

ARPAT news

Edizione Firenze



Il Seminario di Pisa della Associazione Italiana Acustica sulla direttiva europea inerente il rumore ambientale e il **workshop** del progetto europeo **IMAGINE**

Il rumore dei mezzi di trasporto ed il rumore industriale rappresentano in Europa un grave problema per la salute a causa del disturbo a cui sono sottoposti i cittadini europei durante il giorno e durante la notte. Per frenare questo disturbo e limitarne i danni, in Europa è stata varata nel 2002 la direttiva europea sul rumore (END – Environmental Noise Directive 2002/49/UE).

L'ARPAT ha organizzato il 18-19 novembre scorso, con il contributo della Regione Toscana ed assieme all'Associazione Italiana di Acustica, due seminari, il primo (18 novembre) dedicato

all'implementazione di tale direttiva europea in Italia, il secondo (19 novembre) dedicato all'informazione sullo stato di avanzamento del progetto europeo IMAGINE di cui l'ARPAT è partner.

Il progetto IMAGINE, co-finanziato dalla Unione Europea ad integrazione di quanto già svolto nel precedente progetto HARMONOISE, **fornirà gli strumenti per la mappatura del rumore ambientale.**

I due seminari hanno visto la partecipazione di circa 150 persone tra dipendenti delle agenzie per la protezione ambientale,

amministratori pubblici e liberi professionisti.

La direttiva comunitaria 49 è stata pubblicata il 18 luglio 2002 ed è stata recepita con la legge comunitaria 2003. E' **finalizzata a determinare e gestire il "rumore ambientale"**, cioè i suoni indesiderati, fastidiosi per una comunità di persone, se non addirittura nocivi per la salute umana, in ambiente esterno prodotti dalle attività umane.

Riguarda l'esposizione di individui al rumore, offrendo specifiche garanzie per aree sensibili (zone residenziali, parchi, campagna) e determinando le necessità di iniziative per le città con oltre

centomila abitanti, per le strade con un transito di oltre tre milioni di veicoli annui, per le tratte ferroviarie con un transito di oltre trentamila treni annui, per gli aeroporti con oltre cinquantamila decolli o atterraggi annui.

Per ognuno di questi luoghi, entro una precisa scadenza andrà elaborata



una “mappa acustica”, andrà cioè chiarito quanti subiscono un’esposizione superiore a “limiti” che mette a rischio la salute o la sensibilità dei cittadini, da quali sorgenti, con quali possibili azioni per evitare, prevenire, ridurre l’inquinamento acustico.

Sono esclusi solo i rumori generati dalla stessa persona esposta, dalle attività domestiche, sul posto di lavoro.

Tutte le indagini, psicologiche e sociali, mostrano che il rumore è uno degli inquinamenti più “odiati”;

provoca abbassamento di udito, impedisce il riposo, altera funzioni di organi ed apparati interni, genera stress ed aggressività, peggiora le relazioni sociali.

Inoltre, il volume del rumore “di fondo” appare in costante progressiva crescita.

Spesso si reagisce o cambiando “abitudini”, oppure attraverso l’assuefazione, un tono di voce più alto, il timore per il silenzio o sensi sommessi, l’incapacità di distinguere suoni, patologie varie.

L’esperienza e l’elaborazione della direttiva comunitaria sono state anche la conseguenza dell’approvazione di rilevanti normative nazionali, in Francia e in Italia ad esempio. La legge italiana per la riduzione e prevenzione dell’inquinamento acustico è entrata in vigore nel 1995 ed è stata attuata prima e più che in altri paesi europei. I diversi complessi specifici decreti attuativi sono stati quasi tutti emanati, la maggior parte fra il 1996 e il 2000.

Durante il seminario si è rilevato che tra i tecnici del settore è opinione diffusa che questo complesso sviluppo abbia portato, in diversi casi, a perdite di coerenza dell’apparato normativo, ad incertezze crescenti nella definizione delle grandezze in gioco, ad una complessiva carenza di rigore metrologico.

