

Prot. N. V/6300
Roma, 05 settembre 2022

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica
Via C. Colombo, 44 00147 Roma (RM)

PEC: MITE@pec.mite.gov.it

Oggetto: Interpello sull'applicazione del numero delle deroghe alle prove nell'autodromo del Mugello (FI) ai sensi dell'art. 3-septies del D.Lgs. 152/2006, introdotto dall'art. 27 del D.L. 31/05/2021 n. 77 (Conv. L. 28/07/2021 n. 108).

PREMESSA IN FATTO

L'Autodromo del Mugello nasce nel 1973 con poche gare agonistiche all'anno e saltuariamente qualche gara amatoriale.

Nel 2001 la gestione passa sotto Ferrari (gruppo FIAT) con la prima deroga del Comune di Scarperia San Piero con la previsione di 40 giornate in deroga per le prove amatoriali.

Dal 2002, la deroga diventa illimitata con autorizzazioni in deroga del Comune non adeguatamente motivate e semplicemente reiterate e sempre uguali per anni fino alle ultimissime.

Tutto questo, quanto meno dal 2002, ha prodotto emissioni rumorose estremamente fastidiose, che hanno portato nel 2015 alla nascita di un Comitato di cittadini "Il Suono del Mugello" residenti danneggiati dalle suddette emissioni.

CONSIDERAZIONI IN DIRITTO

Il DPR 3 aprile 2001, n. 304 all'articolo 3 recita: "7. Negli autodromi e piste di prova esistenti che non sono sede di gare di Formula 1, Formula 3000, campionato di Moto Gran Prix e assimilabili, possono essere consentite deroghe per lo svolgimento di prove tecniche per un limite massimo di sessanta giorni nell'anno solare. Per gli autodromi esistenti anche se sede delle predette gare, possono essere consentite deroghe illimitate purché il gestore provveda a realizzare interventi diretti sui ricettori tali da ridurre i valori di immissione all'interno delle abitazioni a 45 dB (A) nel periodo diurno e 35 dB (A) nel periodo notturno. 8. Le deroghe di cui ai precedenti commi devono essere richieste dai gestori degli autodromi al comune territorialmente competente, il quale le concede sentiti i comuni contigui interessati

dal superamento dei valori limite di cui al comma 3. Le aree nelle quali è previsto il superamento dei valori limiti ed i relativi comuni di appartenenza, sono indicate in una relazione tecnica allegata alla richiesta di deroga.”

La necessità di interpretare il DPR 304/2001 con la nuova normativa e le Direttive europee)

Intanto occorre dire a premessa che il DLgs 17.02.2017 n. 42, titolato “*Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell’articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della Legge 30.10.2014, n. 161*”, prevede il rinvio (ex articolo 16) ad una riforma del DPR 304/2001 anche introducendo specifiche fasce di pertinenza e riconoscendo quindi la inadeguatezza di questa normativa per tutelare la salute pubblica.

Non a caso la stessa Associazione italiana di acustica ha sottolineato le criticità di questo DPR e la necessità di una sua modifica profonda (1).

Non solo, ma come dimostra la risposta 24 febbraio 2022 del Direttore Generale della Direzione Generale Valutazioni Ambientale del MITE al Comitato dei cittadini “Il suono del Mugello”, lo stesso Ministero riconosce la necessità di una revisione della disciplina delle deroghe.

Non è pertanto peregrino affermare, ad avviso degli scriventi, che il DPR 304/2001 è stato superato per i fini di tutela della salute pubblica.

È possibile prevedere un numero illimitato di giorni in deroga per le prove nell’autodromo del Mugello?

Proprio per la esposta situazione di inadeguatezza del DPR 304/2001 si può già fin d’ora interpretare la normativa in favore di una maggior tutela per i residenti nei pressi degli autodromi e in caso di eventuali deroghe (come quelle di cui qui si tratta). Anche a prescindere dalla necessità di riformare il DPR del 2001, nel caso dell’autodromo del Mugello, il Comune di Scarperia e S. Piero, nelle autorizzazioni in deroga emanate fino ad ora, ha forzato in modo totalmente favorevole all’autodromo i margini di flessibilità dati dal secondo periodo del comma 7 sopra citato, fino ad arrivare a concedere 260 giornate di attività di prove amatoriali, come confermato nell’ultima autorizzazione in deroga del Comune.

