



Bruxelles, 30.3.2017  
COM(2017) 151 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'attuazione della direttiva sul rumore ambientale ai sensi dell'articolo 11 della  
direttiva 2002/49/CE**

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## sull'attuazione della direttiva sul rumore ambientale ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2002/49/CE

### 1 Introduzione

Ai sensi dell'articolo 11 della direttiva sul rumore ambientale (in prosieguo "la direttiva")<sup>1</sup> ogni cinque anni la Commissione europea presenta una relazione sull'attuazione della stessa. Oltre alle disposizioni relative alla sua attuazione, la direttiva prevede che la relazione comprenda altresì un esame dell'ambiente acustico, nonché obiettivi e misure finalizzati alla riduzione del rumore ambientale (legislazione sul rumore alla fonte) ed esamina in particolare la necessità di ulteriori azioni a livello unionale. Questa seconda relazione di attuazione della direttiva esamina la situazione dalla pubblicazione della prima relazione<sup>2</sup>, oltre a illustrare il piano d'azione che fa seguito alla valutazione della direttiva avviato nel 2016 nell'ambito del programma della Commissione per il controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT). Essa va pertanto letta in collegamento con il relativo studio di sostegno e il documento di lavoro dei servizi della Commissione<sup>3</sup>.

In Europa l'inquinamento acustico continua a costituire un grave problema ambientale con effetti nocivi sulla salute. Prove scientifiche dimostrano che una prolungata esposizione a livelli elevati di inquinamento acustico può avere gravi ripercussioni nelle aree regolate dal sistema endocrino e dal cervello, causando patologie cardiovascolari, disturbi del sonno e fastidio (una sensazione di disagio con effetti negativi sul benessere generale). Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), in Europa l'inquinamento acustico è la seconda causa di patologie dovute a fattori ambientali, preceduta soltanto dall'inquinamento atmosferico.

Le pressioni e i rischi per la salute e il benessere di origine ambientale sono anche tra le maggiori preoccupazioni dei cittadini europei<sup>4</sup> e l'Unione può intervenire per tutelarli da tali pressioni e rischi, anche rendendo più sostenibili le città dell'Unione. L'obiettivo di ridurre il numero di persone esposte agli effetti nocivi del rumore ambientale - oggetto della relazione ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2 della direttiva - è stato fissato nel 7° programma di azione per l'ambiente<sup>5</sup> e per conseguirlo si impongono soluzioni innovative, che contribuiranno al conseguimento della priorità generale n. 1 della Commissione: un nuovo impulso all'occupazione, alla crescita e agli investimenti.

---

<sup>1</sup> GU L 189 del 18.7.2002.

<sup>2</sup> COM(2011) 321 def.

<sup>3</sup> Tutte le relazioni sono disponibili all'indirizzo [http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm).

