



Bruxelles, 20.3.2023  
COM(2023) 139 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

A livello dell'UE, la direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (la direttiva)<sup>1</sup> è lo strumento legislativo principale di tutela della salute e del benessere delle persone dall'eccesso di inquinamento acustico causato dal traffico veicolare, ferroviario e aeroportuale e dai grandi impianti industriali. A tal fine 1) stabilisce un approccio comune volto ad evitare, prevenire e ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e 2) fornisce una base per sviluppare misure di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti. Nel complesso, si tratta dello strumento giuridico dell'UE per collegare tale determinazione e le azioni a livello locale e mondiale.

L'articolo 11 della direttiva prevede che la Commissione europea rediga ogni cinque anni una relazione e la presenti al Parlamento europeo e al Consiglio. Detta relazione deve comprendere un esame dell'ambiente acustico e delle misure disponibili volte alla riduzione del rumore ambientale, i risultati conseguiti da altri atti legislativi dell'UE in materia di sorgenti di rumore e una valutazione della necessità di un'ulteriore azione dell'UE.

La presente terza relazione di attuazione della direttiva esamina il periodo successivo alla pubblicazione della seconda relazione<sup>2</sup> e valuta l'attuazione delle azioni proposte nella seconda relazione del 2017 sulla base della valutazione della direttiva condotta nel 2016<sup>3</sup>.

L'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) ha indicato che il rumore è il secondo più importante fattore causale ambientale di malattie nell'UE (dopo l'inquinamento atmosferico). L'esposizione prolungata a livelli elevati di inquinamento acustico può avere gravi ripercussioni sulla salute (tra cui pressione sanguigna elevata, malattie cardiovascolari e mortalità precoce) e influire in modo significativo sulla salute e sul benessere psicofisici (ad esempio con disturbi cronici, come un livello elevato di disturbi del sonno, stress e/o fastidio). Il 20 % della popolazione dell'UE (una persona su cinque di tutte le fasce di età) vive in zone in cui i livelli di rumore sono nocivi per la salute<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale ([GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12](#)).

<sup>2</sup> 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 ([COM\(2017\) 151 final](#)).

<sup>3</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione, "Valutazione REFIT della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale" (non disponibile in IT) ([SWD\(2016\) 454 final](#)).

<sup>4</sup> AEA, "Ambiente sano, vita sana: come l'ambiente influenza la salute e il benessere in Europa", [relazione n. 21/2019 dell'AEA](#) (non disponibile in IT).

Nell'ambito del Green Deal europeo, l'UE si è impegnata a conseguire l'obiettivo "inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche. Il piano d'azione per l'inquinamento zero del 2021<sup>5</sup> fissa l'obiettivo specifico di ridurre del 30 % entro il 2030 il numero di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti rispetto al 2017.

Nel piano d'azione per l'inquinamento zero la Commissione si è impegnata a:

- contrastare meglio l'emissione acustica alla fonte, in linea con i risultati della valutazione<sup>3</sup> della direttiva sul rumore ambientale condotta nel 2016 e della valutazione della direttiva sull'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto condotta nel 2020<sup>6</sup>, in particolare garantendo la corretta attuazione e, se del caso, il miglioramento del quadro normativo dell'UE in materia di rumore per quanto concerne veicoli stradali e relativi pneumatici, ferrovie e aeromobili, il tutto accompagnato da un'azione parallela a livello mondiale;
- dare seguito alla valutazione della direttiva sull'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto condotta nel 2020, affrontando la questione dell'emissione proveniente dalle macchine e attrezzature destinate a funzionare all'aperto e riesaminando i progressi compiuti nel 2022;
- valutare l'opportunità di fissare obiettivi di riduzione del rumore a livello dell'UE nel contesto della direttiva sul rumore ambientale.

Il piano d'azione per l'inquinamento zero sottolineava inoltre la necessità di integrare meglio i piani d'azione in materia di rumore degli Stati membri nei piani di mobilità urbana sostenibile, incrementando contestualmente la rete di trasporti pubblici puliti e promuovendo mezzi di trasporto più attivi.

Sia la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>7</sup> sia l'ottavo programma di azione per l'ambiente confermano ulteriormente la necessità di ridurre il rumore<sup>8</sup> prodotto principalmente dai trasporti. In tal senso, la strategia contiene già un elenco di misure da

---

<sup>5</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: "Un percorso verso un pianeta più sano per tutti – Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" ([COM\(2021\) 400 final](#)).

<sup>6</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione, "Valutazione della direttiva 2000/14/CE sull'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto che accompagna il documento Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa alla trasposizione e amministrazione della direttiva 2000/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'emissione acustica ambientale delle macchine e attrezzature destinate a funzionare all'aperto" (non disponibile in IT) ([SWD\(2020\) 266 final](#)).

<sup>7</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" ([COM\(2020\) 789 final](#)).

<sup>8</sup> Decisione (UE) 2022/591 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, relativa a un programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030 ([GU L 114 del 12.4.2022, pag. 22](#)).

adottare in materia di pneumatici<sup>9</sup>, diritti aeroportuali<sup>10</sup> e promozione del trasporto ferroviario<sup>11</sup>.

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

L'OMS ha condotto un esame sistematico delle prove scientifiche a sostegno della quantificazione degli effetti del rumore sulla salute nel periodo 2014-2018. La ricerca relativa a tre degli otto effetti sulla salute connessi al rumore (malattie cardiovascolari, disturbi del sonno e fastidio) ha fornito una base adeguata per la formulazione da parte dell'OMS di forti raccomandazioni volte a ridurre il rumore al di sotto di livelli specifici a seconda della sorgente (tabella 1).

Tabella 1: livelli massimi di rumore raccomandati dall'OMS (OMS 2018<sup>12</sup>)

	Rumore diurno, serale e notturno ( $L_{den}$ ) <sup>13</sup>	Rumore notturno ( $L_{night}$ ) <sup>13</sup>
del traffico veicolare	53	45
del traffico ferroviario	54	44
del traffico aereo	45	40

La direttiva impone agli Stati membri di comunicare i dati alla Commissione solo a partire da 55  $L_{den}$  e da 50  $L_{night}$ . Tali livelli sono superiori ai livelli massimi di rumore raccomandati dall'OMS (tabella 1). Ciò significa che l'analisi della Commissione, basata sui dati forniti dagli Stati membri a norma della direttiva, riguarda una percentuale della popolazione dell'UE inferiore a quella che risulterebbe se gli Stati membri fossero tenuti a presentare dati in linea con le raccomandazioni dell'OMS.

L'AEA ha utilizzato i dati comunicati per valutare l'esposizione al rumore negli Stati membri dell'UE, prendendo in considerazione 443 agglomerati (tenendo conto degli assi stradali e

<sup>9</sup> Iniziativa faro 1, azione 8: sviluppo di norme coerenti per le prestazioni ambientali, energetiche e di sicurezza degli pneumatici nel 2023.

<sup>10</sup> Iniziativa faro 2, azione 16: revisione del regolamento sulle bande orarie aeroportuali e della direttiva sui diritti aeroportuali nel 2021 e nel 2022.

