

**Parere del Comitato delle regioni sulla «Direttiva sul rumore ambientale: la via da seguire»**

(2012/C 113/08)

## IL COMITATO DELLE REGIONI

- si rallegra per i benefici reali apportati dalla direttiva, ma deplora l'assenza - sia nella direttiva che nella relazione sulla sua applicazione - di riferimenti specifici agli enti locali e regionali e al ruolo cruciale che essi svolgono nella lotta contro il rumore eccessivo;
- fa presente che i disturbi sonori rappresentano in primo luogo un problema locale che richiede però principalmente una soluzione a livello europeo. Al riguardo, chiede che l'UE definisca una politica ambiziosa in materia di emissioni sonore sotto forma di misure europee di riduzione del problema alla fonte;
- propone alla Commissione di stabilire, dopo una valutazione approfondita dell'impatto sugli enti locali e regionali, dei valori limite od obiettivo, sulla base delle raccomandazioni dell'OMS in materia di salute;
- ribadisce la necessità di un coordinamento e di una complementarità e dell'assenza di lacune legislative tra i vari strumenti normativi che regolamentano le materie connesse al rumore alla sorgente, specialmente - per quel che riguarda veicoli (in particolare automobili e autocarri), strade, ferrovie e aeroporti - attraverso l'elaborazione di un quadro giuridico che possieda una base comune;
- evidenzia l'importanza di fornire sostegno finanziario e un orientamento tecnico agli enti regionali e locali, come anche di adottare misure complementari a livello UE e a livello nazionale, per quel che concerne l'applicazione della politica dell'UE in materia di disturbi sonori;
- chiede che le preoccupazioni in materia di rumore e inquinamento acustico vengano integrate in tutti i processi e in tutte le iniziative politiche pertinenti, specialmente in un futuro settimo programma di azione dell'UE in materia ambientale, in un secondo piano d'azione dell'UE in materia di ambiente e salute e nelle iniziative di trasporto sostenibile, nel quadro dei programmi di sviluppo regionale dell'UE e delle politiche di assetto territoriale;
- raccomanda alla Commissione di allargare il concetto di *governance* multilivello ad altri settori, tra i quali quello del rumore, e di utilizzare come riferimento il Patto dei sindaci.

<b>Relatore</b>	José MACÁRIO CORREIA (PT/PPE), sindaco di Faro
<b>Testo di riferimento</b>	Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della direttiva sul rumore ambientale ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2002/49/CE  COM(2011) 321 final

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

### IL COMITATO DELLE REGIONI

#### A. Osservazioni generali

1. afferma l'importanza della lotta ai disturbi sonori e dello sviluppo della politica europea in materia di rumore, che è stata adottata il 25 giugno 2002 attraverso la direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, nota come «direttiva sul rumore ambientale»;

2. si rallegra per i benefici reali apportati dalla direttiva in termini di elaborazione di mappe acustiche, fissazione di indicatori comuni, analisi dell'esposizione della popolazione dell'UE al rumore e definizione degli enti competenti per l'elaborazione dei piani di azione;

3. accoglie favorevolmente la relazione della Commissione sull'applicazione della direttiva in quanto buon punto di partenza per una necessaria revisione della direttiva sul rumore ambientale;

4. si rammarica per la mancata presentazione, da parte di alcuni Stati membri, delle mappe acustiche entro il termine dovuto, nonché per l'apertura, nel caso di Malta, di una procedura d'infrazione;

5. deplora l'assenza di riferimenti specifici agli enti locali e regionali sia nella direttiva che nella relazione sulla sua applicazione, e sottolinea il ruolo cruciale che essi svolgono nella lotta contro il rumore eccessivo. Si augura pertanto che essi vengano pienamente coinvolti nello sviluppo di future politiche;

6. fa presente che i disturbi sonori rappresentano in primo luogo un problema locale che richiede però principalmente una soluzione a livello europeo. Al riguardo, chiede che l'UE definisca una politica ambiziosa in materia di emissioni sonore sotto forma di misure europee di riduzione del problema alla fonte;