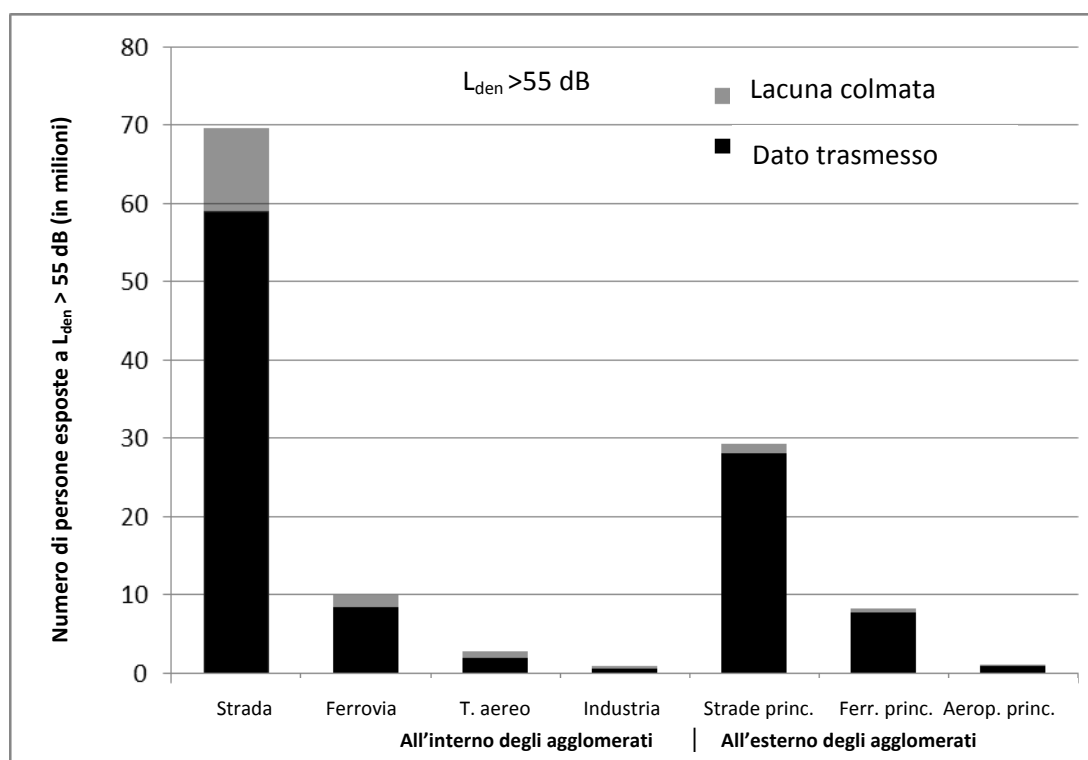
<sup>4</sup> Eurostat "Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs" (*Europa urbana: statistiche su città, cittadine e periferie*), 2016, pag. 135; disponibile all'indirizzo: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion\\_of\\_people\\_who\\_are\\_satisfied\\_with\\_the\\_level\\_of\\_noise\\_in\\_their\\_city\\_2015\\_\(%C2%B9\)\(%25\)Cities16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_(%C2%B9)(%25)Cities16.png)

<sup>5</sup> Esortando a conseguire una significativa riduzione dell'inquinamento acustico e a garantire che entro il 2020 l'inquinamento acustico nell'UE sia diminuito in modo significativo, avvicinandosi ai livelli raccomandati dall'OMS.

A livello dell'UE, la direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale è lo strumento legislativo principale di tutela dei cittadini dall'eccesso di inquinamento acustico causato dal traffico veicolare, ferroviario e aereo, nonché dai grandi impianti industriali. Il suo scopo è duplice: 1) definire un approccio comune volto ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e 2) fornire una base per sviluppare misure di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti.

## 2 La qualità dell'ambiente acustico nell'UE e il suo impatto sulla salute pubblica

L'Agenzia europea dell'ambiente (EEA) ha condotto, per conto degli Stati membri dell'Unione europea, una valutazione dell'esposizione dei cittadini europei al rumore, prendendo in considerazione 467 agglomerati (tenendo conto degli assi stradali e ferroviari, degli aeroporti e degli impianti industriali), 86 fra i maggiori aeroporti, nonché 186 600 km di strade principali e 44 320 km di strade ferrate al di fuori degli agglomerati. Poiché i dati inviati dagli Stati membri non sono ancora completi, i dati mancanti sono stati inseriti utilizzando una metodologia speciale a tal fine<sup>6</sup>. La figura 1 illustra i risultati, indicando separatamente la situazione all'interno e all'esterno degli agglomerati<sup>7</sup>.



<sup>6</sup> Le lacune sono state colmate sulla base della metodologia pubblicata in "Noise in Europe 2014" (*Il rumore in Europa 2014*) disponibile all'indirizzo <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

<sup>7</sup> La direttiva prevede di effettuare le mappature acustiche all'interno e all'esterno degli agglomerati.

Figura 1: numero di persone esposte al rumore ambientale in Europa > 55 dB L<sub>den</sub> nei 28 Stati membri dell'UE nel 2012, all'interno e all'esterno degli agglomerati.