<sup>11</sup> Quattro azioni distinte:

- iniziativa faro 3, azione 18: iniziativa sui corridoi ferroviari dell'UE 2021 - Piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario di passeggeri nel 2021;
- iniziativa faro 3, azione 19: istituzione di misure volte a migliorare la gestione e il coordinamento del traffico ferroviario internazionale anche, ove necessario, mediante norme rivedute per l'assegnazione delle capacità e l'imposizione di tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie nel 2022;
- iniziativa faro 3, azione 20: revisione del pacchetto sulla mobilità urbana del 2013 nel 2021;
- iniziativa faro 4, azione 24: iniziativa sui corridoi ferroviari dell'UE 2021 - Revisione del regolamento sui corridoi merci ferroviari nel 2021.

<sup>12</sup> "[Environmental noise guidelines for the European Region](#)", Organizzazione mondiale della sanità, 2018.

<sup>13</sup> <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/lden>.

ferroviari, degli aeroporti e degli impianti industriali), nonché 61 aeroporti principali, 422 000 km di assi stradali principali e 39 000 km di assi ferroviari principali al di fuori degli agglomerati. Per colmare le lacune nella comunicazione dei dati da parte degli Stati membri si è fatto ricorso a una metodologia specifica<sup>14</sup>. I risultati di tale valutazione sono presentati nella figura 1.

Uno studio commissionato dalla Commissione<sup>15</sup> ha valutato quante dei 447 milioni di persone dell'UE sono potenzialmente esposte a livelli di rumore nocivi superiori a quelli massimi raccomandati dall'OMS. Ne è emerso che tale esposizione potenziale riguarda 167 milioni di cittadini in relazione al rumore del traffico veicolare, 36 milioni di cittadini in relazione al rumore del traffico ferroviario e 15 milioni di cittadini in relazione al rumore del traffico aereo. Il numero di persone ufficialmente segnalate all'AEA come esposte a livelli superiori alle soglie previste dalla direttiva è indicato nella figura 1.

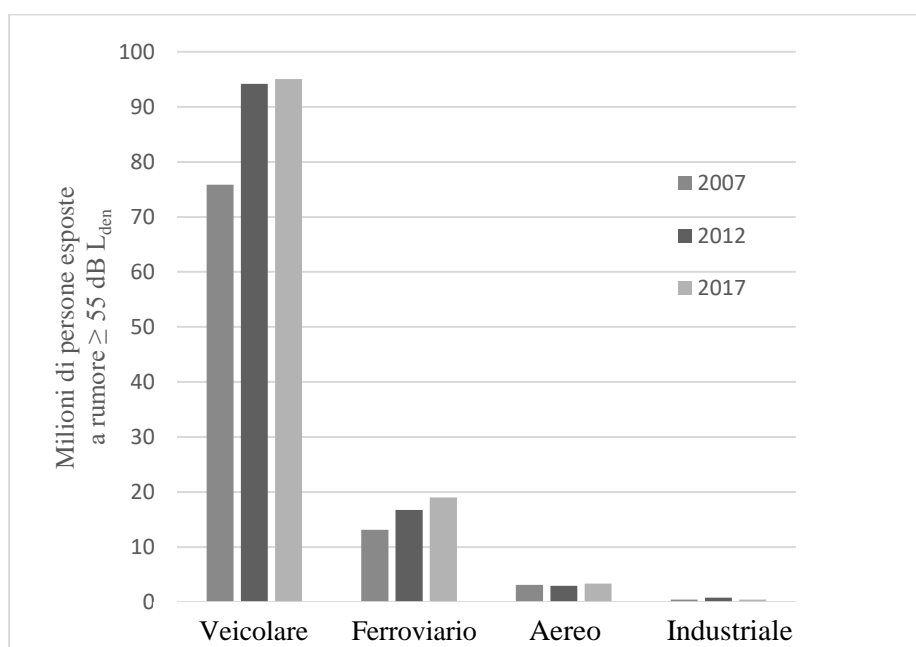


Figura 1: numero di persone esposte a livelli di rumore ambientale superiori a 55 dB  $L_{den}$  nei 27 Stati membri dell'UE nel 2007, 2012 e 2017. La figura presenta un sottoinsieme per assi ferroviari e stradali, aeroporti e industria, come previsto dalla direttiva per i tre anni menzionati, combinando i dati per le ubicazioni all'interno e all'esterno degli agglomerati e sulla base dei dati presentati alla Commissione entro il 1° gennaio 2021<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> "[Indicatori acustici a norma della direttiva sul rumore ambientale del 2021](#)". Metodologia per la stima dei dati mancanti", relazione EIONET - ETC/ATNI 2021/6, 2021 (non disponibile in IT).

<sup>15</sup> Commissione europea, direzione generale dell'Ambiente, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. et al., "Valutazione dei potenziali benefici per la salute delle misure di attenuazione del rumore nell'UE: progetto sui fenomeni" (non disponibile in IT), Ufficio delle pubblicazioni, 2021, <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>.

<sup>16</sup> Fonte: i calcoli interni dell'Agenzia europea dell'ambiente per il descrittore acustico "Impatti sulla salute dell'esposizione al rumore prodotto dai trasporti", Agenzia europea dell'ambiente, 2022.

La tabella 2 riporta il numero di persone che avvertono un forte fastidio, che soffrono di gravi disturbi del sonno e che sono soggette a cardiopatie ischemiche, nonché il numero di decessi prematuri a causa del rumore.

*Tabella 2: effetti sulla salute per il sottoinsieme di soggetti previsto dalla direttiva, calcolati secondo i metodi messi a punto dall'OMS e avvalendosi dei dati del 2017<sup>17</sup>).*

	Forte fastidio	Gravi disturbi del sonno	Casi di cardiopatie ischemiche	Decessi prematuri
Traffico veicolare	14 400 000	3 700 000	33 600	8 900
Traffico ferroviario	3 100 000	1 600 000	5 600	1 500
Traffico aereo	900 000	200 000	2 000	200

