

DALL'AGENZIA EUROPEA PER L'AMBIENTE

UNIONE EUROPEA, DIFFICILMENTE RAGGIUNGIBILE L'OBIETTIVO DEL RUMORE ENTRO IL 2030

In Europa, circa 18 milioni di persone sono soggette a lunga esposizione al rumore proveniente dai trasporti. Attraverso l'azione inquinamento zero, la Commissione europea si è prefissata l'obiettivo di ridurre del 30% il numero di persone esposte continuamente alle emissioni acustiche per i trasporti, partendo dalla situazione rilevata nel 2017. In base alla valutazione dell'Agenzia europea dell'ambiente pubblicata a settembre 2022, il raggiungimento di questo obiettivo risulta improbabile se non saranno previste ulteriori modifiche normative o legislative, questo a causa soprattutto della difficoltà di limitare l'esposizione a un elevato numero di persone al rumore del traffico stradale. Per il perseguimento di questo obiettivo la Commissione europea ha individuato la necessità di:

- verificare che la percentuale di persone sottoposte a inquinamento acustico sia ridotto del 30% entro il 2030
- migliorare il quadro normativo in tema di rumore su pneumatici, veicoli stradali, ferrovie e aeroplani sia a livello europeo che extra-europeo
- aggiornamento nel 2022 degli obiettivi di riduzione del rumore in Europa e inserirli nella direttiva End
- migliorare l'integrazione tra i piani di azione per la mitigazione del rumore e i piani di mobilità urbana sostenibile, con lo scopo di potenziare il trasporto pubblico *green* e la mobilità attiva.

Su questo assetto, sono stati misurati i progressi verso gli obiettivi stabiliti, le cui valutazioni continuano a basarsi

sul numero di persone che sono sottoposte in Europa a inquinamento acustico derivante da strade, ferrovie e aerei. Il disturbo elevato si riferisce alle funzioni di esposizione-risposte delineate nelle linee guida sul rumore ambientale dell'Oms (Oms Europa, 2018) e sui dati presentati nell'ambito della direttiva End sul numero di persone esposte a livelli di rumore medi annuali di 55 dB o superiori durante il giorno, sera e periodo notturno (L_{den}).

Data la complessità dell'obiettivo prefissato, l'Unione europea ha ipotizzato due scenari, uno conservativo e meno ambizioso e uno ottimistico (*tabella 1*). Il primo prevede il rispetto dei requisiti di legge per la riduzione del rumore alla sorgente e l'attuazione di alcune misure di mitigazione non vincolanti. Il secondo presuppone l'attuazione di un insieme di misure di riduzione del rumore più ambiziose e che superano le normative vigenti.

I risultati di questa valutazione suggeriscono che non ci sono prospettive di raggiungere una riduzione del 30% del numero di persone perennemente disturbate dal rumore dei trasporti entro il 2030, anche se venissero attuate un consistente numero di misure di contenimento del rumore.

Fonte: Agenzia europea per l'ambiente <https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/outlook-to-2030-can-the>

	Strade	Ferrovie	Aerei
Scenario conservativo 2030	Aree urbane: - regolazione del livello sonoro dei veicoli a motore - flotta dei veicoli elettrici al 25% - aumentare del 5% l'uso di asfalto a basso rumore - incrementare dell'1,3% l'uso delle barriere acustiche sulle strade principali	Aree urbane: - nuove infrastrutture ferroviarie urbane - sulle principali linee ferroviarie adottare la politica del freno silenzioso	Aree urbane ed extra-urbane: - aerei più silenziosi - migliorare le procedure di atterraggio e decollo
	Aree extra-urbane: - regolazione del livello sonoro dei veicoli a motore - aumentare del 5% l'uso di asfalto a basso rumore - incrementare dell'1,3% l'uso delle barriere acustiche sulle strade principali	Aree extra-urbane: - aumentare le linee veloci e ad alta velocità - sulle principali linee ferroviarie adottare la politica del freno silenzioso - incrementare le linee elettriche	
Risultato	nessun cambiamento significativo	più di 800 mila persone altamente disturbate dal rumore (+35%)	300 mila persone altamente disturbate dal rumore in meno (-37%)
Scenario ottimistico 2030	Aree urbane: - regolazione maggiore del livello sonoro dei veicoli a motore - flotta dei veicoli elettrici al 50% - aumentare del 10% l'uso di asfalto a basso rumore - incrementare dell'3% l'uso delle barriere acustiche sulle strade principali - riduzione del limite di velocità a 30 km/h sulle strade principali interne all'agglomerato urbano	Aree urbane: - minor incremento delle infrastrutture ferroviarie urbane - politica del freno silenzioso sulle maggiori tratte ferroviarie - manutenzione e rettifica delle rotaie	Aree urbane ed extra-urbane: - aerei più silenziosi - migliorare le procedure di atterraggio e decollo - coprifuoco notturno - altre azioni per bilanciare l'effetto del rumore
	Aree extra-urbane: - regolazione maggiore del livello sonoro dei veicoli a motore - aumentare del 10% l'uso di asfalto a basso rumore - incrementare del 3% l'uso delle barriere acustiche sulle strade principali	Aree extra-urbane: - diminuzione delle linee veloci e ad alta velocità - politica del freno silenzioso per il trasporto merci - aumentare l'elettrificazione delle linee - manutenzione e rettifica delle rotaie	
Risultato	2,7 milioni di persone altamente disturbate dal rumore in meno (-20%)	più di 100 mila persone altamente disturbate dal rumore (+4%)	600 mila persone altamente disturbate dal rumore in meno (-71%)

TAB. 1 SCENARI

Scenari ipotizzati dall'Unione europea con il rispetto dei requisiti di legge e con misure di riduzione del rumore più ambiziose.