Il rumore causato dal traffico viario, all'interno come all'esterno degli agglomerati, resta la principale sorgente di rumore alla base dell'esposizione delle persone a livelli di rumore superiori a quelli per i quali la direttiva prevede la segnalazione, con un totale stimato (all'interno e all'esterno degli agglomerati) di circa 100 milioni di persone (quasi 70 all'interno e 30 milioni all'esterno degli agglomerati) esposte al rumore del traffico viario a livelli superiori a 55 dB L<sub>den</sub>. La seconda maggior sorgente di rumore è rappresentata dal traffico ferroviario, con un totale di oltre 18 milioni di persone (circa 10 milioni all'interno e 8 milioni all'esterno degli agglomerati) esposte a livelli superiori a 55 dB L<sub>den</sub>, seguita dal traffico aereo, con un totale di quasi 4 milioni di persone (circa 3 milioni all'interno e 1 milione all'esterno degli agglomerati) esposte a livelli superiori a 55 dB L<sub>den</sub>. Il rumore causato dalle attività industriali all'interno delle zone urbane espone circa 1 milione di persone a livelli di rumore superiori a 55 dB L<sub>den</sub>.

Da questi dati sull'esposizione si desume<sup>8</sup> che 14,1 milioni di adulti sono fortemente disturbati dal rumore ambientale, un numero pari a 5,9 milioni di adulti soffre di gravi disturbi del sonno e ogni anno si contano 69 000 ricoveri e 15 900 casi di mortalità precoce a causa del rumore ambientale.

I dati in questione si limitano agli agglomerati, strade, ferrovie e aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva. Di conseguenza, l'esposizione totale e gli impatti sulla salute sono ancora maggiori.

### 3 L'attuazione della direttiva

L'attuazione della direttiva da parte degli Stati membri procede anche se con differenze significative, che dipendono dal livello di ambizione fissato dagli Stati membri, dalle risorse destinate all'attuazione e dal fatto che le autorità investite di tale attuazione operino a livello centrale, o a livello locale, decentrato. In sintesi:

**Il recepimento** nella legislazione nazionale è stato effettuato correttamente in tutti i 28 Stati membri, tramite l'adozione di nuovi regolamenti attuativi o apportando adeguamenti alla legislazione vigente.

Non sono stati individuati problemi significativi nella **designazione degli assi stradali e ferroviari, degli aeroporti e agglomerati principali** che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva. Tuttavia, in alcuni Stati membri si riscontrano ancora problemi pratici fra gli organismi nazionali e gli enti locali per quanto riguarda la definizione delle mappe acustiche.

---

<sup>8</sup> Calcolati con la stessa metodologia/rapporto esposizione-risposta utilizzati per la relazione: Noise in Europe 2014 (*Il rumore in Europa 2014*), disponibile all'indirizzo: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

La direttiva non stabilisce a livello unionale alcun **valore limite** specifico per le fonti di rumore, lasciando agli Stati membri, se lo desiderano, la libertà di definire i valori limite nazionali. In 21 Stati membri sono stati fissati valori limite, mentre in altri quattro Stati membri sono stati indicati obiettivi non vincolanti. Tuttavia, ad oggi si hanno poche prove della loro effettiva applicazione.

Per la preparazione di mappe acustiche strategiche, gli Stati membri hanno utilizzato i **descrittori acustici** previsti dalla direttiva. Tuttavia, gli Stati membri hanno utilizzato anche altri descrittori acustici nazionali per casi speciali, come previsto dall'articolo 5, paragrafo 2 della direttiva.

Non è stato possibile effettuare una comparazione dei dati raccolti tra i periodi di rendicontazione e i paesi, in quanto per valutare il livello acustico gli Stati membri possono ancora utilizzare metodi nazionali adattati. Tale situazione potrà migliorare in misura notevole grazie ai **metodi comuni**<sup>9</sup> elaborati di recente, che permetteranno di acquisire dati comparabili una volta che il loro utilizzo diventerà obbligatorio, a partire dal 2018.

Più del 20% delle mappe acustiche richieste e circa il 50% dei piani d'azione per l'attuale ciclo quinquennale di comunicazione non sono stati ancora comunicati. L'attuazione della direttiva ne risulta pertanto significativamente rallentata, in quanto gli Stati membri avrebbero dovuto fornire tali dati entro il 2012 e il 2013, rispettivamente. La tabella 1 di seguito presenta una panoramica della completezza dei dati.

