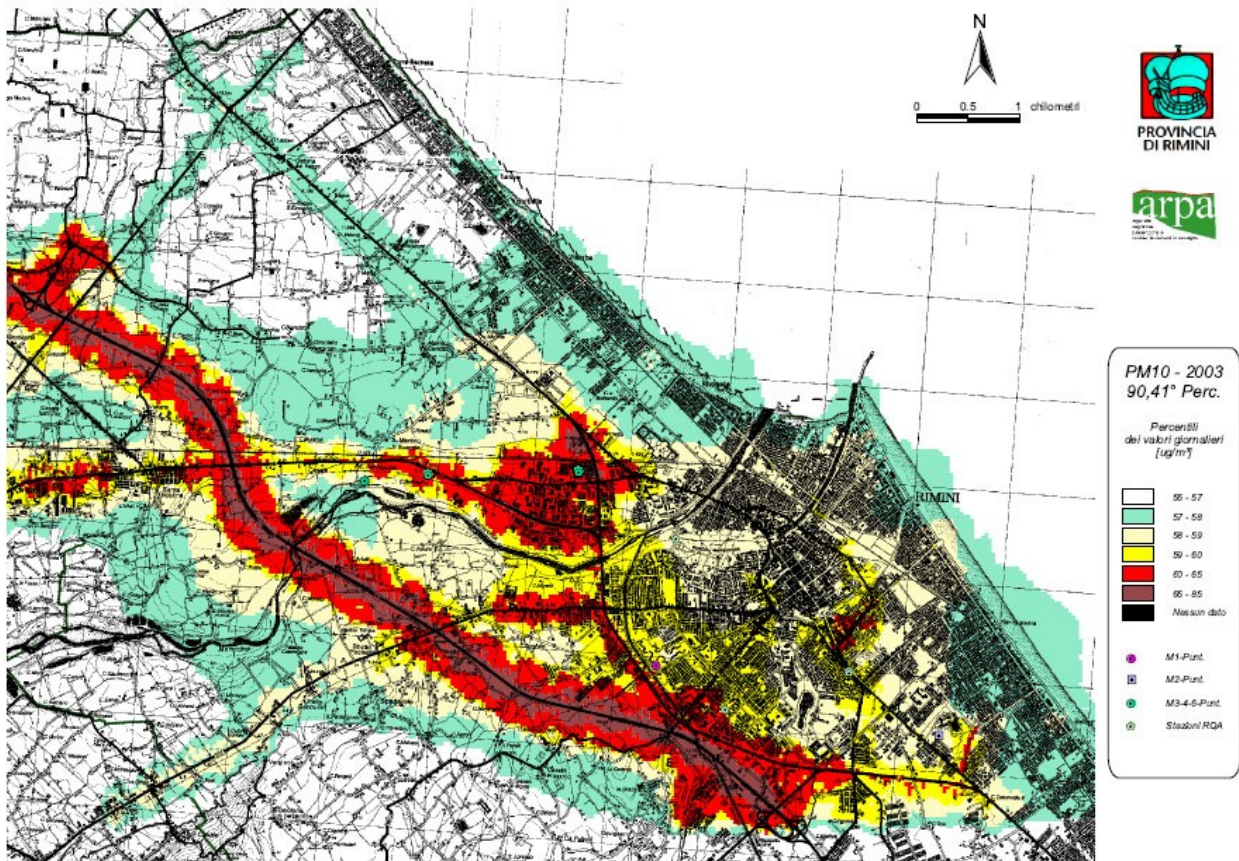


ASSOCIAZIONE GRILLI PENSANTI RIMINI

ESPOSTO PM10



SOMMARIO

INDICE

	Pag.
1 Dati CNR sullo Smog	5
<i>1.1 Influenza del PM10 sulla Salute Umana</i>	5
<i>1.2 Permanenza del PM10 Funzione delle Condizioni Meteo</i>	6
2 Indagine del Comune di Milano	6
<i>2.1 Influenza del PM10 sulla Salute Umana</i>	6
3 Dati REPORT sullo SMOG	7
<i>3.1 Influenza del PM10 sulla Salute Umana</i>	7
<i>3.2 Incidenza dell'Autostrada sulle Emissioni di PM10</i>	7
4 Dati ARPA	7
<i>4.1 Violazione dei Limiti Imposti dalla Legge</i>	8
<i>4.2 Incidenza del Traffico su Gomma sulle Emissioni di PM10</i>	8
<i>4.3 Permanenza del PM10 Funzione delle Condizioni Meteo</i>	9
<i>4.4 Incidenza dell'Autostrada e della Strada Statale 16 sulle Emissioni di PM10</i>	9
5 Variante Statale Adriatica SS16	10
<i>5.1 Effetti Cumulativi sulle Emissioni di PM10 di Autostrada A14 e Nuova SS16</i>	10
<i>5.2 Traffico Indotto</i>	11
6 Dati ARPA Meteo 2009	11
<i>6.1 Piovosità Anno 2009</i>	11
7 Comune di Rimini	11
<i>7.1 Influenza Trascurabile del Riscaldamento Domestico</i>	12
<i>7.2 Mancanza di Azioni Efficaci per la Riduzione degli Sforamenti dei Limiti di Legge</i>	12
<i>7.3 Disinformazione Istituzionale</i>	12
8 Consiglio Regionale Emilia Romagna	13
<i>8.1 Azioni Intraprese</i>	13

9 Terza Corsia Autostrada A14	14
<i>9.1 Azioni Intraprese</i>	14
10 Nuove Norme di Legge	14
11 Articoli di Stampa	15
12 Responsabilità Comune Rimini e Regione Emilia Romagna	15
<i>12.1 Obblighi di Risultato</i>	15
<i>12.2 Violazione del D.L.vo n. 351/99</i>	17
<i>12.3 Violazioni al codice penale</i>	18
<i>12.4 Omissione Atti d'Ufficio</i>	18
<i>12.5 Inosservanza Provvedimenti Autorità</i>	18
<i>12.6 Getto Pericoloso di Cose</i>	19
<i>12.7 Rapporto di Causalità</i>	19
<i>12.8 Concorso Formale. Reato Continuato</i>	19
<i>12.9 Violazione Articolo 32 Costituzione</i>	19
<i>12.10 Violazione Legge Provvedimenti contro l'Inquinamento Atmosferico</i>	20
<i>12.11 D.P.R. 616/77 e Art. 4 L. 833/78</i>	20

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO I TRIBUNALI DI RIMINI E BOLOGNA

ESPOSTO DENUNCIA

L'associazione Grilli Pensanti Rimini, **riconosciuta** quale associazione di volontariato ai sensi della legge 266/91, in persona del suo legale rappresentante protempore, Avv. Massimo Manduchi, **rappresentato e difeso dall'Avv. presso il cui studio sito in ... Via ... n° elegge domicilio, giusta procura speciale in calce al presente atto,**

ESPONE

quanto segue:

1 Dati CNR sullo Smog

In data 5 giugno 2007, presso la sala stampa di Montecitorio, il Consiglio Nazionale delle Ricerche ha presentato la “Relazione sullo Stato delle Conoscenze in Tema di Ambiente e Salute nelle Aree ad Alto Rischio in Italia” [[Allegato 1](#)].