Il numero di ore in deroga, assegnate agli amatoriali, ad avviso degli scriventi appare in contrasto:

1

<https://acustica-ai.it/download/d-p-r-3-aprile-2001-n-304-criticita-e-proposte-di-revisione/>

1. con il DPR 304/2001 che fa sempre riferimento a prove a fini di gara e non per prove di tipo amatoriale addirittura simili a test slegate da ogni competizione;

2. con l'articolo 16 della DGR 490/2014 che relativamente ai limiti giornalieri per il rilascio delle giornate in deroga al comma 3 recita: *“i limiti massimi di giorni indicati al comma 2 sono riferiti all’area interessata e non possono essere superati anche in caso di richieste provenienti da soggetti diversi o per eventi o sorgenti di rumore diverse”*. Il termine eventi diversi deve essere rispettoso del concetto di attività disciplinate dal DPR 304/2001, altrimenti si lascia una discrezionalità enorme ai Comuni nel rilasciare dette autorizzazioni in deroga a qualsiasi attività motoristica; cosa che è puntualmente avvenuta in questi anni purtroppo per i cittadini del Mugello.

In materia è anche intervenuta la sentenza Corte Costituzionale n° 3 del 2021.

La sentenza (che ha per oggetto una norma regionale relativa proprio all'autodromo in questione) nella parte in diritto afferma: *“5.- Quanto al comma 3 dell'art. 8-bis della legge reg. Toscana n. 48 del 1994, che stabilisce le modalità di eventuali deroghe ai limiti di emissioni sonore concesse dal Comune territorialmente competente, l'art. 1 della legge reg. Toscana n. 42 del 2020 ha eliminato il riferimento al periodo temporale massimo di duecentottanta giorni annui di attività continuativa in cui è possibile la concessione delle deroghe, che costituiva oggetto di uno dei profili di censura del secondo motivo di ricorso. A seguito della segnalata modifica, il testo del comma 3 è attualmente il seguente: «[l]e eventuali deroghe ai limiti di emissioni sonore concesse dal comune territorialmente competente ai sensi dell'articolo 3, comma 7, secondo periodo, del regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 3 aprile 2001, n. 304 (Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'articolo 11 della Legge 26 ottobre 1995, n. 447), hanno durata quinquennale”*.

La modifica della legge, predisposta dalla Regione come riportato dalla sentenza della Corte, ad avviso degli scriventi dimostra che le deroghe possono riguardare i limiti di emissione, ma non la durata dell'attività oltre il numero di giorni tollerabile sotto il profilo della salute pubblica. L'autorizzazione definitiva sia del 2021 che del 2022 interpreta in modo esageratamente estensivo le possibili deroghe previste dal secondo periodo del suddetto comma 7 articolo 3.

Non a caso una deroga di 260 giorni esiste solo per l'autodromo del Mugello e non ha alcuna giustificazione ambientale e neppure di formale rispetto del pur limitato DPR 304/2001.

Tanto che il Giudice delle Leggi, preso atto delle modifiche della L.R. censurata di incostituzionalità e rigettata quindi la questione di l.c. proprio per le modifiche della L.R. in corso di giudizio, si sente in dovere di chiarire:

“ ... La disposizione regionale impugnata si limita dunque a richiamare la normativa statale pertinente, ribadendo espressamente l'obbligo della sua osservanza, senza derogare in alcun modo ad essa, ma limitandosi a stabilire la durata quinquennale delle deroghe previste dall'art. 3, comma 7, del d.P.R. n. 304 del 2001 - previsione, quest'ultima, rispetto alla quale peraltro il ricorrente non solleva obiezioni di sorta. Eventuali divergenze interpretative - come quelle che traspaiono dalla lettura degli atti difensivi delle parti e dalle opinioni degli amici curiae - circa l'effettiva portata precettiva della normativa statale di riferimento, in particolare relativamente alle condizioni di legittimità delle «deroghe illimitate» previste dall'art. 3, comma 7, del d.P.R. n. 304 del 2001, potranno certo essere affrontate e risolte nelle sedi giurisdizionali opportune, nell'ipotesi in cui dovessero essere impugnati i singoli provvedimenti di deroga ai limiti di emissioni sonore in favore del circuito in questione. Simili questioni esegetiche esorbitano, tuttavia, dal thema decidendum devoluto ora a questa Corte, la quale non può che prendere atto - in presenza dell'integrale richiamo alla normativa statale in materia di emissioni sonore operato dall'art. 8-bis della legge reg. Toscana n. 48 del 1994 - dell'assenza di qualsiasi profilo di contrasto tra la disposizione impugnata e i principi generali posti dalla legislazione statale in materia di tutela della salute, ai sensi dell'art. 117, terzo comma, Cost...”