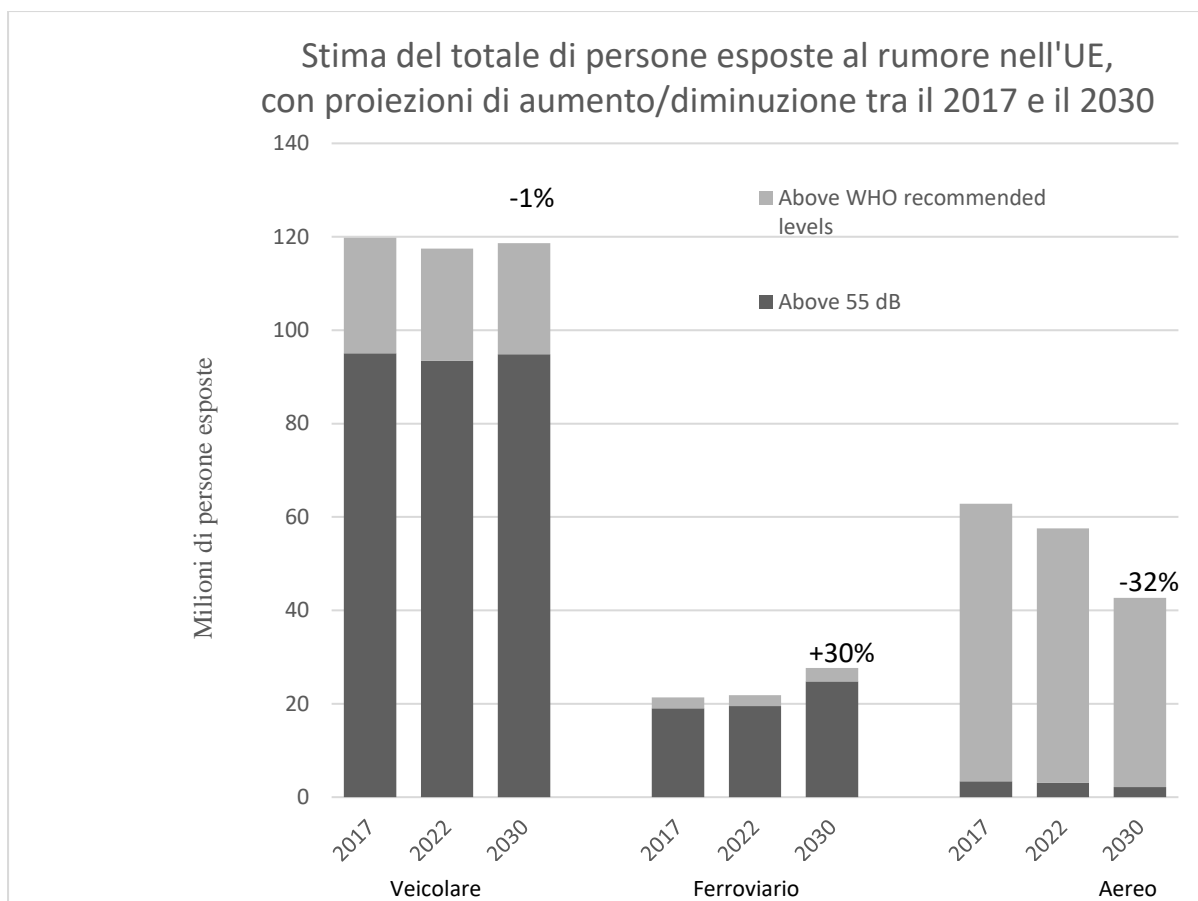
Negli ultimi vent'anni gli Stati membri hanno tracciato mappe acustiche per quasi tutte le ubicazioni richieste. Tali mappe sono state aggiornate quattro volte (una volta ogni cinque anni). In linea con l'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva, i rispettivi dati sul rumore possono essere consultati sul sito web dell'AEA<sup>18</sup>. L'AEA offre inoltre un "sistema di informazione e osservazione relativo al rumore in Europa" (N.O.I.S.E. – Noise Observation and Information Service for Europe) che utilizza una rappresentazione geospaziale e che viene ora reso coerente ed esteso a livello dell'UE a seguito della decisione della Commissione del 2021 che attua un meccanismo di comunicazione obbligatorio<sup>19</sup>. Le nuove disposizioni in materia di comunicazione, entrate in vigore il 1° gennaio 2022, consentiranno presto di determinare l'esposizione e gli effetti sulla salute per ogni abitazione dell'UE (a condizione che sia disponibile una mappa acustica). Sarà inoltre possibile consultare le misure contenute nei piani d'azione adottati.

Le prospettive di esposizione al rumore sono presentate nella seguente figura 2.

<sup>17</sup> Fonte: Agenzia europea dell'ambiente, "Impatti sulla salute dell'esposizione al rumore prodotto dai trasporti" (non disponibile in IT), Agenzia europea dell'ambiente. <https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1> (consultato nel novembre 2022).

<sup>18</sup> <https://noise.eea.europa.eu/>.

<sup>19</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2021/1967 della Commissione, dell'11 novembre 2021, che istituisce l'archivio dati obbligatorio e il meccanismo digitale obbligatorio di scambio delle informazioni in conformità della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([G.U. L 400 del 12.11.2021, pag. 160](#)).



*Figura 2: numero di persone nell'UE-27 esposte a livelli di rumore ambientale superiori ai 55 dB  $L_{den}$  previsti dalla direttiva (dati combinati per le ubicazioni all'interno e all'esterno degli agglomerati) e superiori ai livelli dell'OMS<sup>20</sup>. Le stime per il 2030 si basano sull'attuazione delle misure esistenti a livello dell'UE e a livello locale e tengono conto delle previsioni di aumento del traffico e della popolazione.*

L'esposizione al rumore è rimasta piuttosto stabile e non è diminuita nonostante i vent'anni di attuazione della direttiva e di altre politiche nazionali in materia di rumore e dei limiti nazionali di emissione acustica. La prima relazione integrata sulle prospettive sull'inquinamento zero ha recentemente stimato che è improbabile che il numero di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti su strada diminuisca di oltre il 19 % entro il 2030 (ossia ben al di sotto dell'obiettivo di riduzione del 30 % fissato nel piano d'azione per l'inquinamento zero), a meno che non si adotti una cospicua serie di misure aggiuntive a livello nazionale, regionale e locale, e a meno che l'azione rafforzata

<sup>20</sup> Centro tematico europeo sulla salute umana e l'ambiente, "Proiezione degli impatti sulla salute dovuti al rumore dei trasporti – Analisi di due scenari per il Centro tematico europeo sulla salute umana e l'ambiente nel 2030", [relazione ETC-HE 2022/5](#) (non disponibile in IT).

dell'UE in tutti i settori pertinenti non porti a un'ulteriore importante riduzione dell'inquinamento acustico<sup>21</sup>.

### 3. Attuazione della direttiva ad oggi

A norma degli articoli 7 e 8 della direttiva, gli Stati membri erano tenuti a elaborare mappe e a mettere a punto piani d'azione per gli agglomerati, gli assi stradali e ferroviari e gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva. Ad eccezione di due Stati membri per i quali permangono alcuni problemi, 25 Stati membri hanno sino a oggi elaborato quasi tutte le mappe necessarie e hanno adottato almeno un piano quinquennale (con una conseguente copertura di circa il 98 % della popolazione dell'UE).

Sono stati tuttavia registrati notevoli ritardi durante il primo e il secondo ciclo di comunicazione di mappe e piani. La Commissione ha pertanto avviato procedure di infrazione nei confronti di 15 Stati membri<sup>22</sup> per inadeguata attuazione, incentrate principalmente sulla mancanza di mappe acustiche, piani d'azione e consultazioni pubbliche. Il maggior rispetto degli obblighi imposti dalla direttiva ha consentito la chiusura di sette procedure di infrazione<sup>23</sup> e progressi significativi sono stati compiuti con riguardo alle altre otto. Questo sforzo teso all'applicazione delle norme ha pertanto contribuito in modo sostanziale all'attuazione.