Il documento era di supporto ai lavori della VIII Commissione Permanente Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, nel contesto della “Indagine Conoscitiva sulla Valutazione delle Conseguenze Ambientali Provocate dall’Inquinamento Urbano, dallo Smaltimento dei Rifiuti e dalle Aree ad Alto Rischio”.

1.1 Influenza del PM10 sulla Salute Umana

In questa relazione viene citato lo studio dell’OMS - Organizzazione Mondiale della Sanità - “Health Impact of PM10 and Ozone in 13 Italian Cities” [[Allegato 2](#)] eseguito sulla popolazione residente nelle tredici città italiane di dimensioni maggiori. I numeri considerati, circa nove milioni di abitanti, equivalgono al 16% della popolazione italiana.

In tale studio viene stimato che tra gli anni 2002 e 2004, una media di 8.220 morti all’anno deve essere attribuita agli effetti a lungo termine delle concentrazioni nell’aria di polveri sottili PM10 superiori ai 20 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]. Secondo lo studio, nelle tredici città considerate - Torino, Genova,

Milano, Trieste, Padova, Venezia, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Catania e Palermo - a causa dell'alta concentrazione di polveri sottili PM10 muoiono in media 8.220 persone l'anno, equivalenti al 9% della mortalità complessiva per gli over 30, per tutte le cause esclusi gli incidenti stradali.

1.2 Permanenza del PM10 Funzione delle Condizioni Meteo

Lo studio del CNR evidenzia anche [[Allegato 1](#), pagina 17] come una volta emesse, la permanenza delle polveri sottili sia fortemente dipendente dalle condizioni meteorologiche: “La presenza di situazioni di alta pressione invernali ed estive causa la formazione di inversione termica: l'anticiclone russo e l'anticiclone delle Azzorre sono i responsabili delle situazioni meteo-climatiche che portano sulla penisola un discreto numero di giorni caratterizzati da bel tempo, caratterizzati da un potenziale di inquinamento estremamente elevato”.

La permanenza dell'alta pressione e del bel tempo evitano che le polveri sottili vengano fatte precipitare dalle piogge (dilavate) e che vengano disperse e diffuse (trasportate altrove o mescolate ad aria pulita, riducendo le concentrazioni) dal vento.

2 Indagine del Comune di Milano

Un'indagine commissionata dal Comune di Milano e condotta da 5 ospedali della città [[Allegato 3](#)], pagina 5, capitolo E1757 (Dati parziali. I dati completi sono stati utilizzati dal CODACONS che ha presentato un esposto [[Allegato 4](#)] sfociato nel rinvio a giudizio del presidente della Regione Roberto Formigoni e del sindaco di Milano Letizia Moratti), ha attestato che ogni giorno a Milano ci sono 73 ricoveri al giorno correlabili all'inquinamento.

2.1 Influenza del PM10 sulla Salute Umana

Il progetto finanziato dal Comune di Milano e ribattezzato Poemi (Pollution and Emergencies in Milan) è durato due anni e si basa su dati dei reparti di Pronto Soccorso dei 5 ospedali cittadini coinvolti nell'inchiesta: San Carlo, Policlinico, Fatebenefratelli, Niguarda e San Paolo. In due anni, dall'inizio del 2007 alla fine del 2008, sono stati 53.514 i casi di accesso nei Pronto Soccorso avvenuti per cause riconducibili all'inquinamento oppure per malattie e disturbi correlabili all'inquinamento. Dalla tosse all'asma, passando per bronchiti e polmoniti, fino ad attacchi di cuore e ictus. I dati riportati non sono generiche previsioni sui possibili effetti che l'inquinamento potrebbe avere sulla salute umana, ma dati precisi ed inconfutabili come il numero di ricoveri. Nello studio viene sottolineato che ai picchi di agenti inquinanti corrisponde un aumento del rischio di visite al pronto soccorso del 10-15 per cento. Nel dettaglio, delle 53.514 malattie da smog, 26.151 riguardano disturbi acuti delle vie respiratorie superiori, 3.569 asma acuta, 8.536 bronchite acuta, 5.689 polmonite, 1.825 riacutizzazione di bronchite cronica

ostruttiva Bpco, 4.324 scompenso cardiocircolatorio, 1.697 sindrome coronarica acuta e 1.723 ictus. Secondo il primario di Pneumologia del San Carlo Sandro Amaducci, uno dei curatori della ricerca, «Per ogni aumento di 10 microgrammi di polveri sottili concentrate nell'aria, cresce del 3 per cento il rischio di problemi respiratori tipici dei bambini».

3 Dati REPORT sullo SMOG

In data 4 giugno 2006, la trasmissione Report di Rai Tre dal titolo “PM10” [[Allegato 5](#)] tratta il problema delle polveri sottili PM10, in particolare per tutta la pianura padana.

3.1 Influenza del PM10 sulla Salute Umana

Gli autori riprendono ed estendono a tutto il territorio nazionale i dati dello studio dell'OMS sopra citato, calcolando in 39.000 le morti premature annue sul territorio italiano dovute ad inquinamento da PM10.

3.2 Incidenza dell'Autostrada sulle Emissioni di PM10

Nella stessa trasmissione Pietro Vignali, Assessore Ambiente e Mobilità del Comune di Parma, dichiara: “Noi abbiamo misurato facendo proprio un esame analitico di quant'è il contributo dell'autostrada sull'inquinamento urbano, e abbiamo visto che è come un'altra città. Cioè il fatto che Parma è attraversata per 14 km dall'autostrada del Sole è come se noi avessimo un'altra città confinante con la nostra e quindi che produce lo stesso livello di polveri di una città intera”.

Ancora, Gabriele Zanini, ricercatore presso l'ENEA di Bologna, che svolge attività di ricerca sull'inquinamento atmosferico per conto del Ministero dell'Ambiente dichiara: “Quelle che vedete animarsi durante il corso della giornata e illuminarsi di colori accesi sono la trama delle autostrade che percorrono il nord Italia. Sicuramente il peso del traffico autostradale in un bacino come questo è estremamente importante”.

I rilevamenti eseguiti dall'assessore Vignali e le simulazioni numeriche effettuate dal ricercatore Zanini, evidenziano senza ombra di dubbio come l'autostrada A1 ed A14 contribuiscano in modo determinante al totale delle emissioni di polveri sottili PM10 per tutte le città attraversate, ma soprattutto, agli sforamenti dei limiti di legge che quotidianamente si verificano.

4 Dati ARPA

Il Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60 (Suppl. n. 77 alla G.U. n. 87 del 13 aprile 2002), concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo, stabilisce che, per quanto riguarda il materiale

particolato (PM10), il valore limite di 50 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] è "da non superare più di 35 volte per anno civile".