Dopo nove anni dalla legge quadro, con l’emanazione del decreto sui limiti di rumore per le infrastrutture stradali, giunti sostanzialmente al termine dello sviluppo dei decreti applicativi della legge quadro, **diversi operatori ritengono che il recepimento degli indicatori europei di inquinamento acustico**, da considerare non come parametri aggiuntivi, ma come nuove grandezze con cui esprimere la normativa italiana, **possa essere l’occasione per una rilettura complessiva della legge quadro stessa, che le dia piena coerenza accrescendone il rigore metrologico ed arrivando possibilmente ad un testo unico.**

Tutto ciò eviterebbe che gli obblighi verso la comunità europea si traducano in una doppia contabilità da tenere nella verifica delle problematiche di inquinamento acustico, che finirebbe con l’aggravare di ulteriori costi l’attività di controllo e monitoraggio.

Viceversa, c’è chi sostiene che la normativa italiana ha già, sostanzialmente, previsto adempimenti affini a quelli europei ed inoltre ha disciplinato in maniera dettagliata una varietà più ampia di sorgenti e contesti di quanto non faccia la stessa direttiva. E d’altra parte un ripensamento complessivo di un così vasto apparato normativo è un’operazione complessa, dalle molte implicazioni di carattere sociale, economico e tecnologico, che vanno ben oltre quanto strettamente necessario per operare una conversione degli indicatori e delle grandezze utilizzate.

Tale riflessione, anche se necessaria, richiede strutture di elaborazione, coinvolgimenti istituzionali e percorsi giuridici nient’affatto banali.

Tutto ciò rischia di tradursi in tempi di adozione non compatibili

con le scadenze imposte dalla direttiva europea. D’altra parte va rammentato che la scadenza relativa al recepimento della Direttiva da parte degli Stati dell’Unione Europea è già trascorsa, essendo stata fissata per il 18 luglio 2004.

E del resto ritardi nell’attuazione di quanto già previsto dalla normativa italiana si hanno avuti e si hanno tuttora.

Nell’attuale situazione italiana, la classificazione acustica doveva essere svolta dai comuni già da tempo, ma solamente una piccola percentuale ha davvero adottato i piani di classificazione acustica, mentre gran parte dei comuni rimane ancora scoperto.



Quale punto di partenza nell’analisi del percorso da seguire per il recepimento della direttiva va in primis ricordato che anche nell’applicazione della normativa italiana (redazione di piani di classificazione acustica), che già è legge, sembrano esserci notevoli ritardi.

E’ del resto di fondamentale importanza poter realizzare delle buone mappe della situazione acustica del territorio per permettere al legislatore di attivarsi e per fare i passi corretti nella direzione della riduzione del rumore stesso. Inoltre, al di là della presenza dei piani, rimane comunque il fatto che **nella pianificazione del territorio il rumore è spesso trascurato**, non viene considerato come parametro di valutazione tra le diverse opzioni tra cui le amministrazioni pubbliche sono chiamate ad esprimersi.

La Direttiva 2002/49/CE introduce nuovi obblighi in tema di acustica ambientale e contiene altresì alcune importanti innovazioni concernenti la misura e la valutazione del rumore, che vanno ad intaccare aspetti non secondari dell'ordinamento normativo in materia.

Complessivamente ci si chiede quali aspetti dell'attuale legislazione (legge quadro e decreti applicativi) dovranno essere soggetti a modifica o integrazione. Nel contempo l'operazione di recepimento avrà anche la funzione di valutare criticamente l'applicazione delle norme che in questi otto anni sono state emanate, individuandone sia gli indubbi aspetti positivi, che hanno consentito una notevole crescita di attenzione e di impegno verso questa dimensione ambientale, sia gli aspetti deboli, che hanno determinato incertezze e reso difficoltoso il compito di chi ne ha voluto dare una seria interpretazione.