**Tabella 1: completezza della comunicazione per l'attuale ciclo di mappatura acustica e pianificazione delle azioni**

Entità	All'interno degli agglomerati				All'esterno dagli agglomerati		
	Rumore del traffico viario	Rumore del traffico ferroviario	Rumore del traffico aereo	Rumore degli impianti industriali	Assi stradali principali	Assi ferroviari principali	Aeroporti principali
Mappe acustiche completate <sup>10</sup>	78%	75%	52%	69%	79% <sup>11</sup>	73% <sup>12</sup>	75%
Piani d'azione completati <sup>13</sup>	49%				47% (media)	41% (media)	43%

Fonte: relazione prodotta nell'ambito di un contratto di fornitura di servizi, disponibile all'indirizzo [http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm)

Poiché gli Stati membri hanno stilato quasi l'80% delle **mappe acustiche** - poi rese pubbliche sui vari portali d'informazione su internet - conseguenza diretta dell'applicazione della

<sup>9</sup> Direttiva (UE) 2015/996/ della Commissione, del 19 maggio 2015, che stabilisce metodi comuni per la determinazione del rumore a norma della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 168 dell'1.7.2015.

<sup>10</sup> Entro giugno 2015.

<sup>11</sup> Ventidue paesi su 28.

<sup>12</sup> Diciannove paesi su 26 - due di questi non possedevano un'arteria ferroviaria principale nel 2010.

<sup>13</sup> Entro novembre 2015.

direttiva è che ora abbiamo una più chiara comprensione della portata dell'inquinamento acustico nell'UE. Malgrado la disponibilità di tali informazioni, i cittadini non sono sempre a conoscenza della situazione dell'inquinamento acustico, né degli effetti che esso ha sulla salute.

Gli approcci alla pianificazione degli interventi si differenziano da uno Stato membro all'altro. Ciò si riflette nelle tipologie delle misure di contenimento del rumore, nel rapporto fra le misure che comportano o no spesa, nonché a seconda del fatto che i piani siano meramente strategici o abbiano anche un risvolto operativo. Inoltre, il ritardo nella redazione dei **piani d'azione** indica che molti Stati membri non hanno adottato le misure necessarie per affrontare l'inquinamento acustico e ciò per diverse ragioni: ad es., negli agglomerati le autorità competenti per lo sviluppo dei piani possono non disporre del potere di adottare le decisioni necessarie, a livello strategico o di bilancio, per determinare se le misure incluse nel piano d'azione siano realistiche, attuabili e passibili di finanziamento.

Disomogenee sono anche la qualità e la quantità dei processi di **consultazione** sui progetti dei piani d'azione avviati dagli Stati membri. Le ONG che hanno partecipato alle consultazioni hanno dichiarato che, per quanto i piani d'azione spesso comprendano un sommario delle risposte date in sede di consultazione, non è chiaro, sovente, di come se ne sia tenuto conto nei piani stessi.

Fra le ragioni principali di tali **ritardi nell'attuazione** si annoverano la mancanza di priorità data alla questione a livello nazionale/locale in sede di attribuzione delle limitate risorse umane e finanziarie. Considerando più specificamente la mappatura acustica, tra i problemi evidenziati figurano la mancanza di dati di partenza centralizzati e coerenti, l'assenza di un coordinamento effettivo fra le varie autorità competenti per l'attuazione della direttiva e la scarsa comparabilità tra diverse giurisdizioni delle mappe acustiche prodotte. Riguardo alla pianificazione degli interventi, i ritardi sono stati causati dagli effetti a cascata del ritardo nella mappatura acustica (dato che i piani d'azione devono basarsi su tali mappe) e dai termini ridotti che intercorrono tra la preparazione delle mappe acustiche e i piani d'azione (12 mesi). Globalmente i dati indicano che gli Stati membri in cui l'attuazione avviene in maniera fortemente decentrata hanno avuto particolari difficoltà a imporre alle rispettive autorità un'attuazione puntuale delle misure previste dalla direttiva.