4.1 Violazione dei Limiti Imposti dalla Legge

I dati raccolti dall'ARPA - Agenzia Regionale Protezione ed Ambiente – [[Allegato 6](#) - pagina 60, tabella 5.2.4.4 - [Allegato 7](#), [Allegato 8](#), [Allegato 9](#) e [Allegato 10](#)] evidenziano come negli anni 2005, 2006, 2007 e 2008 vi siano stati ampi e ripetuti sforamenti dei valori limite imposti dalla legge, rilevati dalle centraline disposte nel territorio comunale. In particolare nell'anno 2005 le centraline di Rimini Flaminia e Rimini Marecchia hanno rilevato 63 e 52 sforamenti rispettivamente; nell'anno 2006 le centraline di Rimini Flaminia e Rimini Marecchia hanno rilevato 79 e 75 sforamenti rispettivamente; nell'anno 2007 le centraline di Rimini Flaminia e Rimini Marecchia hanno rilevato 74 e 62 sforamenti rispettivamente; nell'anno 2008 le centraline di Rimini Flaminia e Rimini Marecchia hanno rilevato 65 e 56 sforamenti rispettivamente; nell'anno 2009 le centraline di Rimini Flaminia, Rimini Marecchia e Rimini Abete hanno rilevato 29, 36 e 16 sforamenti rispettivamente.

Si noti che la posizione delle centraline è lontana dalle zone cittadine a più alto tasso di inquinamento da polveri sottili, come indicate da Provincia di Rimini ed ARPA in una delle mappe delle emissioni PM10 [[Allegato 11](#), pagina 45].

4.2 Incidenza del Traffico su Gomma sulle Emissioni di PM10

Gli sforamenti oltre il limite di legge delle concentrazioni di polveri sottili PM10 sono da attribuire, sul territorio di Rimini così come in quello di altre città, prevalentemente al traffico su gomma come riportato nel documento "Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria - Simulazione degli Scenari al 2010 Relativi alle Azioni di Piano" della Provincia di Rimini, elaborato da ARPA e Provincia di Rimini [[Allegato 26](#), pagina 24, figura 4] e nel documento "Rete di monitoraggio della qualità dell'aria della Provincia di Rimini - Report 2005" elaborato da ARPA [[Allegato 6](#) - pagina 30]. In dettaglio, il modello di riferimento del primo documento citato indica come i picchi nelle concentrazioni di PM10 siano mitigabili attraverso il blocco del traffico e soprattutto, come il blocco del traffico consenta di eliminare gli sforamenti oltre i limiti di legge se correttamente attuato. Il secondo documento invece chiarisce come l'origine del particolato PM10 in ambito urbano sia da attribuire, in generale, a: "Nell'ecosistema urbano le più importanti sorgenti antropogeniche di questi gas sono il traffico veicolare, il riscaldamento domestico e, quando presenti, le emissioni industriali".

4.3 Permanenza del PM10 Funzione delle Condizioni Meteo

La permanenza in atmosfera delle polveri sottili PM10 dipende fortemente dalle condizioni meteo come riportato nel documento: “Quaderno Tecnico ARPA-SMR n° 10/2002 - Inquinamento da polveri in Emilia-Romagna. Analisi a fini previsionali e comparazione con la situazione meteorologica a larga scala” [[Allegato 12](#), pagina 12, capitolo 2] secondo il quale: “Si osservano inoltre variazioni sul breve periodo da attribuirsi principalmente all’andamento delle condizioni meteorologiche, caratterizzate da episodi di elevato inquinamento della durata di alcuni giorni presenti in tutti gli inverni.” Anche nel documento “Rete di monitoraggio della qualità dell’aria della Provincia di Rimini - Report 2005” elaborato da ARPA [[Allegato 6](#) - pagina 20, capitolo 4] si ribadisce lo stesso concetto: “Le condizioni meteorologiche condizionano fortemente la qualità dell’aria di un territorio: infatti occorre ricordare che la concentrazione di un inquinante è determinata non soltanto dalla quantità di sostanza immessa in atmosfera, ma anche dal volume nel quale essa si disperde. Il volume e il grado di rimescolamento più o meno efficace delle masse d’aria meteorologiche determinano, in altre parole, la diluizione degli inquinanti in atmosfera (o, per meglio dire, la composizione della massa d’aria chimica associata al territorio). I territori caratterizzati da situazioni meteorologiche particolarmente favorevoli all’accumulo (alta pressione, stabilità atmosferica, bassi episodi di idrometeore, ecc.) sono dunque più sensibili ai fattori di pressione rispetto ai territori che presentano una meteorologia di forte scambio di masse d’aria, alti valori di altezze di rimescolamento, elevato numero di episodi di pioggia e nebbia”

Ancora, nello stesso documento [[Allegato 6](#) - pagina 27, capitolo 4.5]: “La presenza delle idrometeore, pioggia e nebbia, influenza i meccanismi di deposizione e di rimozione degli inquinanti. L’assenza di precipitazioni riduce la capacità dell’atmosfera di rimuovere in particolare le particelle sospese e impedisce la dissoluzione di alcuni inquinanti gassosi. La formazione di nubi o di nebbia favorisce la rimozione delle particelle attraverso l’intrappolamento, ma può provocare anche un ristagno delle masse d’aria che provocano un aumento della concentrazione. Il fenomeno più rilevante che incide nell’andamento giornaliero degli inquinanti è la presenza di precipitazioni al di sopra dei 10 mm giornalieri.”

In sostanza, la stagnazione circolatoria e l’assenza di pioggia causano la permanenza delle polveri sottili PM10 che possono invece essere abbattute (dilavate), disperse (diluite con aria pulita e quindi ridotte nelle concentrazioni) o trasportate al di fuori dei centri urbani rispettivamente da piogge e venti.

4.4 Incidenza dell’Autostrada e della Strada Statale 16 sulle Emissioni di PM10

Le Mappe delle Emissioni Inquinanti prodotte da ARPA [[Allegato 11](#), pagina 45] nel contesto del Piano Provinciale di Gestione della Qualità dell’Aria - Valutazione di Sostenibilità

Ambientale e Territoriale - VALSAT [[Allegato 13](#)] edito dalla Provincia di Rimini Servizio Ambiente, Approvato con Delibera di Consiglio provinciale n° 98 del 18 dicembre 2007, mostrano senza margine di dubbio che le zone più soggette a sfioramento delle concentrazioni di polveri sottili PM10 oltre i limiti imposti dalla legge, sono prevalentemente nell'intorno dell'Autostrada A14, della Statale Adriatica SS16 e di alcune delle principali arterie di comunicazione cittadine.

5 Variante Statale Adriatica SS16

Con il progetto della nuova Statale Adriatica SS16 si prevede di realizzare questo nuovo tratto stradale prevalentemente in affiancamento al tracciato dell'Autostrada A14, come illustrato nella mappa di ANAS Spa - Compartimento della Viabilità per l'Emilia e Romagna, - Variante alla SS 16 Adriatica Bellaria-Rimini-Riccione-Misano Progetto Preliminare DG 4/99 [[Allegato 14](#)].

