

Commissioni Aeroportuali e INM

Il recente 4° Convegno ANCAI tenuto all'aeroporto di Fiumicino il 7 dicembre 2001 ha riproposto l'importanza ed il ruolo nodale del lavoro e degli obiettivi delle Commissioni Aeroportuali.

In tale occasione alcuni relatori hanno evidenziato i temi del dibattito, e si è configurata la politica dei comuni aeroportuali, ancorché solo genericamente espressa, ma soprattutto il convegno ha permesso di delineare un quadro problematico dell'attuale stato dei lavori in relazione all'approccio perseguito dall'Associazione.

Nella giornata del convegno un documento denominato "**Obiettivi delle commissioni**" intestato ANCAI, è stato distribuito con l'intento, almeno a parere di **Aerohabitat CentroStudi**, di chiarire e dar conto dell'operato delle Commissioni.

Nella realtà, inquadrando i lavori, il testo ha messo in rilievo l'approssimazione e l'improvvisazione, di alcuni componenti delle commissioni, con la quale sono affrontate le tematiche acustiche.

Gli interrogativi hanno evidenziato i seguenti aspetti:

- cosa è inteso con "studio d'impatto acustico"
- rimanda a non meglio identificate misure di mitigazione acustica
- lo "studio prodotto" dalla società di gestione aeroportuale
- compiti della Commissione aeroportuale
- limiti e vincoli dell'opera della Commissione.

L'approccio ed il contenuto scelto dal curatore del documento, che a questo punto potrebbe essere identificato per la posizione ufficiale dell' **ANCAI**, rileva innanzi tutto alcune incomprensioni relative all'iter procedurale previsto dai decreti e dalle circolari esplicative in materia, indispensabili a definire il "percorso virtuoso" per i lavori della Commissioni.

Anche se accennare genericamente allo "studio d'impatto acustico", come è stato fatto, infatti, senza riferirsi ed inquadrare la differenza tra la **Mappa INM** ed il rapporto conclusivo d'una "rete di monitoraggio", senza sottolineare la priorità e utilità dell'impiego del modello matematico della Federal Aviation Administration, significa alterare il senso e la sequenza del calendario dei lavori delle Commissioni.

Ma significa in particolare misconoscere lo **strumento INM**, negare le indicazioni del Ministero dell'Ambiente e nello stesso tempo rivelare una personale inadeguatezza nell'approccio al piano di mitigazione acustica.

Una posizione che potrebbe rivelarsi un'aggravante qualora questa convinzione riguardasse un componente, un membro, di una della commissioni aeroportuali in oggetto.

Dare per scontato che lo "studio d'impatto acustico" sia prodotto dal gestore aeroportuale e che il personale della società possieda d'incanto le risorse e le competenze adeguate ad elaborare il modello matematico o altrimenti ad insediare, gestire una rete di monitoraggio, appare una scelta di campo arditissima.

Sembra escludere a priori la produzione del modello INM da parte di un soggetto esterno (ARPA, Università) o terzo (società qualificata e certificata) e delineando, quale fase automatica, l'installazione consequenziale di una rete di monitoraggio a termini di legge.

Il documento "**ANCAI**" sembrerebbe comunque accreditare alla società di gestione aeroportuale come un soggetto in grado di elaborare INM certificati e validati. Cosa in realtà del tutto da dimostrare e verificare.

In talune circostanze, infatti, sono affiorate marcate incongruenze nell'utilizzo dell'INM, e dati in possesso di **Aerohabitat CentroStudi** sembrano confermare l'attuale inadeguatezza, da parte di alcune società, a svolgere questo compito, anche in presenza di personale dedicato ed allo stanziamento di consistenti risorse finanziarie.

Il panorama del lavoro delle commissioni aeroportuali italiane e la produzione di impronte acustiche in genere, non sembrerebbe, al momento, aver fornito risultati ineccepibili a riguardo, con almeno un caso dove è stato proposto un INM "anomalo". Di recente, occorre annoverare, con un acronimo simile INM, ad identificare un **Instrument Noise Model** in opposizione all'**Integrated Noise Model** della Federal Aviation Administration USA, è stato proposto uno "studio d'impatto acustico" aeroportuale.

Nel lavoro delle commissioni talvolta sono emerse distorsioni già nella fase preliminare dell'inserimento corretto dei dati input cartografici e meteo climatici.

Il documento ANCAI trascura comunque un'opzione praticabile da numerosi aeroporti minori e di media grandezza, o per politica imprenditoriale, quella di affidare l'elaborazione corretta dell'INM a ditte specializzate e consolidate nel settore. Evitando in tal modo d'incorrere in tragicomiche quanto improvvisate e controproducenti competenze acustiche facilmente impugnabili sia in sede di commissione quanto nella fase successiva.