Si sono inoltre verificati 43 casi di infrazione per omessa comunicazione, solitamente connessi a ritardi nel recepimento nella legislazione nazionale degli Stati membri delle modifiche tecniche che introducono metodologie più avanzate di determinazione del rumore e degli effetti sulla salute.

La Corte di giustizia dell'Unione europea ha emesso sentenze su due casi di cattiva attuazione della direttiva nel 2022<sup>24</sup>. La Corte ha statuito in particolare che, a prescindere dai livelli di rumore a cui le persone sono esposte e dai limiti nazionali di emissione acustica, gli Stati membri devono sempre preparare mappe, determinare gli effetti sulla salute e adottare piani d'azione nei casi in cui il rumore sia o possa diventare nocivo per la salute umana. La Corte ha inoltre statuito che i piani d'azione sono intesi a gestire il rumore piuttosto che limitarsi a ridurlo. La Corte ha quindi confermato l'obiettivo della direttiva di tutelare la salute e ha spiegato che i limiti nazionali servono semplicemente come criteri eventuali per la definizione delle priorità degli interventi.

---

<sup>21</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: "Prima relazione sul monitoraggio e sulle prospettive sull'"inquinamento zero", "Percorsi verso un'aria, un'acqua e un suolo più puliti per l'Europa" ([COM\(2022\) 674 final](#)).

<sup>22</sup> BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, IT, CY, HU, PL, PT, RO, SI e SK.

<sup>23</sup> BE, CZ, HR, HU, RO, SI e SK.

<sup>24</sup> Sentenza del 13 gennaio 2022, *Commissione europea/Repubblica slovacca*, C-683/20, [EU:C:2022:22](#), e sentenza del 31 marzo 2022, *Commissione europea/Repubblica portoghese*, C-687/20, [EU:C:2022:244](#).



La direttiva non stabilisce a livello unionale alcun valore limite specifico per le sorgenti di rumore, lasciando quindi agli Stati membri, se lo desiderano, la scelta di definire valori limite nazionali vincolanti. In 21 Stati membri sono stati fissati valori limite e in altri quattro Stati membri sono stati stabiliti obiettivi non vincolanti. Ad oggi si hanno tuttavia poche prove della loro applicazione effettiva, forse perché il rispetto di tali limiti potrebbe richiedere misure unilaterali a valle a livello locale (ad esempio barriere acustiche) che tendono ad essere costose e inefficaci sotto il profilo dei costi<sup>15</sup>.

La difficoltà di applicare i limiti nazionali e locali, nell'ambito dei piani d'azione, dipende anche dal modo in cui la direttiva viene attuata sul campo. Le autorità competenti responsabili dell'attuazione della direttiva, individuate durante i controlli di conformità, sono generalmente i comuni per gli agglomerati, gli operatori delle infrastrutture ferroviarie per gli assi ferroviari e le autorità nazionali per gli aeroporti<sup>25</sup>. Per gli assi stradali le autorità competenti variano dai gestori delle reti nazionali ai comuni di piccole e piccolissime dimensioni. Come già osservato nell'ultima relazione della Commissione del 2017, due recenti studi della Commissione<sup>15, 25</sup> hanno confermato che la scelta delle misure è limitata in quanto le autorità competenti non sono sempre autorizzate ad adottare tutte le misure possibili. Considerando più specificamente la mappatura acustica, tra i problemi evidenziati figurano la mancanza di un'immissione di dati centralizzata e coerente, l'assenza di un coordinamento effettivo fra le varie autorità competenti e la scarsa comparabilità tra le giurisdizioni delle mappe acustiche prodotte. Globalmente i dati indicano che gli Stati membri in cui l'attuazione avviene in maniera fortemente decentrata hanno avuto particolari difficoltà a garantire l'applicazione tempestiva delle misure intese ad attuare la direttiva.

Tutti i 27 Stati membri hanno recepito correttamente nelle rispettive legislazioni nazionali le recenti modifiche dei metodi di determinazione del rumore e degli effetti sulla salute previsti dalla direttiva, sia attraverso l'adozione di nuovi regolamenti di esecuzione sia attraverso l'adeguamento della legislazione esistente. Sono ancora utilizzati gli indicatori nazionali oltre a quelli dell'UE ( $L_{den}$  e  $L_{night}$ ), ma l'armonizzazione dei metodi di determinazione nel 2018<sup>26</sup> e l'armonizzazione dei metodi di determinazione degli effetti sulla salute nel 2022<sup>27</sup> hanno comportato un migliore allineamento della determinazione in tutta l'UE grazie all'uniformazione degli approcci.

---

<sup>25</sup> Commissione europea, direzione generale dell'Ambiente, "[Studio sulla riduzione del rumore prodotto dagli aeroporti](#)" (non disponibile in IT), giugno 2022, ISBN 978-92-76-55622-0.

<sup>26</sup> Direttiva delegata (UE) 2021/1226 della Commissione, del 21 dicembre 2020, che modifica, adeguandolo al progresso scientifico e tecnico, l'allegato II della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i metodi comuni di determinazione del rumore ([GU L 269 del 28.7.2021, pag. 65](#)). 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, pag. 1](#)).

<sup>27</sup> Direttiva (UE) 2020/367 della Commissione, del 4 marzo 2020, che modifica l'allegato III della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale ([GU L 67 del 5.3.2020, pag. 132](#)).

I dati del 2022 saranno trattati con metodi armonizzati e pertanto non saranno direttamente confrontabili con i dati degli anni precedenti per cui si utilizzavano i metodi nazionali. Le tendenze evidenziate dai dati del 2007, 2012 e 2017 possono tuttavia essere individuate applicando una correzione per il metodo nuovo, rendendo così possibile l'analisi presentata nelle due figure precedenti. Tali dati corretti saranno utilizzati anche per valutare i progressi compiuti nel conseguimento dell'obiettivo di riduzione del rumore per il 2030 fissato dal piano d'azione per l'inquinamento zero.

Nell'ultima relazione di attuazione della direttiva redatta dalla Commissione sono state pianificate diverse misure volte a migliorare la situazione. Tra quelle previste, la Commissione ha assicurato l'osservanza dell'obbligo degli Stati membri di effettuare la determinazione del rumore e di adottare piani d'azione attraverso le suddette procedure di infrazione. Per migliorare l'attuazione, alcuni Stati membri hanno riconsiderato la ripartizione delle responsabilità secondo quanto suggerito dalla Commissione. Quest'ultima ha promosso la politica urbana attraverso gli orientamenti per i piani di mobilità urbana sostenibile, ha agevolato l'attuazione di soluzioni per il rumore del traffico ferroviario attraverso finanziamenti<sup>28</sup> e ha preparato il terreno per misure volte a incoraggiare l'ingresso sul mercato dei veicoli stradali e degli aeromobili meno rumorosi, proponendo criteri di tassonomia<sup>29</sup>.

L'articolo 1 della direttiva prevede un approccio combinato delle misure locali attuate mediante piani d'azione e della legislazione dell'UE sulle fonti di emissione. La Commissione ha pertanto esaminato quali misure possano essere attuate al meglio a livello dell'UE e a livello locale per una riduzione del rumore efficace sotto il profilo dei costi e a quale livello sia opportuno adottare atti legislativi.