5.1 Effetti Cumulativi sulle Emissioni di PM10 di Autostrada A14 e Nuova SS16

Nei rilevamenti effettuati in occasione della preparazione della VIA -Valutazione di Impatto Ambientale - necessaria per l'autorizzazione alla realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A14 Rimini Nord-Fermo, si era evidenziato che l'effetto cumulativo delle emissioni di PM10 di Autostrada A14 e SS16 comportavano lo sfioramento dei limiti di legge.

Infatti nel Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 16/05/07 n. 405 [[Allegato 15](#), pagina 12] si legge: “in base ai dati ottenuti dai monitoraggi effettuati, si evidenzia in generale il rispetto dei limiti di legge imposti dal DM 60/02 per tutti gli inquinanti monitorati, fatta eccezione per quanto rilevato dalla postazione ATM.001 per il PM10, i cui valori medi giornalieri sono risultati superiori ai limiti normativi. A tale riguardo si sottolinea che la posizione della postazione di misura, trovandosi compresa tra il tracciato della autostrada e quello della S.S. 16, è esposta alle emissioni prodotte dai due citati assi viari i quali, in ragione delle particolari condizioni meteorologiche che si sono verificate nel corso del periodo di misura, possono essere alla origine di tali valori”

E' quindi del tutto evidente che la realizzazione di questa nuova opera, in affiancamento all'Autostrada A14 porterà, specie nel tratto più vicino all'agglomerato urbano di Rimini, ingenti quantità di polveri sottili PM10 andando ad aggravare una situazione già in violazione della legge vigente. Gli unici rilevamenti effettuati nel contesto del VIA della terza corsia A14 che hanno tenuto conto degli effetti cumulativi evidenziavano questa prospettiva.

Le “particolari condizioni climatiche” citate, al più non possono essere altro che assenza di vento e pioggia, e cioè le condizioni tipiche della Pianura Padana - Anticiclone Russo ed Anticiclone delle Azzorre, che determinano la stagnazione degli strati atmosferici.

5.2 Traffico Indotto

Il fenomeno del traffico indotto è la manifestazione nel campo dei trasporti di quella legge economica nota come induzione della domanda. È un concetto che nel dibattito sull'espansione del sistema dei trasporti assume una certa importanza, e viene usato come un argomento contro la costruzione e l'allargamento delle strade, soprattutto quelle più importanti [[Allegato 16](#)].

Il fenomeno del traffico indotto prevedibilmente affliggerà la nuova opera, considerato anche che il vecchio tracciato rimarrà in uso. E' quindi facilmente prevedibile che la variante della Statale Adriatica 16 comporterà un aumento delle emissioni totali di particolato PM10, andando ad aggravare una situazione già in violazione della legge vigente.

6 Dati ARPA Meteo 2009

I dati ARPA sulle precipitazioni nel territorio di Rimini permettono di stabilire che la riduzione del numero degli sforamenti nella concentrazione di polveri sottili PM10 rilevate dalle centraline territoriali nel 2009 sia imputabile alle particolari condizioni meteo di quell'anno, anche senza il supporto di una correlazione statistica formale.

6.1 Piovosità Anno 2009

I dati ARPA - sistema Dexter [[Allegato 17](#)] - mostrano che nei primi quattro mesi dell'anno, quelli in cui le condizioni di alta pressione limitano la dispersione atmosferica e l'abbattimento del particolato PM10 e sono dunque più favorevoli per gli sforamenti dei limiti di legge (nel documento "Rete di monitoraggio della qualità dell'aria della Provincia di Rimini - Report 2005" elaborato da ARPA si legge: [[Allegato 6](#) - pagina 1] "Durante l'inverno la presenza di una vasta area anticiclonica stabile sul nord Italia determina nei bassi strati di tutta la pianura Padana delle condizioni di inversione termica che favoriscono l'accumulo al suolo di quegli inquinanti generati al suolo", mentre i grafici con i rilevamenti delle centraline visualizzano chiaramente questo aspetto [[Allegato 6](#) – pagine 57 e 58, figure 5.2.4.4 e 5.2.4.5]), sono stati caratterizzati da un numero di giorni piovosi decisamente superiore a quello degli anni precedenti. Infatti nel periodo 01/01-30/04 si sono avuti rispettivamente, 33 giorni piovosi nel 2005, 38 nel 2006, 32 nel 2007, 47 nel 2008 e 53 nel 2009.

7 Comune di Rimini

Negli ultimi sei anni, l'Amministrazione Comunale di Rimini non ha intrapreso alcuna azione di efficacia sostanziale per mitigare il fenomeno degli sforamenti dei limiti di legge per le concentrazioni atmosferiche di particolato PM10.

7.1 Influenza Trascurabile del Riscaldamento Domestico

Nel documento “2001-2009 Politiche Integrate ed Azioni Intraprese per il miglioramento della qualità dell’aria per la gestione dell’emergenza di polveri fini (PM10) e per il progressivo allineamento dei valori degli inquinanti ai limiti fissati dalla UE di cui al D.M. 02/04/2002 n. 60” [[Allegato 18](#), pagina 11] viene evidenziato come (diversamente da altre realtà della pianura Padana) il territorio di Rimini non subisca praticamente effetti negativi sulle concentrazioni di PM10 dovuti al riscaldamento domestico. Infatti il documento recita: “Nell’ambito del sistema insediativo, i settori residenziale, turistico e commerciale presenti sul territorio comunale non risultano rilevanti ai fini delle emissioni di particolato in quanto gli impianti termici risultano essere nella quasi totalità funzionanti a gas naturale o elettrici”.

7.2 Mancanza di Azioni Efficaci per la Riduzione degli Sforamenti dei Limiti di Legge

Appurato che gli sforamenti oltre i limiti di legge per le concentrazioni di particolato PM10 sono dovuti prevalentemente al traffico su gomma, e che fondamentale è l’apporto del traffico sull’Autostrada A14 e della SS 16, nel documento non sono presentate azioni intraprese efficaci per il contrasto del fenomeno.

Nonostante le condizioni meteo tipiche favoriscano l’accumulo di polveri sottili PM10, le azioni dell’amministrazione comunale anche a scopo preventivo sono state pressoché nulle. Questo è vero anche e soprattutto considerando i piani di costruzione delle nuove arterie stradali, l’ampliamento dell’autostrada A14 e delle nuova Statale Adriatica 16 in affiancamento. Casi esemplari come quello del vicino comune di Cesena, dove parte della nuova Secante è stata intubata e le polveri sottili PM10 vengono abbattute con appositi filtri elettrostatici [[Allegato 25](#)] non sono stati neppure presi in considerazione nella progettazione delle nuove infrastrutture.