7. ribadisce la necessità di stabilire obiettivi per la riduzione del rumore percepito dalle persone negli spazi costruiti, nei parchi pubblici o in altri luoghi tranquilli di agglomerazioni, nelle zone silenziose della campagna, in vicinanza di scuole e ospedali, nonché in altri edifici e aree sensibili al rumore;

8. osserva che la Commissione, nell'elenco degli effetti del rumore sulla salute, omette di esplicitare alcune delle conseguenze più comuni dell'esposizione al rumore, vale a dire l'acufene e l'iperacusia (estrema sensibilità al rumore), spesso causati da un calo della capacità uditiva dovuta all'esposizione ad alti livelli di rumore. Almeno il 10 % della popolazione soffre di acufene e/o iperacusia e si tratta di un fenomeno in crescita tra i

giovani a causa degli alti livelli di rumore. È pertanto estremamente importante informare i cittadini dei problemi di salute collegati all'esposizione al rumore;

9. rileva che, nell'elenco delle iniziative passate e future dell'UE in questo campo, non si citano azioni volte a ridurre gli alti livelli di rumore in alcuni luoghi pubblici, come le discoteche;

10. evidenzia la necessità di prendere in considerazione i dati recenti dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) per quel che concerne i valori/le fasce di rumore applicati nelle mappe acustiche, secondo cui le fasce di rumore soggette a comunicazione del descrittore acustico  $L_{NIGHT}$  devono essere abbassate a 40 dB, così come occorre tener conto della contabilizzazione dei costi sociali del rumore causato dal traffico stradale, ferroviario e aereo; esorta a integrare i dati recenti dell'OMS anche nelle curve dose di esposizione al rumore-costi, in base alle quali vengono calcolati i suddetti costi sociali;

11. chiede che le preoccupazioni in materia di rumore e inquinamento acustico vengano integrate in tutti i processi e in tutte le iniziative politiche pertinenti, specialmente in un futuro settimo programma di azione dell'UE in materia ambientale, in un secondo piano d'azione dell'UE in materia di ambiente e salute e nelle iniziative di trasporto sostenibile, nel quadro dei programmi di sviluppo regionale dell'UE e delle politiche di assetto territoriale.

#### B. Combattere il rumore alla sorgente

12. ribadisce la necessità di un coordinamento e di una complementarità e dell'assenza di lacune legislative tra i vari strumenti normativi che regolamentano le materie connesse al rumore alla sorgente, specialmente - per quel che riguarda veicoli (in particolare automobili e autocarri), strade, ferrovie e aeroporti - attraverso l'elaborazione di un quadro giuridico che possieda una base comune;

13. riconosce l'urgenza di colmare alcune lacune dell'attuale direttiva e giudica necessario e conveniente lo sviluppo di metodologie comparative per la misurazione del rumore, per l'uso di reti per la misurazione e l'osservazione acustica, che prevedano criteri standardizzati, per i valori limite od obiettivo, per i metodi di presentazione delle relazioni e di valutazione, nonché per controllare il rispetto della direttiva;

14. ribadisce la necessità di combattere il rumore alla sorgente e ricorda i vantaggi economici associati alla prevenzione del rumore attraverso l'utilizzo dei progressi della tecnologia e il rispetto dei limiti di emissione stabiliti per il controllo dell'inquinamento acustico, come contrappunto alla riduzione al minimo degli effetti;

15. evidenzia i vantaggi associati alla riduzione del rumore del traffico alla sorgente come modo per ridurre le spese che gli enti locali e le autorità stradali sostengono, specialmente in relazione alla collocazione di barriere antirumore e all'isolamento di protezione contro il rumore;

16. mette in risalto l'importanza di integrare la limitazione dei disturbi sonori nelle politiche di assetto territoriale e di pianificazione urbana, in particolare per limitare alla sorgente i rumori provenienti dal traffico stradale e dal vicinato;