Benché molti Stati membri abbiano compiuto progressi nella definizione delle **zone silenziose** (negli agglomerati e in aperta campagna) e dei criteri di selezione per la designazione delle stesse, ad oggi solo 13 Stati membri hanno designato zone silenziose. Ciò può essere riconducibile alla mancanza di certezza sull'eventuale reversibilità del processo in futuro come pure al fatto che una zona silenziosa designata possa essere soggetta o no a vincoli di legge. Tuttavia, negli Stati membri che hanno designato le zone silenziose, il numero delle stesse è notevolmente aumentato fra il primo e il secondo ciclo di trasmissione delle informazioni (2007 - 2012). Per agevolare la designazione delle zone silenziose, gli Stati membri hanno chiesto alla Commissione di sviluppare ulteriormente gli orientamenti pratici.

Un significativo **problema di attuazione** della direttiva era costituito dal vasto ambito d'applicazione della stessa (cfr. tabella 2) e dal numero molto più elevato di entità per le quali

occorreva produrre mappe acustiche e piani d'azione (ad es., il numero di agglomerati interessati è cresciuto da 176 a 467). Il mutato ambito d'applicazione rende difficile anche mettere a confronto la completezza dei dati fra un ciclo e l'altro.

**Tabella 2: numero di entità che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva sul rumore ambientale negli esercizi di trasmissione delle informazioni 1 e 2**

Tipo di entità	Esercizio di trasmissione delle informazioni 1 (2005-2009)	Esercizio di trasmissione delle informazioni 2 (2010-2014) e successivi esercizi
<b>Agglomerati</b>	176 (> 250 000 abitanti)	467 (> 100 000 abitanti)
<b>Aeroporti principali</b>	73 (> 50 000 movimenti <sup>14</sup> l'anno)	92 (a causa del maggior traffico aereo) (> 50 000 movimenti l'anno)
<b>Assi stradali principali (km)</b>	67 488 (> 6 milioni di transiti di veicoli l'anno)	154 738 (> 3 milioni di transiti di veicoli l'anno)
<b>Assi ferroviari principali (km)</b>	31 576 (> 60 000 transiti di convogli l'anno)	72 341 (> 30 000 transiti di convogli l'anno)

#### 4 Valutazione della direttiva

Nel 2013 la Commissione ha presentato una proposta di valutazione della direttiva<sup>15</sup> nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), parte integrante dell'agenda "Legiferare meglio"<sup>16</sup>. Conformemente agli orientamenti generali per "Legiferare meglio"<sup>17</sup>, tale valutazione si prefigge di indagare se la direttiva sia stata e continui ad essere pertinente nell'affrontare le problematiche di cui si occupa, fornendo al contempo un valore aggiunto UE rispetto all'azione individuale dei singoli Stati membri. Inoltre, la valutazione verifica che la direttiva abbia conseguito tale obiettivo in modo efficace ed efficiente e che le sue disposizioni siano coerenti con altre legislazioni dell'UE. La valutazione considera inoltre l'impatto della direttiva sulle PMI e il potenziale in termini di semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi.

La valutazione concerne il periodo che va dall'adozione della direttiva sul rumore ambientale (2002) ad oggi. Benché il suo ambito di applicazione sia limitato alla direttiva sul rumore ambientale, essa tiene conto anche dell'interazione della direttiva con la legislazione dell'UE per ridurre le emissioni acustiche alla fonte (ad es., regolamentando le emissioni acustiche dei veicoli a motore), per quanto non si occupi di tale legislazione nel dettaglio.

Come metodologia di valutazione si è utilizzata la ricerca documentale, prendendo in esame i dati trasmessi dagli Stati membri e altri documenti pertinenti a livello dell'UE e di singolo

<sup>14</sup> Un movimento è definito dall'articolo 3, lettera p), della direttiva come un'operazione di decollo o di atterraggio.

<sup>15</sup> COM(2013) 685 final.

<sup>16</sup> [http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation\\_en](http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_en)

<sup>17</sup> [http://ec.europa.eu/info/strategy/better-regulation-why-and-how\\_en](http://ec.europa.eu/info/strategy/better-regulation-why-and-how_en)

paese, nonché la più recente letteratura scientifica. Sono stati esaminati i costi amministrativi dell'attuazione della direttiva ed è stata eseguita un'analisi costi-benefici. La valutazione ha comportato anche un'ampia e completa consultazione con le autorità competenti e i portatori di interesse provenienti da tutti gli Stati membri tramite indagini online, interviste approfondite, un seminario e una consultazione pubblica online.