Restano da intraprendere tre delle azioni individuate nelle due relazioni precedenti: la ridefinizione dell'ambito di applicazione della direttiva, l'adeguamento della legislazione sulle fonti di emissione e il collegamento degli interventi agli obiettivi in materia di salute. Queste azioni possono ora essere messe in pratica grazie a una migliore conoscenza degli effetti sulla salute e dei costi delle azioni.

La direttiva prevede inoltre che le autorità competenti proteggano dal rumore le zone silenziose in ambienti urbani e rurali. Zone silenziose sono state designate e protette principalmente nelle città, ma occorre compiere ulteriori passi avanti nella designazione e protezione di zone silenziose nelle aree rurali. Il ritardo potrebbe derivare dal fatto che la direttiva non fornisce una definizione coerente di dette zone silenziose.

---

<sup>28</sup> Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 ([GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38](#)).

<sup>29</sup> Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 ([GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13](#)).

Essa risulta più in generale poco chiara per quel che riguarda la scarsa coerenza tra l'ampio ambito di applicazione dell'articolo 2<sup>30</sup>, che sembra ricomprendere tutto il rumore ambientale cui sono esposti gli esseri umani, e la realtà delle petizioni dei cittadini che denunciano effetti nocivi per la salute non solo del rumore prodotto dai mezzi di trasporto, ma anche di quello generato dalle turbine eoliche e dalle attività commerciali. Nella definizione di rumore ambientale di cui all'articolo 3, lettera a)<sup>31</sup>, non si fa esplicito riferimento a queste due sorgenti, che pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva. L'articolo 4 (Autorità competenti) non pone problemi particolari in quanto le autorità sono state chiaramente individuate dagli Stati membri. I descrittori definiti all'articolo 5, in particolare  $L_{den}$  e  $L_{nigh}$ , sono stati utilizzati in modo coerente. I metodi di determinazione sono stati aggiornati nel 2021 e tutti gli Stati membri li hanno recepiti nei rispettivi ordinamenti nazionali. Permangono alcune problematiche specifiche in relazione alle mappe di cui all'articolo 7 e ai piani d'azione di cui all'articolo 8. In particolare, a differenza di quanto programmato, risulta ancora escluso da mappe e piani circa il 2 % della popolazione dell'UE. Come previsto dall'articolo 9, per tutti i piani d'azione adottati è stata realizzata una consultazione pubblica, tendenzialmente tramite pubblicazione sui siti online dell'autorità competente. Infine, ritardi significativi nella comunicazione delle mappe e dei piani d'azione di cui all'articolo 10 hanno fatto sì che molteplici mappe e piani d'azione non siano stati comunicati fino al 2021.

#### **4. Risultati conseguiti finora dalla direttiva**

Per valutare i risultati conseguiti finora dalla direttiva in termini di riduzione dei problemi di salute, è innanzitutto necessario valutare in che misura sia tecnicamente fattibile ridurre l'esposizione al rumore con le soluzioni attualmente disponibili e senza limitare drasticamente i trasporti. Nell'ambito del suddetto studio del 2021 commissionato dalla Commissione<sup>15</sup> sono stati analizzati i dati trasmessi dagli Stati membri e altri documenti pertinenti a livello dell'UE e di singolo paese, nonché la più recente letteratura scientifica. Per lo studio è stata anche svolta un'ampia consultazione con le autorità competenti e i portatori di interessi di tutti gli Stati membri tramite interviste approfondite, due seminari e una consultazione pubblica online. Nel complesso, lo studio ha confermato la maggior parte dei risultati dello studio di valutazione condotto nel 2016, in particolare che la direttiva è coerente con altri atti legislativi ed è ancora pertinente per il problema del rumore, e che l'attuazione delle misure attraverso piani d'azione è efficiente sotto il profilo dei costi.

---

<sup>30</sup>"1. La presente direttiva riguarda il rumore ambientale cui è esposto l'essere umano in particolare nelle zone edificate, nei parchi pubblici o in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle zone silenziose in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore".  
"2. La presente direttiva non riguarda il rumore generato dalla persona esposta stessa, dalle attività domestiche o dal vicinato, né il rumore sul posto di lavoro o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari".

<sup>31</sup> " "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, quali quelle definite nell'allegato I della direttiva 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento".

Dallo studio del 2021<sup>15</sup> è inoltre emerso che la massima riduzione tecnicamente possibile del rumore nel periodo compreso tra il 2017 (data dell'ultima analisi) e il 2030, scadenza relativamente prossima, è pari a circa il 45 %. La direttiva sta apportando un contributo significativo a tale riduzione potenziale in quanto funge da legislazione quadro per collegare la legislazione dell'UE e quella nazionale e potrebbe coordinare l'attuazione delle misure, migliorandone così i risultati e, in ultima analisi, rendendo efficaci gli investimenti in tali misure. La direttiva non prescrive quali misure prioritarie debbano essere prese in considerazione, pertanto le misure messe in atto potrebbero in alcuni casi restare inefficaci (ad esempio le ruote lisce di carri merci nuovi su rotaie non lisce non determinano una riduzione del rumore pari a quella che si potrebbe ottenere su rotaie sottoposte a una manutenzione adeguata). I costi amministrativi diretti connessi all'attuazione della direttiva sono molto contenuti (0,04 EUR l'anno per abitante interessato). La direttiva rimane il principale strumento che consente la determinazione digitalizzata e basata sulla conoscenza dell'impatto acustico sulla salute e, in funzione dei risultati che consegue, le decisioni possono essere adottate in modo efficace a livello locale, regionale, nazionale e dell'UE.

La direttiva non indica quali misure è opportuno applicare, pertanto i suoi effetti diretti si limitano all'armonizzazione dell'approccio alla determinazione degli impatti. La direttiva non fissa un obiettivo specifico né attribuisce priorità alle azioni da intraprendere a livello locale, nazionale o transfrontaliero. Sebbene si articolino intorno al contenimento del rumore, tutti i piani d'azione locali dovranno specificare il livello locale di ambizione e le misure da adottare dopo aver valutato i benefici che tali misure apporteranno per la salute e averli potenzialmente adeguati in base ai riscontri del pubblico.

Dallo studio del 2021<sup>15</sup> è emerso che oggi le autorità competenti hanno una visione molto più chiara della portata del problema legato al rumore e delle soluzioni a loro disposizione, ma che il grande pubblico non sempre ha contezza della situazione dell'inquinamento acustico, né dell'entità delle ripercussioni che esso ha sulla salute.