17. insiste sull'importanza di includere la riduzione del rumore negli obiettivi di un sistema di trasporti competitivo e sostenibile che la Commissione ha identificato nel Libro bianco intitolato *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*. Propone altresì di adottare misure in materia di sostenibilità, efficienza energetica e qualità dell'aria, e di valutarle in un'ottica di riduzione del rumore, nonché di elaborare, ai fini dell'attuazione del Libro bianco, un piano d'azione che preveda un calendario, delle misure e scadenze di valutazione;

18. ritiene che una politica europea ambiziosa in materia di emissioni sonore debba comportare le seguenti misure:

— per i veicoli nuovi: norme sulle emissioni di tutti i tipi di veicoli e macchine (utilizzabili in superficie e sotto terra, sopra e sotto l'acqua, nell'aria ecc.),

— per i veicoli esistenti: misure per la sostituzione dei veicoli e delle macchine più vecchi con modelli meno rumorosi, ed equipaggiamento dei veicoli ferroviari con tecnologia di protezione dal rumore,

— revisione dei metodi di test. Il Comitato raccomanda di mettere a punto metodi di test per veicoli e macchine atti a testarne le emissioni in condizioni reali,

— sviluppo e miglioramento di pneumatici a bassa rumorosità;

19. chiede che il settore dei trasporti adotti obiettivi in materia di riduzione dei disturbi sonori, eventualmente attraverso strumenti economici quali tariffe d'accesso o di utilizzazione della rete (stradale, ferroviaria, navigabile o aerea), affinché chi inquina si faccia carico dei costi del rumore che produce;

20. raccomanda una strategia concertata e obiettivi più ambiziosi nella riduzione del rumore al momento di rivedere la direttiva 70/157/CEE, riguardante il rumore prodotto dai veicoli a motore, e la direttiva 2001/43/CE, riguardante il rumore prodotto dai pneumatici, nonché nelle proposte concernenti il rumore prodotto dai veicoli di classe L regolamentati dalla direttiva 97/24/CE, e chiede che siano adottate misure al fine di garantire - in linea di principio - a chi risiede in prossimità degli aeroporti una notte tranquilla per almeno 7 ore;

21. accoglie con favore la recente evoluzione riguardante il nuovo sistema di etichettatura dei pneumatici che darà ai consumatori, ai gestori di parchi veicoli e alle autorità pubbliche l'opportunità di scegliere in funzione delle prestazioni in termini di rumore. Propone, in tale contesto, che le etichette consentano

ai consumatori anche di valutare le prestazioni di un dato pneumatico in termini di rumore in rapporto alle sue caratteristiche in termini di consumo di carburante. Propone inoltre che queste etichette siano collegate anche a chiare norme europee per i veicoli che, con l'aiuto di appropriate tecnologie per il rivestimento stradale, possono ridurre i livelli di rumore su strada della metà (10 dB). Ricorda tuttavia le specificità esistenti nei paesi nordici - a garanzia della sicurezza della circolazione in situazioni di emergenza - relative alla possibilità di impiegare determinati pneumatici, per esempio l'impiego di pneumatici con o senza chiodi in condizioni atmosferiche invernali o in altre circostanze estreme;

22. per sviluppare materiali di rivestimento in grado di ridurre il rumore è necessario tener conto delle condizioni atmosferiche e climatiche locali, nonché dei miglioramenti nella resistenza del rivestimento stesso ai trattamenti antiscivolo (sale, pneumatici chiodati);

23. sottolinea che la direttiva 2000/14/CE, concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto, riveste un'importanza fondamentale;

24. riconosce la necessità di sostituire o di adeguare il materiale rotabile esistente nelle ferrovie nel più breve tempo possibile, al più tardi entro il 2020, e di concedere incentivi all'utilizzo di attrezzature più silenziose, e a questo fine dovrebbero essere applicati degli strumenti di mercato, come tariffe di accesso alla ferrovia, per fare in modo che chi inquina paghi i costi del rumore che produce. Nel medio termine andrebbero previste misure addizionali, come il divieto di utilizzare il materiale rotabile non equipaggiato con le tecnologie meno rumorose, qualora gli strumenti basati sul mercato si rivelino insufficienti. In questo contesto ricorda in particolare la revisione della politica dell'UE in materia di rumore ferroviario, con particolare riferimento ai progetti pilota in corso in Germania e nei Paesi Bassi in materia di emissioni acustiche prodotte dal traffico ferroviario;

