenti sia assolutamente indispensabile per rendere completamente efficace l'intera materia e, più di ogni altra cosa, quanto il comportamento omissivo - gravemente e consapevolmente tenuto dagli stessi sino ad oggi - debba necessariamente essere perseguito per ottenere i risultati dal nostro stesso Ordinamento tanto desiderati e richiesti.

Tutto quanto sopra premesso e considerato, con il presente atto l'esponente

Chiede

che la S.V.III.ma, portata a conoscenza dei fatti di cui alla narrativa, valuti, con gli accertamenti che riterrà più opportuni, se in essi siano ravvisabili profili di rilevanza penale, adottando, se del caso, i provvedimenti di legge.

Con la massima osservanza.

Genova, 07/05/2013

Gian Paolo Bellone

E per autentica Avv. Marco Romeo

Allegati: c.s.