Il documento ANCAI trascura anche ogni considerazione su chi debba materialmente produrre per legge l'impronta acustica e chi invece debba sostenere il costo dell'opera.

Trascura infine l'opportunità di verificare con una sorta di cross – check del lavoro conclusivo, di collaudo dei dati input del modello INM con l'ausilio di un soggetto terzo.

Il testo in esame rimanda comunque ad una serie di difficoltà operative nel lavoro delle commissioni, non condivise da **Aerohabitat CentroStudi**, e precisamente nei seguenti fattori:

- troppi soggetti coinvolti
- problemi tecnici nel lavoro
- obiettivi generici
- carenze normative.

Ebbene, a nostro avviso, se tali questioni fossero realistiche il senso e la portata delle osservazioni renderebbero del tutto inidoneo il documento ANCAI a supportare le esigenze dei comuni aeroportuali rappresentati.

Nel capoverso nel quale si attribuisce ai comuni ed alle regioni un frequente disaccordo con gli "studi d'impatto acustico" redatti dal gestore aeroportuale perché sottostima del reale clima sonoro, in realtà si conferma una convinzione diffusa tra i gestori aeroportuali: i componenti delle commissioni (comuni intesta) dovrebbero comunque accettare l'elaborato prodotto dai gestori aeroportuali.

In breve il testo ANCAI non sembrerebbe sostenere il punto di vista dei comuni e l'esigenza di disporre di una mappa INM "corretta e condivisa": fattore basilare, preliminare per la definizione degli scenari di mitigazione acustica e susseguenti piani di risanamento.

Accampare pertanto le difficoltà consequenziali agli interessi conflittuali senza analizzare, senza rendere trasparente i limiti e le inadeguatezze dell'impronta sonora del gestore aeroportuale, comunque essa sia (INM o rete o altro) determina un serio ostacolo alla prosecuzione dell'operato delle commissioni.

I "problemi tecnici", in sostanza la diffusa precarietà nell'inserimento dei dati climatici, dei dati aeronautici (ormai accertata in diverse commissioni) appartengono anch'essi all'approssimata competenza nel **"far girare il modello matematico"**.

Del tutto incomprensibili appaiono anche i richiami a "obiettivi generici" e "carenze normative", due questioni troppo spesso strumentalizzate dalla controparte aeroportuale al fine di contenere e minimizzare le sollecitazioni dei rappresentanti ANCAI in commissione.

Difficoltà e perplessità sono inequivocabilmente sorte sull'operato delle Commissioni Aeroportuali, ma rivelano l'insufficienza d'altri soggetti istituzionali. Sono relative alle modalità d'utilizzo dell'INM (**Integrated Noise Model**) ed ai reali obiettivi del suo operato.

Il dubbio concreto che alcuni membri non identificano nell'INM lo strumento indispensabile per la pianificazione del territorio ed i lavori delle commissioni è stato confermato quando è stato proposto un impiego grossolano o "a - spanne" del modello.

Ad oltre 18 mesi dalla loro costituzione i risultati dei lavori delle Commissioni Aeroportuali, insediate in relazione all'articolo 5 del DM 31 ottobre 1997, appaiono spesso inadeguati per fornire risposte efficaci alle problematiche connesse alla definizione delle zone A, B e C correlate da un lato alla pianificazione del territorio ed al recupero (bonifica) delle zone degradate da contemplare nei Piani Regolatori Comunali, dall'altro a determinare i volumi del traffico e la capacità pista delle infrastrutture aeroportuali: ma le responsabilità è inequivocabile. In genere non è dei membri dei comuni rappresentati.

L'attività delle Commissioni Aeroportuali non si è rivelata omogenea né nella data d'insediamento delle stesse (alcune devono ancora essere attivate), ancora meno per il decorso operativo degli incontri coordinati dalla DCA (nella figura del Direttore d'aeroporto) nel rispetto dei 90 giorni prescritti dal decreto per il completamento dei lavori.

Un arco temporale dei lavori, ormai superato in numerose commissioni, salvo in quelle che con escamotage d'incontri, hanno rimandato la data d'inizio lavori, un arco temporale che consente di evidenziare le incongrue cognizioni dei legislatori sui tempi necessari all'elaborazione dell'opera.

Aerohabitat CentroStudi ha potuto analizzare una serie di queste mappe, alcune in bozza, altre in corso d'opera e qualcuna conclusiva dei lavori ed ha evidenziato una serie costante d'inadeguatezze a diversi livelli.

Nell'utilizzo del modello INM, nell'inserimento dati (input) nel modello, procedurali, ed infine nella modalità dell'analisi. Spesso il modello matematico è stato fatto "girare" da tecnici non certificati ed, almeno qualcuno di loro, alla prima esperienza INM, con risultati conclusivi, al momento, del tutto inutilizzabili nel confronto tra le parti.