La direttiva stessa e i suoi due obiettivi restano estremamente pertinenti per l'elaborazione di specifiche politiche dell'UE<sup>18</sup>. In Europa l'inquinamento acustico continua a costituire un grave problema (di origine ambientale) per la salute. Dalle risposte dei portatori di interesse emerge che tale problema deve essere affrontato con un approccio costante e comune alla gestione del rumore. Importante è inoltre la raccolta di dati armonizzati a livello dell'UE per costituire una base documentale di qualità elevata utile per il successivo sviluppo di una legislazione dell'UE sulle sorgenti di rumore; tale legislazione è necessaria, in quanto le misure di gestione del rumore a livello locale potrebbero rivelarsi inefficaci senza ulteriori controlli sulle emissioni acustiche provenienti dalle principali sorgenti di rumore.

Per quanto concerne la coerenza, si ritiene che la direttiva sia ampiamente coerente al suo interno, per quanto i portatori di interesse segnalino alcune ambiguità. Inoltre, la direttiva ha dimostrato una coerenza esterna con altri atti legislativi pertinenti dell'UE (in materia di ambiente e sulle sorgenti di rumore) ed è considerata complementare agli stessi. Per quanto vi siano state difficoltà pratiche da superare nelle primissime fasi del recepimento della direttiva, le legislazioni nazionali sul controllo del rumore sono risultate nella quasi totalità coerenti con la direttiva.

Sono stati compiuti alcuni progressi verso il conseguimento del primo obiettivo della direttiva, ma gli effetti non si sono ancora concretizzati, in ragione dei lunghi ritardi nell'adozione legislativa di metodologie comuni e di attuazione negli Stati membri. Per quanto riguarda i progressi compiuti verso il secondo obiettivo, è emerso che la direttiva svolge sempre di più opera di sensibilizzazione a livello dell'UE sull'importanza che gli effetti nocivi del rumore rivestono per la salute. Tuttavia, i dati sull'esposizione della popolazione al rumore, raccolti in ottemperanza alla direttiva, non sono stati ancora utilizzati dall'UE per mettere a punto una legislazione sulla riduzione del rumore alla fonte. Per quanto riguarda l'impatto generale della direttiva sull'inquinamento acustico, occorre osservare che i benefici della maggior parte delle misure in materia di rumore sono verificabili soltanto nel lungo periodo, in quanto le misure di riduzione del rumore hanno lunghi tempi di applicazione (ad es., oltre i 20 anni), ragion per cui l'impatto della direttiva sull'inquinamento acustico non può essere valutato appieno al momento.

I cicli quinquennali per la mappatura del rumore e la pianificazione degli interventi appaiono adeguati, mentre il lasso di tempo di un anno che intercorre fra la conclusione della mappatura e l'adozione dei relativi piani d'azione è ritenuto troppo breve. Il meccanismo di

---

<sup>18</sup> Come indicato nella versione consolidata del trattato sull'Unione europea (GU C 326 del 26.10.2012), nel libro verde della Commissione europea "Politiche future in materia di inquinamento acustico" (COM(96)540 def.) e nel programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 (GU L 354 del 28.12.2013).



comunicazione delle informazioni è efficace in quanto consente l'immediata trasmissione dei dati da parte degli Stati membri, ma la sua concezione potrebbe essere migliorata.

Laddove i piani d'azione adottati comprendevano misure di gestione del rumore, la direttiva ha avuto come risultato un rapporto costi-benefici favorevole pari a 1:29, come indicato nello scenario più probabile dell'analisi costi-benefici. I costi amministrativi di attuazione sono contenuti e ammontano a 0,15 euro per le mappe acustiche e a 0,03 euro per i piani d'azione per abitante sul totale della popolazione (valori mediani) per esercizio di comunicazione delle informazioni (cioè ogni 5 anni). Tenendo conto che la popolazione totale dell'UE è pari a 508 milioni, i costi amministrativi per la piena attuazione da parte di tutti gli Stati membri sono molto contenuti e ammontano a circa 91 milioni di euro ogni 5 anni, ovvero a circa 18 milioni di euro l'anno. I margini di manovra per ridurre ulteriormente i costi amministrativi di attuazione della direttiva sono scarsi. Essa, inoltre, non ha implicazioni per le PMI.