La valutazione del 2016<sup>3</sup> ha rilevato che la direttiva è pertinente (in quanto il rumore rappresenta ancora un grave problema per le persone) e che è coerente con altri atti legislativi dell'UE, anche se non è utilizzata in modo efficace per orientare altri sviluppi legislativi e attuare misure locali. La direttiva persegue l'obiettivo di armonizzare il processo di gestione del rumore in modo efficiente sotto il profilo dei costi. L'attuazione delle misure in materia di inquinamento acustico proposte in alcuni piani d'azione locali e nazionali sarebbe altamente efficiente sotto il profilo dei costi: lo ha confermato lo studio del 2021<sup>15</sup>, dimostrando che vi è un ritorno pari a 10 EUR in benefici per la società per ogni euro speso per misure specifiche. Ciò significa che l'adozione di misure specifiche in materia di inquinamento acustico da parte delle autorità degli Stati membri non solo contribuisce a risolvere problemi di salute, ma produce anche benefici a lungo termine per la società. Il valore aggiunto finora apportato dall'UE comprende una migliore armonizzazione e digitalizzazione dei processi di gestione del rumore in tutta l'UE, sebbene tali processi non abbiano ancora prodotto i benefici per la salute di cui all'articolo 1, lettera c), della direttiva. Lo studio del 2021 sottolinea che una riduzione sostanziale degli effetti negativi per la salute, in linea con l'articolo 1, si sarebbe ottenuta se le misure tecniche esistenti (ad esempio adattamento dei prodotti esistenti

o diverso impiego dei veicoli adibiti al trasporto pertinenti) fossero state attuate al costo di poche decine di euro all'anno per cittadino dell'UE<sup>32</sup>.

Nell'ambito dello studio del 2021<sup>15</sup> le misure più efficienti sotto il profilo dei costi sono state verificate con riferimento a uno scenario di base al fine di quantificare i benefici per la salute. Nel caso degli assi stradali, considerando che i veicoli elettrici non sono meno rumorosi dei veicoli con motore a combustione a velocità superiori a 30 km/h, l'opzione migliore consiste nell'utilizzare pneumatici migliori e ripristinare i rivestimenti stradali in siti specifici; nel caso degli assi ferroviari consiste nel migliorare i binari e mantenere i veicoli a bassa rumorosità e nel caso degli aeroporti consiste nell'adottare misure per il pilotaggio degli aeromobili nel modo meno rumoroso possibile, per il rinnovo della flotta e la riduzione del traffico notturno. Per quanto riguarda il rumore industriale, la recente proposta della Commissione<sup>33</sup> di revisione della direttiva 2010/75/UE relativa alle emissioni industriali (la direttiva IED)<sup>34</sup> mira a tutelare ulteriormente la salute umana e l'ambiente dagli effetti dannosi dell'inquinamento provocato dai grandi impianti agroindustriali. Si prevede inoltre che ciò genererà benefici collaterali positivi grazie a un'ulteriore riduzione del rumore.

## **5. Risultati conseguiti finora con altri atti legislativi dell'UE in materia di sorgenti di rumore**

L'UE dispone dei seguenti regolamenti pertinenti riguardanti il rumore prodotto dal traffico veicolare, ferroviario e aereo, da attrezzature destinate a funzionare all'aperto e dall'attività industriale.

Gli strumenti pertinenti per il **rumore del traffico veicolare** sono: il regolamento (UE) n. 540/2014 per autovetture, furgoni, autobus e autocarri<sup>35</sup>, il regolamento (UE) n. 168/2013 per ciclomotori e motocicli<sup>36</sup>, il regolamento (UE) 2019/2144 relativo all'omologazione dei veicoli stradali, compresi i requisiti per gli pneumatici<sup>37</sup> e il regolamento (UE) 2020/740

---

<sup>32</sup> Ad esempio i costi totali per il primo anno di attuazione a livello dell'UE di tutte le misure relative agli assi stradali e ferroviari e agli aeroporti considerate nello studio del 2021 ammontavano a circa 13 miliardi di EUR. A tale importo si aggiungono i costi, pari a 20 miliardi di EUR, per le barriere acustiche. Non vi sono costi relativi al rumore prodotto dagli aeromobili, salvo per il divieto di voli notturni.

<sup>33</sup> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) e la direttiva 1999/31/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alle discariche di rifiuti (non disponibile in IT) ([COM\(2022\) 156 final](#)).

<sup>34</sup> Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) ([GUL 334 del 17.12.2010, pag. 17](#)).

<sup>35</sup> Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE ([GUL 158 del 27.5.2014, pag. 131](#)).

<sup>36</sup> Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli ([GUL 60 del 2.3.2013, pag. 52](#)).

<sup>37</sup> Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del

sull'etichettatura dei pneumatici<sup>38</sup>. Due studi recenti<sup>39</sup>, che hanno esaminato il potenziale dei primi due regolamenti, hanno concluso che essi non hanno prodotto tutti i benefici, dimostrando in particolare che la misura più efficace sotto il profilo dei costi sarebbe stata quella di imporre l'impiego di pneumatici a bassa rumorosità. Sia il regolamento (UE) n. 540/2014 che il regolamento (UE) 2020/740 avrebbero potenzialmente potuto determinare l'impiego di pneumatici a bassa rumorosità sui veicoli di nuova produzione. In particolare, il regolamento (UE) 2020/740 avrebbe potuto apportare un contributo indiretto se fosse stato più efficace nel convincere i consumatori a privilegiare pneumatici a bassa rumorosità<sup>40</sup>.

I principali strumenti per il **rumore del traffico ferroviario** sono il regolamento (UE) n. 1304/2014 relativo al rumore prodotto dal materiale rotabile<sup>41</sup> e il regolamento (UE) 2015/429 sulle modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici<sup>42</sup>. Il regolamento (UE) n. 1304/2014 è stato recentemente oggetto di revisione e dal dicembre 2024 impone "tratte meno rumorose" sulle rotte merci più trafficate dell'UE, dove saranno ammessi quasi esclusivamente veicoli merci a bassa rumorosità. Ciò avrà anche ripercussioni significative sul resto della rete. La valutazione effettuata nel 2021 del regolamento (UE) 2015/429 relativo all'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici ha invece concluso che il regolamento ha avuto un effetto positivo ma piuttosto limitato sul passaggio a veicoli adibiti al trasporto merci a bassa rumorosità<sup>43</sup>, per cui è in corso di abrogazione.

Lo strumento pertinente per il **rumore degli aeromobili** è il regolamento (UE) n. 598/2014 relativo a norme e procedure per l'introduzione di misure finalizzate al contenimento del

---

Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione ([GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1](#)).

<sup>38</sup> Regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri, che modifica il regolamento (UE) 2017/1369 e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009 ([GU L 177 del 5.6.2020, pag. 1](#)).

<sup>39</sup> Commissione europea, direzione generale del Mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI, "[Studio sui limiti del livello sonoro dei veicoli delle categorie M e N: relazione finale](#)" (non disponibile in IT), Ufficio delle pubblicazioni dell'UE, 2022.

Commissione europea, direzione generale del Mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI, "[Assistenza tecnica per la valutazione d'impatto della norma Euro 5 dei limiti dei livelli di emissione sonora della categoria L: relazione finale](#)" (non disponibile in IT), Ufficio delle pubblicazioni dell'UE, 2022.

<sup>40</sup> Valutazione della necessità di riesaminare il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali ([COM\(2017\) 658 final](#)).

<sup>41</sup> Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile – rumore", che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE ([GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421](#)).