7.3 Disinformazione Istituzionale

Nello stesso documento, ma anche nel comunicato stampa “Politiche Integrate ed Azioni Intraprese per il Miglioramento della Qualità dell’Aria - Scheda di Sintesi” [[Allegato 19](#), pagina 1], le riduzioni del numero di sforamenti giornalieri oltre i limiti imposti dalla legge per l’anno 2009, vengono presentate come un successo delle azioni intraprese per il miglioramento della qualità dell’aria. In realtà nessuna delle azioni citate può avere avuto un effetto significativo sulle fonti emmissive principali, costituite dal traffico su gomma di Autostrada A14, Strada Statale Adriatica 16 e delle principale arterie di trasporto cittadino. Questo perché nessuna di queste fonti emmissive è stata toccata da alcun piano di qualità dell’aria.

Le variazioni climatiche favorevoli dell’anno 2009, che hanno determinato un numero di sforamenti inferiore rispetto agli anni precedenti, vengono deliberatamente ignorate, per

attribuire invece il merito di questa riduzione ad interventi di efficacia trascurabile, se non nulla. Ad ulteriore conferma di questo, i dati ARPA relativi all'anno 2010 fino alla data del 16/09 [[Allegato 20](#)], quando mancano ancora i mesi autunnali caratterizzati da alta pressione e quindi più favorevoli alla stagnazione delle polveri sottili, evidenziano per le centraline di Rimini Flaminia, Rimini Marecchia e Rimini Abete, 42, 35 e 39 sforamenti rispettivamente. Questo nonostante la piovosità nei primi quattro mesi dell'anno sia stata notevole, con 54 giorni di pioggia nel periodo periodo 01/01-30/04 [[Allegato 27](#)].

8 Consiglio Regionale Emilia Romagna

La Regione Emilia Romagna, Assessorato Ambiente e Sviluppo Sostenibile, con Prot. AMB/VIM 05/110391 del 16 dicembre 2006 (documento citato nel Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 16/05/07 n. 405 [[Allegato 15](#), pagina 35] chiese esplicitamente, come previsto dalla legge, che venissero considerati tracciati alternativi per il tratto urbano dell'Autostrada A14 per la stesura della VIA - Valutazione di Impatto Ambientale - per la realizzazione della terza corsia Rimini Nord - Fermo. In particolare si richiedeva la valutazione per lo spostamento del tratto urbano dell'autostrada A14 a monte di quello attuale, evitando così la somma delle emissioni dell'autostrada a quelle delle strade urbane.

Evidentemente in quel periodo già erano presenti preoccupazioni circa l'incidenza sulle polveri sottili PM10 del tratto autostradale urbano; si consideri anche che l'opera di ampliamento avviene anche nel contesto del corridoio europeo: [[Allegato 21](#)] "L'autostrada A14 fa parte del corridoio (TEN) VIII, un totale di circa 1.300 km di rete ferroviaria e 960 km di rete stradale che si sviluppa lungo una direttrice ovest-est nell'Europa sud-orientale collegando i flussi di trasporto del Mar Adriatico e del Mar Ionio con quelli che interessano il Mar Nero. In particolare, il TEN VIII esso collega i porti italiani di Bari e di Brindisi con l'Albania, l'ex Repubblica Jugoslava di Macedonia e con la Bulgaria. Dal porto di Durazzo (Albania), l'asse paneuropeo si dirige verso Skopje, passando attraverso Tirana (Albania), per poi proseguire verso Sofia (Bulgaria) e raggiungere quindi i porti di Burgas e Varna sul Mar Nero." Questo porterà chiaramente ad un aumento della densità di circolazione, dunque del totale di polveri sottili PM10 emesse.

8.1 Azioni Intraprese

Nel contesto della riduzione delle principali fonti emissive di polveri sottili PM 10 nel Comune di Rimini - Autostrada A14, Strada Statale 16 e strade urbane, non risultano azioni efficaci intraprese dalla Regione Emilia Romagna.

9 Terza Corsia Autostrada A14

Nel Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 16/05/07 n. 405 [[Allegato 15](#), pagina 42] si legge: "2. prima dell'avvio dei cantieri, secondo modalità da concordare con la Regione Emilia Romagna con oneri a carico del Proponente, si dovrà provvedere al monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del DM. 261/02. In particolare:

- a) in previsione della futura realizzazione della nuova SS16, avendo la regione Emilia Romagna già richiesto una elaborazione delle simulazioni d'impatti su diverse matrici ambientali, tenendo conto del cumulo degli effetti, si dovrà provvedere anche alla installazione di una rete di monitoraggio fissa per il rilevamento in continuo dell'inquinamento atmosferico a carico del Proponente, la cui gestione dovrà essere affidata agli Enti Locali da posizionarsi lungo il percorso autostradale in un ambito più possibile urbano;
- b) qualora da tale verifica i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con incrementi del traffico dell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento di potenziamento alla 3^a corsia, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati. La Regione Emilia Romagna nell'ambito della rete di qualità dell'aria e del Sistema di Monitoraggio prescritto per il presente progetto provvederà a controllare l'attuazione di tali provvedimenti, trasmettendo gli stessi al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare"

9.1 Azioni Intraprese

Non risulta installata nel Comune di Rimini, in ambito urbano, alcuna rete di rilevamento come quella prescritta dal Ministero, nonostante i lavori di ampliamento nel territorio di Rimini sia già avviati da tempo.

Non risultano intraprese azioni di provata e significativa efficacia, da parte della Società Autostrade per l'Italia Spa, per la riduzione delle emissioni di polveri sottili PM10.

10 Nuove Norme di Legge

Il Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60 (Suppl. n. 77 alla G.U. n. 87 del 13 aprile 2002), concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo, stabilisce che, per quanto riguarda il materiale particolato (PM10), il valore limite di 50 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] è "da non superare più di 35 volte per anno civile". Tale valore deve passare, almeno a livello di termine indicativo, a 7 sforamenti per anno

civile dal 1° febbraio 2010. E' quindi del tutto evidente come gli attori in gioco siano del tutto impreparati ad affrontare la sfida imposta dai nuovi limiti di legge.

11 Articoli di Stampa

Dal sito www.romagnaoggi.it [[Allegato 22](#)]:

Città europee più inquinate: Forlì tra i virtuosi, Rimini tra i fanalini di coda.

Bologna - "Undici città' italiane sono incluse nelle prime 30 città europee più' inquinate da PM10". Questo quanto emerge da "Qualità' dell'Aria nelle Città Europee. Anni 2004-2008" diffuso oggi dall'Istat. Nel 2008, il più' elevato numero di giorni di superamento del valore limite, fissato a 50 microgrammi per metro cubo di PM10, "è stato registrato nella città' bulgara di Plovdiv, con 208 giorni. Al secondo posto si colloca Sofia, capitale del Paese, e al terzo Cracovia in Polonia. Torino, con più' di 100 giorni di superamento si colloca al quarto posto".