La direttiva ha il potenziale di generare un valore aggiunto per l'UE, creando eque condizioni di concorrenza in tutta l'UE per gli operatori delle infrastrutture di trasporto, contribuendo inoltre a migliorare la sensibilizzazione sul problema dell'inquinamento acustico e a rendere più informati i processi decisionali a livello unionale, attraverso la produzione di dati comparabili sull'esposizione alle sorgenti di rumore a livello dell'UE. Malgrado questo notevole potenziale, i ritardi di applicazione della direttiva hanno impedito di garantire il valore aggiunto a livello UE che ci si poteva attendere.

Per quanto concerne il potenziale in termini di semplificazione, la valutazione ha riscontrato che le disposizioni della direttiva sono piuttosto semplici e che le complicazioni derivano soprattutto dalle modalità con cui gli Stati membri hanno attuato la direttiva nell'ambito della sussidiarietà (ad es., delegando la responsabilità dell'attuazione a diversi livelli di governance, con accordi complessi per la ripartizione delle competenze all'interno degli Stati membri). Pertanto, il potenziale di semplificazione risiede a livello dell'attuazione nello Stato membro, piuttosto che nel testo giuridico della direttiva. Recenti revisioni delle legislazioni nazionali di recepimento della direttiva in alcuni Stati membri indicano che essi sono consapevoli del problema.

## **5 Legislazione in materia di sorgenti di rumore**

Dalla prima relazione di attuazione del 2011<sup>19</sup>, l'UE ha adottato quattro regolamenti, segnatamente il regolamento (UE) n. 540/2014 relativo al livello sonoro dei veicoli a motore<sup>20</sup>, il regolamento (UE) n. 168/2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli<sup>21</sup>, il regolamento (UE) n. 1304/2014, della Commissione, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "materiale rotabile - rumore"<sup>22</sup> e il regolamento (UE) n. 598/2014 che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del

---

<sup>19</sup> COM(2011) 321 def.

<sup>20</sup> GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131.

<sup>21</sup> GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52.

<sup>22</sup> GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421.

rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato<sup>23</sup>. Per quanto concerne il rumore del traffico ferroviario, la Commissione ha pubblicato anche un documento dei servizi della Commissione "Rail freight noise reduction"<sup>24</sup> (*Riduzione del rumore del traffico ferroviario*) che invita gli Stati membri ad avvalersi quanto più possibile degli strumenti e dei mezzi finanziari a disposizione. La Commissione ha inoltre preso in esame l'eventualità di fusione fra la direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto<sup>25</sup> e la direttiva 2006/42/CE "macchine"<sup>26</sup>, giungendo tuttavia alla conclusione che esse devono restare separate.

## **6 Raccomandazioni e passi successivi**

La valutazione e la verifica dell'attuazione della direttiva hanno evidenziato diversi ambiti in cui è necessario intervenire per ridurre l'impatto dell'inquinamento acustico sulla salute dei cittadini dell'Unione, conseguire meglio gli obiettivi della direttiva e quindi avvicinarsi ulteriormente ai valori raccomandati dall'OMS.

1) Il ritardo nell'attuazione della direttiva è stato messo in evidenza nel Riesame dell'attuazione delle politiche ambientali dell'UE<sup>27</sup>, che ha altresì sottolineato come spetti agli Stati membri colmare i vuoti attuativi. A tal fine la Commissione continuerà non solo a migliorare l'attuazione tramite misure di esecuzione mirate, ma fornirà altresì agli Stati membri orientamenti corroborati da solide basi scientifiche, in particolare per quanto riguarda la valutazione degli effetti nocivi, avvalendosi anche della relazione dose-effetto. La Commissione collaborerà inoltre con gli Stati membri per migliorare il meccanismo di comunicazione delle informazioni nel contesto del vaglio di adeguatezza degli obblighi di monitoraggio e rendicontazione nella politica ambientale.

2) Poiché le complicazioni nell'attuazione della direttiva derivano principalmente dalle modalità con cui gli Stati membri hanno attuato la direttiva nell'ambito della sussidiarietà, la Commissione invita gli Stati membri a riconsiderare tali modalità, compresa la designazione delle zone silenziose.