<sup>42</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione, del 13 marzo 2015, recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici ([GU L 70 del 14.3.2015, pag. 36](#)).

<sup>43</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione, "Sintesi della valutazione del regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione e delle norme relative ai diritti differenziati sulla base del rumore per l'accesso alle linee ferroviarie" (non disponibile in IT) ([SWD\(2021\) 72 final](#)).

rumore negli aeroporti<sup>44</sup>. Dallo studio del 2022 sul contenimento del rumore negli aeroporti<sup>25</sup> è emersa una serie di carenze relative all'attuazione di detto regolamento. Lo studio ha inoltre sottolineato che il concetto di obiettivo di attenuazione del rumore di cui al regolamento (CE) n. 598/2014 non trova chiaro riscontro nella direttiva sul rumore ambientale. I portatori di interessi hanno spesso chiesto una modifica in tal senso, ma anche delle modalità di valutazione dell'efficacia sotto il profilo dei costi delle varie misure.

È pertinente anche la legislazione dell'UE in materia di **rumore di macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto** che è disciplinato principalmente dalla direttiva sull'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto<sup>45</sup>. La valutazione del 2020 di tale direttiva<sup>46</sup> ha concluso che essa ha contribuito in modo significativo a ridurre le emissioni acustiche delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto e a garantire che i produttori investano nella ricerca e nello sviluppo di progetti, meccanismi e strategie pertinenti e che per questo tipo di attrezzature essa rimane il principale strumento trainante della riduzione del rumore. La valutazione ha tuttavia individuato anche alcune criticità da migliorare, in particolare la necessità di adeguare una serie di elementi per tener conto del progresso tecnico (ad esempio ambito di applicazione, limiti di emissione acustica, metodi di misurazione del rumore, procedure di valutazione della conformità, raccolta di dati sul rumore e allineamento al "nuovo quadro legislativo"<sup>47</sup>).

## 6. Raccomandazioni e prossime fasi

I dati delle mappe acustiche mostrano che il numero elevato di persone che subiscono gravi danni alla salute a causa del rumore è rimasto piuttosto stabile negli ultimi quindici anni.

Nel dicembre 2022 la Commissione europea ha pubblicato la prima relazione integrata sul monitoraggio e le prospettive sull'inquinamento zero che contiene una prospettiva sul rumore<sup>48</sup>. La relazione sottolinea che l'obiettivo fissato nel piano d'azione per l'inquinamento zero di ridurre del 30 % entro il 2030, rispetto al 2017, il numero di persone che soffrono di

---

<sup>44</sup> Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato ([GU L 173 del 12.6.2014, pag. 65](#)).

<sup>45</sup> Direttiva 2000/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto ([GU L 162 del 3.7.2000, pag. 1](#)).

<sup>46</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione, "Valutazione della direttiva 2000/14/CE sull'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto" (non disponibile in IT) ([SWD\(2020\) 266 final](#)).

<sup>47</sup> Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE ([GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82](#)).

<sup>48</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: "Prima relazione sul monitoraggio e sulle prospettive sull'"inquinamento zero", "Percorsi verso un'aria, un'acqua e un suolo più puliti per l'Europa" ([COM\(2022\) 674 final](#)).

Questa relazione si basa sulla relazione dell'Agenzia europea dell'ambiente del settembre 2022 dal titolo "[Prospettive per il 2030 - la percentuale delle persone esposte al rumore dei trasporti può essere ridotta del 30 %?](#)" (non disponibile in IT).



disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti non sarà raggiunto a meno che non si adottino misure aggiuntive. La relazione anticipa inoltre che, nonostante siano in atto le misure previste, il numero complessivo di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti aumenterà del 3 % entro il 2030, ma spiega anche che entro il medesimo termine tale cifra potrebbe diminuire del 19 % con l'adozione a livello locale di una cospicua serie di misure aggiuntive. La relazione ha concluso che sono necessari sforzi molto più intensi per far fronte al problema del rumore prodotto dal trasporto su strada, che costituisce ancora la principale fonte di inquinamento acustico. Per conseguire l'obiettivo del piano d'azione per l'inquinamento zero occorreranno misure destinate non solo alle zone con gravi problemi acustici, ma anche a quelle con livelli di rumore moderati. A tal fine sarà necessaria una combinazione di misure, tra cui norme più rigorose in materia di inquinamento acustico per il trasporto su strada, una migliore pianificazione urbana e dei trasporti e riduzioni sostanziali del traffico veicolare e della relativa velocità nelle città.

La riduzione del numero di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti nell'UE richiede un'azione a tutti i livelli (UE, nazionale, regionale e locale).

Sono già disponibili soluzioni efficaci sotto il profilo dei costi che dovrebbero pertanto essere applicate più rapidamente. Con lo studio del 2021<sup>15</sup> sulla direttiva sul rumore ambientale si è cercato di migliorare l'attuazione delle misure più efficaci sotto il profilo dei costi individuando una serie di leggi locali, nazionali, dell'UE e internazionali su cui improntare l'azione in questo ambito. Ulteriori studi condotti nel 2021<sup>39</sup> e nel 2022<sup>25</sup> sulla legislazione in materia di veicoli stradali e sulla gestione del rumore negli aeroporti hanno confermato che si tratta di azioni prioritarie.

Gli studi summenzionati hanno inoltre dimostrato che non esiste un'unica legge o misura che, di per sé, snellirebbe l'attuazione delle misure adeguate per conseguire riduzioni significative. Piuttosto, una serie limitata di miglioramenti armonizzati di un numero molto ridotto di strumenti permetterebbe di ridurre l'esposizione al rumore. L'attuale legislazione è risultata coerente (nel senso che non vi sono sovrapposizioni o contraddizioni), ma i progressi sono stati ostacolati dalla mancanza di un obiettivo comune della politica in materia di rumore. L'obiettivo e gli impegni in materia di rumore stabiliti nel piano d'azione per l'inquinamento zero hanno comunque potenziato lo slancio politico per accelerare e intensificare le politiche e le azioni legislative volte a ridurre l'inquinamento acustico.

L'esigenza principale è far fronte al problema del rumore prodotto dal trasporto su strada mediante misure aggiuntive e interventi pratici. Per quanto riguarda gli assi stradali, occorre prendere in considerazione l'impiego di pneumatici e rivestimenti stradali a bassa rumorosità e limiti di velocità inferiori, in quanto l'elettrificazione dei veicoli non apporterà alcun beneficio. In particolare, la legislazione in materia di pneumatici deve essere consolidata per ottenere il massimo beneficio, poiché si tratta della misura di riduzione del rumore più efficace sotto il profilo dei costi<sup>15, 39</sup>. Le misure per altri modi di trasporto dovrebbero comprendere rotaie lisce e a bassa rumorosità e vagoni a bassa rumorosità per gli assi ferroviari, nonché migliori procedure di volo e misure notturne per le operazioni di trasporto aereo. È inoltre opportuno che gli operatori innovativi dei modi di trasporto e delle



infrastrutture di trasporto siano incentivati a impegnarsi ulteriormente nella realizzazione di tecnologie e prodotti "non rumorosi sin dalla progettazione".