Dopo Torino si trovano Milano, Brescia, Padova, Modena, Bergamo, Pescara, Napoli, Venezia, Rimini e Reggio nell'Emilia, con un numero di giorni di superamento maggiore di 50. Tra le altre città' più' inquinate dal particolato "sei città' sono in Spagna (su 22) e altrettante in Polonia (su 17), quattro in Bulgaria (su 4), le rimanenti nella Repubblica Ceca (su 4), in Slovacchia (su 2) e in Romania (la sola Bucarest)".

12 Responsabilità Comune Rimini e Regione Emilia Romagna

Il Decreto Ministeriale 2 aprile 2002 n. 60, oltre a stabilire che, per quanto riguarda il materiale particolato (PM10), il valore limite di 50 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] è "da non superare più di 35 volte per anno civile", individua anche i soggetti responsabili della violazione delle prescrizioni in esso contenute. Ossia è il decreto stesso che fornisce gli elementi utili per l'identificazione dei responsabili della sua violazione, consentendo di individuare i soggetti precisi contro cui poter procedere.

12.1 Obblighi di Risultato

Per il Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60, art. 7, infatti, "I sindaci dei comuni appartenenti agli agglomerati ed alle zone di cui agli articoli 7 e 8 del decreto legislativo n. 351/99 in cui sussiste il superamento ovvero il rischio di superamento dei valori limite o delle soglie di allarme previste dalla vigente normativa, adottano, sulla base dei piani e dei programmi di cui ai medesimi articoli, le misure di limitazione della circolazione di cui all'articolo 7, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", ossia i sindaci devono limitare la circolazione dei veicoli (si tratta di un obbligo, è scritto, infatti, adottano, non possono adottare).

L'articolo 7 comma 1, lettere a) e b) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sopracitato, definisce il potere che hanno i comuni, con ordinanza del sindaco, di limitare la circolazione,

adottando (lettera a) "i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4" e limitando (lettera b) "la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti". L'art. 6, comma 1 e 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sopracitato, a sua volta prevede il potere, "per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute di sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse" (comma 1) e stabilisce, al comma 4, che "L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3: a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica...; I sindaci, quindi, per il Decreto Ministeriale n. 60/2002, non solo devono attivarsi per limitare la circolazione dei veicoli, ma soprattutto hanno l'obbligo di raggiungere il risultato di non superare il valore limite dell'emissione di materiale di particolato (PM10), pari a 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, più di 35 volte per anno civile. In buona sostanza, il sindaco ha l'obbligo di raggiungere il risultato e, quindi, l'obbligo di bloccare la circolazione dei veicoli.

Eppure, nonostante la soglia dei 35 giorni sia entrata in vigore dal 1° gennaio 2005, da allora, per ben 6 anni, dal 2005 al 2009, la soglia dei 35 giorni sia sempre stata abbondantemente superata, il Sindaco di Rimini non ha mai disposto blocchi della circolazione di sufficiente efficacia.

L'art. 39 del Decreto Ministeriale 2 aprile 2002, n. 60 stabilisce, inoltre, che "in caso di mancata attuazione da parte del Sindaco delle misure previste dai piani e dai programmi regionali (...) le suddette misure sono adottate in via sostitutiva dalla regione". In sostanza la normativa prevede una responsabilità sia da parte del Sindaco che della Regione. Anche la Regione, infatti, deve bloccare la circolazione dei veicoli e persino se si rischia di superare i limiti, ("sussiste il superamento ovvero il rischio di superamento dei valori limite") ed in tal caso dovrebbe bloccare tutti i veicoli, o almeno tutte quelle categorie di veicoli bloccate le quali i valori inquinanti possono rientrare sotto le soglie di legge. Ma, nonostante l'ampio numero di giorni di superamento dei limiti, né il Presidente della Regione Emilia Romagna, né il Sindaco di Rimini rientranti nella giurisdizione di competenza dell'Ill.mo Procuratore della Repubblica adito, hanno ritenuto di dover prendere provvedimenti urgenti che potessero ridurre i valori degli inquinanti ed in particolare non hanno bloccato, o hanno troppo poco spesso bloccato, la circolazione dei veicoli.

Il Comune di Rimini e la Regione Emilia Romagna, nella loro discrezionalità, avrebbero anche potuto non bloccare la circolazione dei veicoli, a condizione che avessero comunque raggiunto, con misure alternative il risultato di non superare il limite di 35 giorni fissato dalla legge. Ma il blocco della circolazione diventa vincolante nel giorno stesso in cui si superano per più di 35

giorni le soglie. La normativa europea e quella nazionale sopra citate impongono degli obblighi di risultato.

In tal senso si cita quanto deciso dal Giudice dell'Udienza Preliminare Magnelli che, accettando le tesi dei PM Giulio Monferini della Procura di Firenze, ha rinviato a giudizio il presidente della Regione Toscana Claudio Martini e il sindaco di Firenze Leonardo Domenici [[Allegato 23](#)] con l'accusa di getto pericoloso di cose e rifiuto di atti d'ufficio (procedimento n. 19581 del 2006). La tesi difensiva degli enti pubblici Regione e Comune all'udienza preliminare, è stata quella di sostenere che, in definitiva, qualche provvedimento contro lo smog era stato preso dagli amministratori. Provvedimenti che non avevano ottenuto risultati utili per la salute, ma che comunque erano stati presi e che quello contava. Tuttavia per il GUP Magnelli "La normativa europea e quella nazionale impongono degli obblighi di risultato". Così il giudice ha accolto la tesi del PM Monferini secondo il quale, come riportato dalla stampa: "Io non posso sindacare le scelte degli amministratori. La normativa li lascia liberi di decidere le strategie che ritengono più utili, più opportune e più efficaci, ma li vincola nel fine: l'abbattimento delle polveri è un obiettivo che deve essere raggiunto".

Si cita inoltre quanto deciso dal Tribunale di Milano, che accettando le tesi Giudice dell'Udienza Preliminare ha rinviato a giudizio il presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni e il sindaco di Milano Letizia Moratti [[Allegato 24](#)].

Analogo procedimento a Palermo, dove sono indagati sindaco e presidente della Regione.

Alla luce di quanto esposto, non v'è chi non veda come la normativa preveda espressamente una responsabilità per la violazione dei valori limite di emissione di materiale di particolato (PM10) in capo ai Sindaci e alle Regioni e, quindi, si chiede di aprire un procedimento per accertare eventuali profili penalmente rilevanti.

12.2 Violazione del D.L.vo n. 351/99

All'art. 7 del D.L.vo n. 351/99 si stabilisce che "le regioni definiscono i piani d'azione contenenti le misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme" e poi "I piani devono, a seconda dei casi, prevedere misure di controllo e, se necessario, di sospensione delle attività, ivi compreso il traffico veicolare". All'art. 9 si stabilisce che "le regioni adottano un piano di mantenimento della qualità dell'aria al fine di conservare i livelli degli inquinanti al di sotto dei valori limite e si adoperano al fine di preservare la migliore qualità dell'aria ambiente". Le Regioni, quindi, non solo devono adottare un piano, ma tale piano deve raggiungere l'obiettivo ed il risultato "di conservare i livelli degli

inquinanti al di sotto dei valori limite", cosa non avvenuta per l'Emilia Romagna e Rimini. Un piano che non raggiunga l'obbligo di risultato non avrebbe comunque esaurito gli obblighi in capo alla Regione previsti proprio dal D.L.vo n. 351/99.

