



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 20.3.2023
COM(2023) 139 final

ANNEX

ALLEGATO

della

**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**

ALLEGATO

Messaggi principali contenuti nella 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".

I danni alla salute connessi all'**inquinamento acustico**, come il rischio di malattie cardiovascolari, i disturbi del sonno e i fastidi dovuti al rumore¹, sono rimasti generalmente stabili dal 2012 ad oggi.

Nonostante i progressi compiuti, oltre il 10 % dei decessi prematuri nell'UE ogni anno è ancora riconducibile all'inquinamento ambientale². Ciò è dovuto principalmente agli alti livelli di inquinamento atmosferico, ma anche all'**inquinamento acustico** e all'esposizione a sostanze chimiche, che probabilmente sono sottostimati³. L'inquinamento non è distribuito in modo equo in tutta l'UE. Le persone vulnerabili, tra cui i bambini, gli anziani e le persone che soffrono di asma o di altre malattie respiratorie o cardiovascolari, sono più sensibili all'esposizione all'inquinamento e le persone delle fasce socioeconomiche più basse tendono a essere esposte a livelli di inquinamento più elevati⁴.

L'entità dell'impatto del **rumore sottomarino**, delle microplastiche e dell'inquinamento luminoso⁵ sulla biodiversità sta diventando sempre più palese⁶.

Per quanto riguarda l'**inquinamento acustico**, sembra improbabile in questa fase che si raggiunga l'obiettivo di ridurre del 30 % entro il 2030 (rispetto al 2017) il numero di persone che soffrono di disturbi dovuti al rumore dei trasporti. Le stime attuali indicano che la cifra non diminuirà di oltre il 19 % entro il 2030, 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 dell'UE in tutti i settori di trasporto pertinenti non porti a un'ulteriore importante riduzione dell'inquinamento acustico. La distanza dall'obiettivo può essere ulteriormente ridotta se gli Stati membri rafforzano le rispettive misure. Tra queste si includerebbero, tra l'altro, l'emanazione e l'applicazione di norme più severe in materia di rumore⁷ per i trasporti, ad esempio migliorando i veicoli e il loro funzionamento e riducendo significativamente il traffico stradale e i limiti di velocità nelle città⁸. Quest'ultimo provvedimento è già previsto da molte città nel contesto delle misure per il clima e la qualità dell'aria.

¹ [AEA \(2022\)](#): "Impatti sulla salute dell'esposizione al rumore prodotto dai trasporti" (non disponibile in IT).

² Cfr. [qui](#).

³ In quanto si prende in considerazione solo un numero limitato di fattori di rischio trascurando, ad esempio, i rischi reali per la salute connessi all'esposizione alle sostanze chimiche. Il partenariato Orizzonte Europa sta lavorando alla valutazione del rischio da sostanze chimiche ([PARC](#)) (non disponibile in IT).

⁴ [Relazione dell'AEA n. 22/2018](#) e nuovo segnale [qui](#) (non disponibile in IT).

⁵ Ad esempio [relazione ETC-HE 2022/8 dell'AEA](#): "Revisione e valutazione delle informazioni disponibili sull'inquinamento luminoso in Europa" (non disponibile in IT).

⁶ Cfr. segnali [qui](#) (non disponibile in IT).

⁷ Cfr. ad esempio il [progetto NEMO](#).

⁸ Maggiori dettagli saranno pubblicati nella prossima relazione di attuazione sulla direttiva sul rumore ambientale.

Nel complesso, i livelli di inquinamento stanno diminuendo in diversi settori, ad esempio per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico o da pesticidi. Al contempo persistono altri problemi di inquinamento: ad esempio, le tendenze relative all'**inquinamento acustico**, all'inquinamento da nutrienti o alla produzione di rifiuti urbani sono rimaste piuttosto stabili negli ultimi anni. Per questi settori il raggiungimento degli obiettivi di inquinamento zero del 2030 non è garantito.