Omissioni del Comune di Scarperia e San Piero

La DGR 490/2014 Regione Toscana sulla gestione degli esposti da parte dei cittadini in materia di inquinamento acustico.

Il Comune dovrebbe, secondo l'allegato A alla citata DGR, effettuare controllo in presenza con i propri dipendenti e verificare la necessità di interventi di bonifica acustica, fino a sospendere le autorizzazioni in deroga se detti interventi non vengono realizzati.

In realtà nel caso in esame, il Comune si è sempre limitato a prendere atto delle autocertificazioni dei gestori dell'Autodromo e dei limitati e incompleti monitoraggi di Arpat. Questo nonostante le chiare competenze comunali in materia di controlli sull'inquinamento acustico dell'impianto in oggetto.

Non casualmente la stessa Arpat nella nota del 13 aprile 2021 (**ALLEGATO 1**) rinvia al Comune l'individuazione dei ricettori; individuazione mai definita dalla Amministrazione di Scarperia. Non solo, ma nella nota del 27 maggio 2021 Arpat (**ALLEGATO 2**) dichiara di trasmettere l'ennesima segnalazione dei cittadini al Comune, per gli

adempimenti previsti dalla normativa sul rumore e dalle linee guida regionali di cui alla DGR n. 490/2014 ed all'Azienda USL per gli aspetti sanitari.

In particolare, relativamente alla DGR 490 il Comune non ha mai effettuato, neppure utilizzando il parere di Arpat e ASL, una adeguata valutazione di congruità di quanto previsto dall'allegato 4 a detta DGR, relativamente ai contenuti della domanda di autorizzazione in deroga: *“l'elenco degli accorgimenti tecnici e procedurali da adottare per contenere il disagio della popolazione esposta la rumore, con la descrizione delle modalità di realizzazione”*. Questa inadeguata valutazione ha comportato la violazione del già citato comma 7 articolo 3 DPr 304/2001 dove si afferma: *“Per gli autodromi esistenti anche se sede delle predette gare, possono essere consentite deroghe illimitate purché il gestore provveda a realizzare interventi diretti sui ricettori tali da ridurre i valori di immissione all'interno delle abitazioni a 45 dB (A) nel periodo diurno e 35 dB (A) nel periodo notturno.”*

Visto infatti il permanere dei disagi esposti, anche recentemente, dai ricettori, detti interventi non sono ad oggi stati esaustivi.

Relativamente alla possibilità di applicare la normativa che permette di valutare l'impatto sulla salute pubblica delle emissioni rumorose anche di una attività come quella dell'autodromo

La Direttiva (UE) n° 367 del 2020 (della Commissione del 4 marzo 2020 modifica l'allegato III della direttiva 2002/49/CE, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Trattasi dell'allegato che definisce i metodi per determinare gli effetti nocivi del rumore nell'ambiente esterno. Uno strumento utile, ora normato da una direttiva comunitaria per imporre prescrizioni alle emissioni rumorose una volta dimostrato specificamente il danno alla salute anche solo potenziale delle stesse.

Rispetto al testo precedente dell'allegato III sono valutati: la cardiopatia ischemica, il fastidio forte, il disturbo del sonno.

L'esposizione della popolazione è valutata in modo indipendente per ogni sorgente di rumore e per ogni effetto nocivo. Quando gli stessi individui sono esposti contemporaneamente a più sorgenti di rumore, gli effetti nocivi non devono, in generale, essere cumulati ma possono essere confrontati per determinare l'importanza relativa di ciascun rumore.

Gli effetti nocivi sono calcolati mediante formule riportate nella nuova versione dell'allegato distinguendo:

1. rischio relativo: che consiste nella probabilità che un effetto per la salute si verifichi in date condizioni;
2. rischio assoluto: è la probabilità che si verifichi un evento in un gruppo di persone rispetto ad un altro gruppo in condizioni o ambienti diversi.

La nuova versione dell'allegato III alla Direttiva 2002/49/CE è stata recepita in Italia con Decreto Ministero Transizione Ecologica del 14 gennaio 2022.