All'art. 14 del D.L.vo n. 351/99 si stabilisce che: "Lo Stato/le regioni, le province, i comuni e gli altri enti locali garantiscono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, che informazioni aggiornate sulla qualità dell'aria ambiente relativamente agli inquinanti normali ai sensi dell'articolo 4, commi 1 e 2, siano messe regolarmente a disposizione del pubblico, nonché degli organismi interessati". Inoltre stabilisce che: "2. Le informazioni di cui al comma 1 devono essere chiare, comprensibili e accessibili". Non sono in linea con queste prescrizioni le comunicazioni istituzionali del Comune di Rimini, che invece evidenziano palesemente l'intenzione di creare consenso attorno alle azioni di nulla o limitata efficacia adottate dall'amministrazione, piuttosto che ad informare con chiarezza la cittadinanza su quale sia il reale stato della situazione e le tendenze.

12.3 Violazioni al codice penale

Sia il Comune di Rimini che la Regione Emilia Romagna hanno mantenuto un comportamento di grave inerzia, sottovalutando il problema, non attivandosi per tutelare la salute della cittadinanza. E' chiara la loro inerzia nell'approntare le misure idonee a fronteggiare l'emergenza inquinamento, non essendosi gli stessi attivati per salvaguardare la salute dei propri cittadini messa quotidianamente in pericolo. Era indispensabile un intervento di igiene pubblica per il pericolo alla salute dei cittadini che può derivare dall'inquinamento.

12.4 Omissione Atti d'Ufficio

L'omissione di atti d'ufficio ai sensi dell'art. 328 c.p. (Rifiuto di atti d'ufficio. Omissione) punisce il pubblico ufficiale o l'incaricato del pubblico servizio 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".

12.5 Inosservanza Provvedimenti Autorità

L'art. 650 del codice penale (Inosservanza dei Provvedimenti dell'Autorità) stabilisce che "Chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'Autorità per ragione di giustizia o di sicurezza pubblica, o di ordine pubblico o d'igiene, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi (...)".

12.6 Getto Pericoloso di Cose

L'art. 674 cod. pen. (Getto Pericoloso di Cose), stabilisce che "Chiunque getta o versa, in un luogo di pubblico transito o in un luogo privato ma di comune o di altrui uso, cose atte a offendere o imbrattare o molestare persone, ovvero, nei casi non consentiti dalla legge, provoca emissioni di gas, di vapori o di fumo, atti a cagionare tali effetti, è punito con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda (...).

12.7 Rapporto di Causalità

L'art. 40 cod. pen. (Rapporto di Causalità) stabilisce che " Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo".

12.8 Concorso Formale. Reato Continuato

L'art. 81 cod. pen. (Concorso Formale. Reato Continuato) stabilisce che: "È punito con la pena che dovrebbe infliggersi per la violazione più grave aumentata fino al triplo chi con una sola azione od omissione viola diverse disposizioni di legge ovvero commette più violazioni della medesima disposizione di legge; Alla stessa pena soggiace chi con più azioni od omissioni, esecutive di un medesimo disegno criminoso, commette anche in tempi diversi più violazioni della stessa o di diverse disposizioni di legge.

12.9 Violazione Articolo 32 Costituzione

Responsabilità e legittimazione passiva del Comune e della Regione per violazione dell'art. 32 della Costituzione. I fatti come sopra descritti evidenziano come la presenza di inquinamento atmosferico al di sopra dei limiti di attenzione e di allarme possa provocare danni alla salute dei cittadini. L'Amministrazione nel perseguire l'interesse pubblico è tenuta ad assicurare una corretta ed adeguata tutela del diritto alla salute. Si tratta infatti di un diritto fondamentale dell'individuo. Tale tutela è peraltro estesa alla vita associata dell'uomo nei luoghi ove si articola e alla preservazione delle condizioni indispensabili o anche soltanto propizie alla sua salute si configura oltre che come diritto alla incolumità fisica, come "diritto all'ambiente salubre" (Cass. SS.UU. 6.10.1979, n. 5172 Corte Cost. 88/1979). Come dimostrato dallo studio dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, lo smog generato dal traffico ha delle conseguenze letali sull'uomo.

Da quanto sopra esposto emerge come indubbia la grave pericolosità a cui è sottoposta la salute dei cittadini. Al riguardo deve quindi riconoscersi il dovere per il Sindaco di intervenire con un'ordinanza contingibile ed urgente per far cessare gli effetti pericolosi provocati dall'inquinamento atmosferico da traffico. Il sindaco, quale ufficiale del governo, ha il potere di adottare con atto motivato e nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico,

provvedimenti contingibili ed urgenti in materia di sanità e igiene al fine di prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità dei cittadini. Con riferimento a tale potere la giurisprudenza sottolinea come in caso di elevato inquinamento atmosferico l'atto del sindaco sia un atto dovuto. Infatti si è ritenuto configurabile il delitto di omissioni d'atti d'ufficio a carico del sindaco che non ha adottato provvedimenti efficaci idonei ad impedire gli inconvenienti atmosferici causati dallo sviluppo incontrollato del traffico veicolare nel centro abitato comunale. (Pret. Pen. Roma, decr. 2 marzo 1987). Inoltre, con riferimento al d.p.c.m. del 1983 la giurisprudenza ha rilevato che in caso di superamento dei limiti, è obbligo del sindaco intervenire per i provvedimenti di urgenza, mentre spetta sempre alla regione organizzare piani per un risanamento della situazione. Infatti agendo il sindaco come ufficiale del governo è soggetto ad una responsabilità non evitabile e non delegabile. Risulta utile quindi evidenziare nuovamente che l'obbligo di intervenire con urgenza si configura per il sindaco ogni volta che si profila una situazione di pericolo per la salute pubblica.

12.10 Violazione Legge Provvedimenti contro l'Inquinamento Atmosferico

Violazione L. 615/1966 e D.P.R. n. 616/1977 e art. 4 legge 833 del 23/12/1978. La legge 13 luglio 1966 n. 615 (Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico) individua "nell'aria, come risorsa, il bene giuridico da proteggere". La legge si applica a tutte le emissioni in atmosfera di fumi, polveri, gas e odori di qualsiasi tipo e provenienza "atti ad alterare le normali condizioni di salubrità dell'aria e di costituire pertanto pregiudizio diretto o indiretto alla salute dei cittadini e danno ai beni pubblici o privati".