Un'azione efficace richiede un approccio globale e trasversale a tutti i settori pertinenti che riunisca tutti i vari attori competenti.

A livello dell'UE, ove necessario, la Commissione darà priorità ad azioni volte a:

- rivedere i limiti per gli pneumatici, intervenendo sulla base del regolamento UNECE n. 117<sup>49</sup>;
- accelerare l'introduzione dei soli carri merci a bassa rumorosità migliorando l'attuazione delle "tratte meno rumorose" a norma del regolamento (UE) n. 1304/2014<sup>41</sup>;
- promuovere procedure rafforzate volte a ridurre il rumore prodotto dall'atterraggio e dal decollo degli aeromobili;
- introdurre tasse ambientali per aumentare l'impiego di aeromobili a bassa rumorosità in sede di revisione della direttiva sui diritti aeroportuali<sup>50</sup>.

La Commissione sosterrà inoltre gli Stati membri con gli strumenti e le azioni pertinenti previsti nel piano d'azione per l'inquinamento zero.

A livello nazionale, l'attuazione della direttiva sul rumore ambientale e della pertinente legislazione sulle sorgenti di rumore continua ad essere fondamentale. Gli Stati membri devono accelerare i loro sforzi di conformità e garantire che i rispettivi piani d'azione in materia di rumore prevedano sistematicamente:

- l'introduzione di rivestimenti a bassa rumorosità ogni volta che una strada trafficata è riasfaltata, avvalendosi degli orientamenti in materia di appalti pubblici verdi<sup>51</sup>;
- limiti inferiori di velocità stradale, laddove siano presenti altri benefici collaterali, come la sicurezza;
- la manutenzione dei binari ferroviari in modo da mantenere lisce le rotaie e l'installazione di binari a basse emissioni in prossimità delle abitazioni;
- la fissazione di obiettivi adeguati di attenuazione del rumore in linea con il regolamento (CE) n. 598/2014 relativo al rumore prodotto dagli aeroporti, unitamente a misure efficaci per conseguirli.

---

<sup>49</sup> Regolamento n. 117 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento e l'aderenza sul bagnato e/o la resistenza al rotolamento [2016/1350] ([GU L 218 del 12.8.2016, pag. 1](#)).

<sup>50</sup> Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali ([GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11](#)).

<sup>51</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione, "Criteri dell'UE in materia di appalti pubblici verdi per la progettazione, la costruzione e la manutenzione delle strade" (non disponibile in IT) ([SWD\(2016\) 203 final](#)).

È necessaria una cooperazione ottimale tra le autorità nazionali, regionali e locali. Occorre altresì responsabilizzare ulteriormente gli attori locali e incoraggiarli a replicare le iniziative di punta delle città di tutta l'UE volte a contrastare l'esposizione all'inquinamento acustico ambientale nelle aree urbane e a promuovere la salute e la qualità della vita. È inoltre opportuno incoraggiare ulteriormente i rappresentanti della società civile a garantire la corretta attuazione dei piani d'azione per la gestione del rumore e a migliorare la riduzione del rumore a livello locale.

Pertanto la Commissione sfrutterà appieno il potenziale del Green City Accord per accelerare la riduzione dell'inquinamento acustico a livello di città. Le azioni pionieristiche delle 100 città che hanno già firmato il Green City Accord<sup>52</sup> dovrebbero ispirare altre città dell'UE. L'impegno dei firmatari del Green City Accord, tra cui l'attuazione dei piani d'azione previsti dalla direttiva, di conseguire una riduzione significativa dell'inquinamento acustico entro il 2030 e di avvicinarsi ai livelli raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità è esemplare. Non solo metteranno a punto piani ambiziosi, ma si impegneranno anche a garantirne l'attuazione. Una corretta definizione di piani d'azione in materia di rumore efficienti ed efficaci sotto il profilo dei costi richiede competenze qualificate e tutte le autorità locali potrebbero utilizzare tale rete di città come una preziosa fonte di conoscenze.

La Commissione porterà avanti gli impegni dei firmatari del Green City Accord promuovendo lo scambio di orientamenti sulla definizione dei piani d'azione in materia di rumore. Incoraggerà inoltre il ricorso mirato a regimi di sostegno quali lo strumento TAIEX-EIR PEER 2 PEER per i firmatari del Green City Accord e le autorità competenti, in particolare per diffondere le buone pratiche in materia di gestione del rumore urbano in tutta l'UE. Inoltre il ricorso allo strumento di sostegno tecnico (SST)<sup>53</sup>, che fornisce agli Stati membri (su loro richiesta) competenze tecniche mirate per progettare e attuare riforme che interessano un ampio ventaglio di aree di intervento (compresa l'attuazione dei requisiti ambientali derivanti dalla legislazione ambientale dell'UE, come la direttiva sul rumore ambientale), sarà considerato un modo per potenziare l'azione a livello di città.

La Commissione non solo potenzierà le azioni a breve termine in corso riguardo alla legislazione sulle sorgenti di rumore, ma cercherà anche di migliorare l'attuazione della direttiva sul rumore ambientale. La Commissione valuterà inoltre i possibili miglioramenti della direttiva, compresi gli obiettivi di riduzione del rumore a livello dell'UE (come sottolineato nel piano d'azione per l'inquinamento zero).

Infine, in linea con l'approccio olistico del Green Deal europeo, la Commissione prenderà in considerazione potenziali sinergie nella lotta contro l'inquinamento acustico al di fuori dell'ambito di applicazione della direttiva sul rumore ambientale che riguarda principalmente

---

<sup>52</sup> Il [Green City Accord](#) è un movimento di sindaci dell'UE impegnato a rendere le città più pulite e più sane. Esso mira a migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini dell'UE e ad accelerare l'attuazione della pertinente legislazione ambientale dell'UE. Firmando il Green City Accord, le città si impegnano ad occuparsi di cinque settori della gestione ambientale: aria, acqua, natura e biodiversità, economia circolare e rifiuti, rumore.

<sup>53</sup> Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 febbraio 2021, che istituisce uno strumento di sostegno tecnico ([G.U. L 57 del 18.2.2021, pag. 1](#)).

le ripercussioni sulla salute umana. Le prossime ricerche<sup>54</sup> e il miglioramento dell'accesso ai dati, anche attraverso la rete europea di osservazione e di dati dell'ambiente marino (EMODnet)<sup>55</sup>, permetteranno una migliore comprensione di un approccio più integrato che includa gli impatti del rumore sull'ambiente e sulla biodiversità (ad esempio quelli affrontati in relazione al rumore sottomarino nel contesto della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino).

---

<sup>54</sup> Decisione di esecuzione della Commissione, del 6 dicembre 2022, relativa all'adozione del programma di lavoro 2023-2024 nel quadro del programma specifico di attuazione di Orizzonte Europa, il programma quadro di ricerca e innovazione, e al suo finanziamento (non disponibile in IT) ([C\(2022\) 7550 final](#)).

<sup>55</sup> <https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-%E2%80%93-underwater-noise-indicator>.