25. richiama l'attenzione sulla necessità di introdurre miglioramenti nelle aree urbane attraverso l'incentivo all'utilizzo di mezzi di trasporto più silenziosi, come le automobili ibride o elettriche e trasporti pubblici più silenziosi e sostenibili;

26. raccomanda l'adozione di misure di pianificazione urbana - come tramvie e altri trasporti pubblici, compresi i sistemi sotterranei -, la promozione dei percorsi pedonali o delle piste ciclabili, la limitazione del traffico automobilistico e della velocità consentita ai veicoli, l'inclusione delle questioni ambientali negli appalti pubblici e la concessione agli enti locali e regionali di incentivi sicuri e di un'informazione adeguata sui meccanismi di finanziamento dell'UE.

### C. Sfide della futura direttiva sul rumore ambientale

27. sollecita una revisione sia dell'Allegato V della direttiva, che stabilisce in modo sintetico i requisiti minimi applicabili ai piani di azione in materia di rumore, che dell'Allegato VI, che definisce i dati da inviare alla Commissione a questo scopo, ai fini di un maggiore e migliore rispetto della direttiva e di una maggiore comparabilità tra Stati membri;

28. propone di introdurre una standardizzazione, a livello dell'UE, degli strumenti e delle metodologie connessi all'elaborazione e/o all'esecuzione dei piani di azione in materia di rumore; suggerisce inoltre di coinvolgere un ampio ventaglio di parte interessate, dagli istituti di ricerca e dalle università agli enti locali e regionali, sotto il coordinamento di un'unica agenzia dell'UE;

29. fa osservare in questo contesto che, in alcuni casi, l'ente preposto all'elaborazione del piano d'azione in materia di rumore non è però responsabile per l'attuazione di tale piano, e chiede di rivolgere maggiore attenzione a questo problema;

30. raccomanda alla Commissione di allargare il concetto di *governance* multilivello ad altri settori, tra i quali quello del rumore, e di utilizzare come riferimento il Patto dei sindaci;

31. invita a portare a termine rapidamente il programma Cnossos-UE (Metodi comuni per la valutazione del rumore in Europa), in modo da introdurre un metodo di valutazione armonizzato per tutte le mappe acustiche nel settore stradale, ferroviario, industriale e aereo;

32. propone alla Commissione di stabilire, dopo una valutazione approfondita dell'impatto sugli enti locali e regionali, dei valori limite od obiettivo sulla base delle raccomandazioni dell'OMS in materia di salute, e di obbligare gli Stati membri ad agire non appena venga raggiunto un determinato livello di rumore;

33. esprime qualche riserva in merito alle norme europee sull'immissione di disturbi sonori, se considerate separatamente rispetto a una politica globale sulle emissioni sonore. Infatti, spetta agli enti locali e regionali applicare tali norme, eppure nella maggior parte dei casi le misure esistenti a questo livello sono spesso insufficienti allo scopo. L'eventuale introduzione di queste norme sull'immissione dovrebbe pertanto essere concepita nel quadro di una politica globale europea in materia di rumore che colleghi chiaramente la politica sulle immissioni a quella sulle emissioni. Il Comitato propone che vengano intraprese le seguenti azioni:

— elaborazione di una strategia tematica sul rumore che definisca una politica europea in materia di rumore (con un calendario, delle misure e scadenze di valutazione),

— allineamento del livello di ambizione della direttiva sul rumore ambientale a quello delle misure UE di riduzione del rumore alla sorgente,

— sviluppo della politica dell'UE in materia di emissioni, che deve essere realizzato prima della revisione della direttiva. Sono infatti necessari alcuni anni prima che le misure di riduzione del rumore alla sorgente producano i loro effetti,

— revisione della direttiva sul rumore ambientale;