Dal seminario è risultato che il recepimento della direttiva non significa semplicemente riconvertire i limiti nazionali utilizzando gli indicatori europei, ma significa ristrutturare l'intero quadro normativo, facendolo anche in modo tale che non ci sia contrasto o sovrapposizione di norme nazionali ed internazionali. Questo ingenererebbe una confusione che potrebbe portare all'inapplicabilità dei limiti, sia nazionali che europei, alla incongruenza delle mappature acustiche ed a ritardare ulteriormente l'adozione di piani di intervento.

In conclusione, **si è avvertita durante il convegno la necessità di mettere assieme un tavolo di esperti in grado di rivedere l'intero quadro normativo italiano in materia di acustica ambientale**, in occasione del recepimento della direttiva 2002/49, tenendo presente che molto lavoro è già

stato fatto ed i primi piani di risanamento sono già avviati.

Informare i cittadini e gli amministratori sui rischi e sulle opportunità di riduzione possibili è, inoltre, l'ulteriore sfida in questo passaggio dalla sola legge quadro italiana e suoi relativi decreti attuativi, alla applicazione della direttiva europea.

Il giorno successivo, nel corso del workshop di IMAGINE, si è presentata la struttura del progetto da parte dei workpackage leaders e si è poi tenuto un dibattito in cui si sono affrontati i problemi aperti, nonché raccolti i suggerimenti del pubblico presente.

Il progetto, dovendo fornire diversi strumenti per poter implementare la direttiva 2002/49/UE, focalizza la sua attenzione anche sull'esperienza diretta delle persone che, esterne al progetto, si occupano in vario modo di rumore ambientale.

Si è spiegato come il **progetto triennale IMAGINE (2003-2006) costituirà il ponte tra la produzione dei database di emissione acustica delle sorgenti di rumore ambientale, il processo di produzione delle mappe acustiche ed i piani d'intervento atti a mitigare l'esposizione dei cittadini.**

Utilizzerà inoltre i **metodi ricavati in Harmonoise per stimare non solo il rumore stradale e ferroviario, ma anche il rumore degli aerei ed industriale**, che in Harmonoise non era stato trattato.

ARPAT si occuperà di testare i metodi di misura del rumore ferroviario valutandone le incertezze, per poter così definire standard di misura di livello europeo.

Il progetto si articola nei seguenti principali gruppi di lavoro, di cui fanno parte diversi partner in Europa:

•WP 1, specifiche per la mappature e utilizzo del GIS

(Sistema di Informazione Geografica);

•WP 2, controllo e stima dei flussi di traffico;

•WP 3, monitoraggio e misura del rumore;

•WP 4, sorgenti da traffico aereo;

•WP 5, sorgenti da traffico stradale;

•WP 6, sorgenti da traffico ferroviario;

•WP 7, sorgenti industriali.

Imagine fornirà i metodi e gli strumenti per una corretta mappatura acustica, indicando i migliori modi per associare tra loro i dati relativi a livelli previsti e popolazione esposta. Infine, saranno fornite tecniche per visualizzare correttamente i risultati.

Dal 2006 saranno disponibili i metodi armonizzati per agevolare gli stati membri della Unione Europea nella raccolta dei dati e nella realizzazione delle mappe acustiche. Entro il 2008, secondo la END dovranno poi essere presentati i piani d'azione per mitigare l'esposizione al rumore.

Nel 2009 per la prima volta la Commissione dovrà pubblicare, in forma chiara, le prime mappe acustiche prodotte dai singoli stati membri.

Il workshop tenutosi a Pisa a novembre 2004 per la divulgazione dei risultati del progetto tra i paesi del sud Europa (Portogallo, Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Grecia) è pertanto uno dei primi passi per informare gli utilizzatori finali di tali metodi armonizzati, quali enti pubblici, liberi professionisti e gestori delle infrastrutture di trasporto.

Questi progetti sono finanziati dall'Unione Europea all'interno del programma IST (Information Society Technologies).

Gaetano Licitra

Marco Paviotti