Secondo il Comune di Scarperia e San Piero questa normativa non sarebbe applicabile all'autodromo.

Afferma, infatti, il Comune in questione, nella sua autorizzazione 2022 (**ALLEGATO 3 pagina 11**) in deroga alle emissioni rumorose dell'autodromo del Mugello: *“Quest'ultima norma europea non si applica al rumore prodotto dagli autodromi ma solo alle infrastrutture lineari strade e ferrovie nonché agli aeroporti come è chiaramente indicato nel d.lgs 19 agosto 2005 n. 194.”*

L'esposta interpretazione normativa data dal Comune è falsamente ed illogicamente applicata.

Vediamo cosa dice il D.Lgs. 194/2005 e s.m.i.:

Nella definizione di rumore ambientale si afferma (lettera t) articolo 2: *“(t) «rumore ambientale»: i suoni indesiderati o nocivi in ambiente esterno prodotti dalle attività umane, compreso il rumore emesso da mezzi di trasporto, dovuto al traffico veicolare, al traffico ferroviario, al traffico aereo e proveniente da siti di attività industriali; “.*

Vediamo inoltre l'articolo 6 sempre del D.Lgs. 194 sui metodi per determinare gli effetti nocivi dell'inquinamento acustico:

“1. I valori dei descrittori acustici L_{den} e L_{night} di cui all'articolo 5, comma 1, e gli effetti nocivi dell'inquinamento acustico sono stabiliti secondo i metodi di determinazione e le relazioni dose-effetto definiti rispettivamente all'allegato 2 ed all'allegato 3, nonché sulla base dei criteri stabiliti con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri della salute e delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, tenuto conto anche della normazione tecnica di settore.”

L'allegato 3, citato dal sopra riportato articolo 6 D.Lgs. 194, è quello che definisce tecnicamente i metodi di determinazione degli effetti nocivi dell'inquinamento acustico sulla popolazione, anche qui facendosi riferimento genericamente al traffico veicolare.

Come si vede, in nessuna parte del DLgs 194/2005 si afferma esplicitamente che detti metodi non si applichino agli autodromi.

Al contrario, una interpretazione “orientata” ed aggiornata ai fini di tutela della salute pubblica (di cui si è accennato in principio) – ed anche per il basilare principio di precauzione – dovrebbe prevedere proprio l'applicazione delle norme del D.Lgs. 194/2005.

Peraltro una valutazione di questo tipo, ad avviso degli scriventi, potrebbe dimostrare la insostenibilità, sotto il profilo sanitario, del numero eccessivo di giorni di deroga per le prove nell'autodromo del Mugello.

Un'ultima questione: industrie insalubri e autodromi

Non esiste formalmente una categoria di attività autodromi nell'elenco ex Decreto Ministero Salute del 5 settembre 1994.

La questione interpretativa che poniamo al MITE è se, relativamente alle prove fuori dalle gare ufficiali, c.d. attività amatoriale, detta attività possa rientrare tra le attività classificabili come industrie o attività insalubri di prima classe, come previsto alla voce n° 18 sezione C dell'allegato al Decreto Ministro della Sanità del 1994: "motori a scoppio: prova dei motori". Non è una categoria che possa rientrare nelle carrozzerie o autofficine, perché queste sono indicate in altre categorie.

VISTO E CONSIDERATO QUANTO SOPRA

La sottoscritta associazione interpella il Ministero per sapere:

1. Se esiste una proposta di modifica del DPR 3 aprile 2001, n. 304 che tuteli in modo adeguato la qualità della vita e la salute pubblica dei residenti nelle zone di maggior impatto delle emissioni rumorose degli autodromi.
2. Se il numero di 260 giorni in deroga per prove non sia in palese contrasto con la stessa ratio del DPR 3 aprile 2001 come motivato nel presente Interpello.
3. Se agli autodromi sia applicabile la recente normativa che permette di valutare l'impatto sulla salute pubblica delle emissioni rumorose come descritta nel presente Interpello.
4. Se gli autodromi relativamente ai giorni di prova possano rientrare nella categoria n°18 sezione allegato Al Decreto 5 settembre 1994 come industria insalubre.

Si coglie l'occasione per inviare i migliori saluti.

Il Presidente Nazionale f.f.

Edoardo Croci



Presidente Italia Nostra Firenze

Leonardo Rombai