34. sottolinea l'importanza di reintrodurre i valori orientativi già contenuti nel Libro verde sulle politiche future in materia di inquinamento acustico, che non sono inclusi nell'attuale direttiva ma il cui valore in quanto obiettivi di protezione è confer-

mato dagli studi più recenti dell'OMS, e di considerare che il rumore emesso da diverse sorgenti ha un effetto cumulativo; sottolinea inoltre che i valori obiettivo a lungo termine dell'OMS dovrebbero essere alla base della pianificazione di nuovi progetti;

35. raccomanda una maggiore sinergia tra la politica in materia di rumore e quella sulla qualità dell'aria (sia la direttiva sulla qualità dell'aria che quella sul rumore ambientale prevedono obblighi in materia di piani d'azione), per favorire un'azione politica congiunta più efficace;

36. propone che, dopo una valutazione approfondita dell'impatto sugli enti locali e regionali, vengano stabiliti obiettivi di riduzione dell'esposizione al rumore, in modo simile a quanto è stato applicato in materia di inquinamento atmosferico e di clima, attraverso la fissazione di un obiettivo che punti a ridurre almeno del 15 % il numero di persone esposte a un rumore notturno di 55 dB entro il 2023;

37. ritiene appropriato prendere in considerazione una riduzione dei descrittori acustici  $L_{DEN}$  e  $L_{NIGHT}$  rispettivamente a 40 dB e 35 dB nell'elaborazione delle future mappe acustiche;

38. insiste affinché vengano chiariti alcuni concetti inclusi nella direttiva, specialmente quelli di «agglomerato» e di «zone silenziose».

#### D. Il ruolo degli enti regionali e locali

39. evidenzia l'importanza di fornire sostegno finanziario e un orientamento tecnico agli enti regionali e locali, come anche di adottare misure complementari a livello UE e a livello nazionale, per quel che concerne l'applicazione della politica dell'UE in materia di disturbi sonori;

40. ricorda l'importanza di creare una rete per lo scambio d'informazioni e di esperienze tra le regioni e le città, oltre che per l'adozione di buone pratiche, in cui siano contenute informazioni aggiornate e disponibili in tutte le lingue;

41. raccomanda una maggiore divulgazione e qualità delle informazioni che sono fornite alle regioni e alle città, nonché strumenti di sostegno e orientamento sulla visualizzazione, in mappe congiunte, del rumore cumulativo da sorgenti differenti. In base al principio di sussidiarietà, i singoli enti locali devono avere la libertà di decidere il modo più opportuno di realizzare campagne di informazione;

42. propone la realizzazione di campagne di sensibilizzazione e d'informazione sul rumore, a livello regionale e locale, nonché consultazioni e audizioni pubbliche che permettano una conoscenza più approfondita della realtà e contribuiscano a fornire chiarimenti alle popolazioni;

43. propone la creazione di più partenariati tra gli enti locali e regionali e le ONG e le associazioni locali di cittadini, specialmente attraverso l'assegnazione di premi e riconoscimenti che possono contribuire a mettere in evidenza misure creative o economiche applicate nell'intera UE.

**E. Raccomandazioni finali**

44. difende la necessità di fissare valori limite del rumore sia ai fini di un livello elevato di protezione che onde evitare distorsioni di concorrenza sul mercato interno per motivi legati alla protezione dal rumore. Tuttavia, nella fissazione dei valori limite e/o dei valori obiettivo, nell'attuazione della direttiva e nella valutazione dell'ipotesi di introduzione di misure aggiuntive in caso di superamento dei livelli massimi di rumore, si

deve rispettare il principio di sussidiarietà, tenendo conto dell'impatto di queste misure sugli enti locali e regionali nonché della diversità culturale dell'Europa;

45. evidenzia l'importanza della proporzionalità per quel che riguarda la creazione di costi addizionali e di oneri amministrativi per le imprese e le amministrazioni pubbliche, in contrapposizione ai benefici ambientali connessi.

Bruxelles, 16 febbraio 2012

*La presidente  
del Comitato delle regioni*  
Mercedes BRESSO

---