Sul tavolo di lavoro sono state talvolta "discusse" impronte acustiche la cui analisi può/potrebbe fuorviare il risultato finale, con riscontri del tutto improponibili e spesso con indici acustici (Lva) sostanzialmente differenti da quelli generati dalle reti di monitoraggio fisse. Un divario ben superiore a quello attendibile dall'utilizzo del criterio di pianificazione previsionale territoriale (INM) e quello prescritto dai criteri definiti dai decreti ministeriali.

In questo contesto riteniamo opportuno, sottolineare un aspetto a nostro avviso decisivo con questi dati chiunque (fosse soggetto privato quanto ente pubblico) potrebbe impugnare i lavori finali.

Quali sono risultati i punti critici dell'utilizzo INM?

Per segnalarli, almeno in breve, dobbiamo suddividere gli elementi ed i componenti necessari a far "girare" l'INM:

- ◇ Dati geo - orografici (cartografia e/o geo – referenzialità)
- ◇ Geometria infrastrutturale aeroportuale
- ◇ Dati meteorologici
- ◇ Procedure di decollo ed atterraggio
- ◇ Procedure di rullaggio
- ◇ Dati aeronautici e prestazioni degli aeromobili prevalenti
- ◇ Movimenti reali globali (aviazione commerciale + aviazione generale)
- ◇ Pianificazione e stime dei movimenti aerei a 5 – 10 anni

La procedura corretta (ma basterebbe attenersi alle istruzioni per l'uso dell'INM) prevedono comunque le seguenti fasi operative:

- ◆ Acquisizione dei dati
- ◆ Elaborazione dei dati
- ◆ Normalizzazione dei dati
- ◆ Rapporto conclusivo.

Fasi e criteri che devono necessariamente risultare condivisi dai membri delle Commissioni, almeno nei frangenti d'inserimento dei dati, e devono corrispondere e scaturire dalla modalità prescritte dei Decreti Ministeriali.

Qualche esempio in breve relativo ai soli dati aeronautici:

- Movimenti medi giornalieri per pista
- Movimenti di aviazione commerciale
- Movimenti di aviazione generale
- Movimento elicotteri
- Dispersione laterale dei voli
- Pesi medi di decollo ed atterraggio degli aeromobili
- Posizione dei flap prevalenti al decollo (essenziale per il gradiente di salita del volo, perciò determinante per l'impatto acustico al suolo)
- Tecniche di decollo ed atterraggio adottate dai vettori aerei
- Spinte di decollo utilizzate (massima e conservativa)

Per concludere appare del tutto scontato che il modello debba necessariamente essere tarato e sottoposto al cosiddetto "collaudo", individuando per tale compito un organismo/società esterna/terza di comprovata qualificazione in materia, prevedendo una tolleranza finale tra dati rilevati ed il risultato dell'INM.

In conclusione ribadiamo la convinzione prima indicata in relazione all'inadeguato l'utilizzo dell'INM potrebbero sorgere contenziosi in riferimento a:

- formulazione di scenari operativi a minimo impatto acustico
- errata identificazione delle zone A, B e C e relativa destinazione nell'uso dei terreni circostanti e definizione aree di bonifica
- identificazione dell'area interessata a valori superiori a 75 Lva
- identificazione degli edifici sottoposti ai programmi e sovvenzioni per l'insonorizzazione delle parti murarie e serramenti
- identificazione degli abitati sottoposti ai piani di delocalizzazione

Al fine di delineare la modalità di lavoro delle Commissioni Aeroportuali, in ottemperanza ai dispositivi ministeriali, ai decreti e circolari proponiamo una sorta di linee guida:

- a) predisposizione della mappa acustica INM sui movimenti e traiettorie attuali
- b) definizione di scenari (traiettorie, profili) a minor impatto acustico
- c) definizione delle misure di mitigazione **on – ground** ed **in - flight**
- d) individuazione e condivisione dello scenario (o scenari) ottimale
- e) individuazione scenario in prospettiva (a 5/10 anni)
- f) pianificazione delle rete di monitoraggio
- g) definizione zone A/zona B e zona C
- h) definizione Piani Regolatori generali Comunali
- i) definizione piani di adeguamento aeroportuale
- j) Definizione dei piani di risanamento/eventuali delocalizzazioni

In sostanza, **Aero habitat CentroStudi** nel tentativo di evitare che l'impiego del modello INM, strumento impiegato ad fuori degli USA, in almeno 230 scali, da oltre 700 organismi in 35 paesi, si trasformi in un "bricolage, un fai da te italiano", rimane comunque a disposizione per fornire maggiori dettagli, in particolare per le sezioni che non abbiamo approfondito in questo breve intervento.

13 dicembre 2001