12.11 D.P.R. 616/77 e Art. 4 L. 833/78

Per quanto più in particolare riguarda l'inquinamento atmosferico da veicoli, il D.P.R. 616/77 e l'art. 4 della L. 833/78 configurano i limiti stabiliti dai regolamenti come limiti inderogabili. Tali norme quindi indicano i limiti di attenzione e di allarme che vengono pertanto a costituire limiti intermedi il cui raggiungimento mette a rischio la salute umana e impone la necessità di adozione di provvedimenti contingibili ed urgenti di contenimento del fenomeno di inquinamento. Anche da tale legge discende l'obbligo per il sindaco di intervenire con un provvedimento idoneo a ridurre l'inquinamento atmosferico, se necessario anche attraverso una drastica limitazione del traffico veicolare.

IN RAGIONE DI DETTO PREGIUDIZIO,

l'associazione Grilli Pensanti Rimini, **riconosciuta** quale associazione di volontariato ai sensi della legge 266/91, con il presente esposto intende ottenere l'accertamento della violazione denunciata e la condanna dei soggetti responsabili. Tutto ciò premesso, l'esponente ut sopra rappresentato e assistito,

CHIEDE

All'Ill.mo Procuratore della Repubblica adito di perseguire i responsabili dei fatti penalmente rilevanti che si dovessero ravvisare nell'esposizione dei fatti di cui sopra. Con preghiera di avviso in caso di archiviazione ex art. 408 cpp.

Si producono i seguenti documenti citati in narrativa:

- 1) CNR - "Relazione sullo Stato delle Conoscenze in Tema di Ambiente e Salute nelle Aree ad Alto Rischio in Italia" [[Allegato 1](#)]
- 2) Organizzazione Mondiale della Sanità - "Health Impact of PM10 and Ozone in 13 Italian Cities" [[Allegato 2](#)]
- 3) POEMI Project - "Pollution and Emergencies in Milan" [[Allegato 3](#)]
- 4) Esposto Codacons Procura di Milano [[Allegato 4](#)]
- 5) Report, Rai Tre - "PM10" [[Allegato 5](#)]
- 6) ARPA, Agenzia Regionale Protezione ed Ambiente, dati sugli sforamenti dei limiti di legge per le concentrazioni di PM10 rilevati dalle centraline del Comune di Rimini - [[Allegato 6](#)- pagina 60, tabella 5.2.4.3 - [Allegato 7](#), [Allegato 8](#), [Allegato 9](#) e [Allegato 10](#)]
- 7) Provincia di Rimini ed ARPA - Mappe delle Emissioni Inquinanti [[Allegato 11](#)]
- 8) ARPA - "Quaderno Tecnico ARPA-SMR n° 10/2002 - Inquinamento da polveri in Emilia-Romagna. Analisi a fini previsionali e comparazione con la situazione meteorologica a larga scala" [[Allegato 12](#)]
- 9) Provincia di Rimini Servizio Ambiente - "Piano Provinciale di Gestione della Qualità dell'Aria - Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale - VALSAT" [[Allegato 13](#)]
- 10) ANAS Spa, Compartimento della Viabilità per l'Emilia e Romagna, - "Variante alla SS 16 Adriatica Bellaria-Rimini-Riccione-Misano Progetto Preliminare DG 4/99" [[Allegato 14](#)]

- 11) Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 16/05/07 n. 405 [[Allegato 15](#)]
- 12) Il fenomeno del Traffico Indotto, Wikipedia [[Allegato 16](#)]
- 13) ARPA, Agenzia Regionale Protezione ed Ambiente, Sistema DEXTER, Dati sulla Piovosità nel Comune di Rimini [[Allegato 17](#)]
- 14) Comune di Rimini - “2001-2009 Politiche Integrate ed Azioni Intraprese per il miglioramento della qualità dell’aria per la gestione dell’emergenza di polveri fini (PM10) e per il progressivo allineamento dei valori degli inquinanti ai limiti fissati dalla UE di cui al D.M. 02/04/2002 n. 60” [[Allegato 18](#)]
- 15) Comune di Rimini - “Politiche Integrate ed Azioni Intraprese per il Miglioramento della Qualità dell’Aria - Scheda di Sintesi” [[Allegato 19](#)]
- 16) ARPA, Agenzia Regionale Protezione ed Ambiente, dati sugli sforamenti dei limiti di legge per le concentrazioni di PM10 rilevati dalle centraline del Comune di Rimini ARPA relativi all’anno 2010 fino alla data del 16/09 [[Allegato 20](#)]
- 17) Banca Europea per Gli Investimenti, finanziamento delle opere per il Corridoio Europeo VIII e Autostrada A14 [[Allegato 21](#)]
- 18) www.romagnaoggi.it, “Città europee più inquinate: Forlì tra i virtuosi, Rimini tra i fanalini di coda” [[Allegato 22](#)]:
- 19) Procura di Firenze, Rinvio a Giudizio per il Presidente della Regione Toscana Claudio Martini e il Sindaco di Firenze Leonardo Domenici [[Allegato 23](#)]
- 20) Procura di Milano, Rinvio a Giudizio per il Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni e il Sindaco di Milano Letizia Moratti [[Allegato 24](#)]
- 21) ANAS Spa, comunicato stampa - “Emilia Romagna: l’Anas apre al traffico il 2° lotto della Secante di Cesena“ [[Allegato 25](#)]
- 22) Provincia di Rimini - “Piano di Risanamento della Qualità dell’Aria - Simulazione degli Scenari al 2010 Relativi alle Azioni di Piano” della Provincia di Rimini, elaborato da ARPA e Provincia di Rimini [[Allegato 26](#)]
- 13) ARPA, Agenzia Regionale Protezione ed Ambiente, Sistema DEXTER, Dati sulla Piovosità nel Comune di Rimini [[Allegato 27](#)]

Con osservanza.

Rimini, 12 ottobre 2010

In fede

Avv.

PROCURA SPECIALE

Il sottoscritto Massimo Manduchi, nella sua qualità di rappresentante legale dell'associazione Grilli Pensanti Rimini, **riconosciuta** quale associazione di ai sensi della legge

NOMINA

proprio difensore di fiducia l'Avv. del foro di, con studio in, Via n., autorizzandolo alla nomina di sostituti ex art. 102 c.p.p. e conferendogli ogni più ampio potere di legge, nonché espressa procura speciale, con facoltà di subdelega, per l'espletamento delle seguenti attività processuali:

- assisterlo e rappresentarlo negli incombenti previsti dall'art. 360 c.p.p.;
- proporre opposizione all'archiviazione ex art. 17, co. 2, D.L.vo 274/2000;
- proporre istanza ex art. 29, co. 6, D.L.vo 274/2000 rif. Artt. 162, 162 bis c.p., 141 att. C.p.p.;
- proporre istanza ex art. 33 co. 1, D.L.vo 274/2000;
- proporre istanza ex art. 54 D.Lvo 274/2000;
- proporre impugnazione e motivare in caso di contumacia ex art. 37 D.L.vo 274/2000;
- rimettere querele ed accettare remissioni di querela;
- proporre richiesta di rimessione ex art. 46 c.p.p.;
- proporre istanza ex art. 335 c.p.p.

ed ogni facoltà anche se non espressamente indicata.

Rimini,

In fede

Avv.

E' autentica

Avv.