3) La legislazione dell'UE sulle sorgenti di rumore resta il mezzo più efficace, in termini di rapporto costi-benefici, per affrontare l'inquinamento acustico<sup>28</sup>. Con una migliore applicazione della direttiva, che permetta di costituire una banca dati completa sull'esposizione al rumore nell'Unione, sarà possibile operare scelte strategiche più consapevoli e informate in materia di contenimento del rumore nel settore dei trasporti. La Commissione si impegna a farne pieno uso in futuro, in sede di decisione sulla revisione degli strumenti giuridici menzionati in precedenza.

---

<sup>23</sup> GU L 173 del 12.6.2014, pag. 65.

<sup>24</sup> SWD(2015) 300 final.

<sup>25</sup> GU L 162 del 3.7.2000, pag. 1.

<sup>26</sup> GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24.

<sup>27</sup> COM(2017) 63 final.

<sup>28</sup> Traffic Noise Reduction in Europe (2007) (*Riduzione del rumore prodotto dal traffico*) disponibile all'indirizzo: [http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic\\_noise\\_reduction\\_in\\_europe/821](http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821).

4) La valutazione ha individuato solo un numero limitato di punti problematici nella direttiva stessa, quale il suo ambito di applicazione ridotto (un approccio comune per evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi del rumore, invece che ridurre gli effetti del rumore ambientale dannosi per la salute); miglioramenti di lieve entità per chiarire talune definizioni, nonché l'esigenza di adeguare la direttiva ai recenti sviluppi normativi intervenuti a livello dell'UE dall'adozione della direttiva (ad es., il trattato di Lisbona). Inoltre nuovi dati scientifici indicano che gli effetti dannosi per la salute possono prodursi a livelli acustici più bassi di quelli fissati finora dalla direttiva e la Commissione deve tenerne conto ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4 della stessa. Pertanto, la Commissione avvierà un dibattito con i portatori di interesse per valutare in che modo affrontare al meglio tali problematiche senza necessariamente ridurre la flessibilità degli Stati membri nel definire i propri livelli di ambizione o la scelta degli approcci da adottare.

5) L'esposizione a livelli eccessivi di rumore può essere contrastata inoltre con politiche di pianificazione urbanistica, come suggerito dal 7° programma di azione per l'ambiente. Benché si tratti di un ambito di competenza degli Stati membri, la Commissione stimolerà e incoraggerà interventi finalizzati a contenere i livelli eccessivi di rumore nelle zone urbane, favorendo ad esempio lo scambio delle migliori pratiche, oltre a sostenere la ricerca e l'innovazione in quest'ambito.

6) La valutazione dimostra che le misure per affrontare direttamente il rumore hanno costi iniziali elevati e tempi lunghi di recupero dell'investimento finanziario. Tuttavia, sono altamente efficienti, se si considera il rapporto tra i costi e i benefici sociali che ne derivano. Di conseguenza, si caldeggia l'applicazione da parte degli Stati membri delle misure di contenimento del rumore nel contesto dei rispettivi piani d'azione ai sensi della direttiva, facendo leva anche su finanziamenti privati, laddove possibile.

7) In taluni casi, gli Stati membri potrebbero utilizzare cofinanziamenti mirati dell'UE, come quelli del Fondo di coesione e del Fondo europeo di sviluppo regionale, per sostenere l'attuazione di misure di contenimento del rumore laddove esse siano parte integrante di interventi più generali di miglioramento dell'ambiente urbano o di sviluppo e miglioramento di sistemi di trasporto rispettosi dell'ambiente (inclusi quelli a basso impatto acustico). Il sostegno è disponibile anche tramite il Meccanismo per collegare l'Europa.

8) Le implicazioni di lungo termine sulla salute dovute al rumore eccessivo causato dai trasporti non sono ancora sufficientemente comprese; per questo alle misure di riduzione del rumore non viene attribuito carattere prioritario e finanziamenti adeguati, quando necessari. Gli Stati membri sono pertanto invitati a sensibilizzare i propri cittadini e i responsabili politici a livello locale e regionale in merito a tali impatti negativi.