

**4<sup>a</sup> fase di applicazione della direttiva 2002/49/CE  
(quinquennio 2022-2026):  
problemi aperti e novità rispetto alle precedenti  
tre fasi di applicazione**

**Data: gennaio 2023**

## Sommario

1	INTRODUZIONE .....	3
2	ABBREVIAZIONI .....	4
3	CRITERIO DI INDIVIDUAZIONE DEGLI ASSI STRADALI PRINCIPALI .....	4
4	CRITERIO DI INDIVIDUAZIONE AREE CRITICHE .....	6
5	I NUOVI METODI DI CALCOLO DEL RUMORE CNOSSOS-EU .....	7
6	METODO DI CALCOLO DELLA POPOLAZIONE ESPOSTA .....	8
7	L'ALLEGATO III DELLA DIRETTIVA 2002/49/CE (METODI DI DETERMINAZIONE DEGLI EFFETTI NOCIVI).....	10
8	ALLINEAMENTO ALLA DIRETTIVA INSPIRE .....	10
9	IL MECCANISMO DIGITALE DI SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI: REPORTNET 3.0 .....	10
10	LE ZONE SILENZIOSE .....	11
11	4 <sup>A</sup> FASE DI APPLICAZIONE DELLA END E LE ELABORAZIONI PREGRESSE.....	11
12	CONCLUSIONI .....	12
13	RIFERIMENTI NORMATIVI E DOCUMENTALI.....	13

## 1 INTRODUZIONE

La direttiva europea 2002/49/CE “Environmental Noise Directive” (END) [1] (di seguito *Direttiva*), recepita in Italia con il D. Lgs. 194/2005 [2], rappresenta il riferimento normativo principale a livello europeo per quanto riguarda la determinazione e la gestione del rumore ambientale. Definisce un approccio comune per tutti gli Stati membri per l’attuazione di tre principali azioni: la determinazione dell’esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica realizzata sulla base di descrittori e metodi di determinazione comuni; l’informazione del pubblico in merito al rumore ambientale e ai relativi effetti; l’adozione di piani d’azione (PdA), in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario. L’ambito applicativo della direttiva 2002/49/CE riguarda il rumore generato dalle principali sorgenti e cioè strade, ferrovie, aeroporti e industrie.

Poiché le sorgenti di rumore e il territorio su cui esse vanno ad impattare si evolvono nel tempo, la END prevede che il processo di mappatura e piano d’azione sia ripetuto almeno ogni 5 anni affinché la gestione del rumore sia costantemente aggiornata alla situazione corrente. Dal 2002 – anno di emanazione della END – alla data attuale ci sono state tre fasi di attuazione della *Direttiva* (2007-2008, 2012-2013 e 2017-2018).

L’esperienza maturata in questi 15 anni di applicazione ha permesso di affinare il processo di mappatura e piano d’azione e di evidenziare problematiche, alcune già chiarite da documenti e Linee Guida della Commissione e del Ministero dell’Ambiente, altre per le quali non sono state fornite indicazioni a cui attenersi e per le quali è lasciato al Gestore l’individuazione del metodo di approccio più adeguato. Di queste problematiche si tratterà nei cap. 3 e 4 del documento.

Dalla sua emanazione il testo della END ha avuto modifiche, due delle quali di particolare importanza. La prima, introdotta dalla direttiva (UE) 2015/996 [3], recepita in Italia con il D. Lgs. 42/2017 [4], sostituisce l’Allegato II della END introducendo i nuovi metodi di determinazione del rumore CNOSSOS-EU, da utilizzare a partire dal 31 dicembre 2018. L’Allegato II della END è stato ulteriormente modificato e adeguato al progresso scientifico e tecnico dalla Direttiva delegata (UE) 2021/1226 della Commissione del 21 dicembre 2020 [5], recepita in Italia con il Decreto del Ministero della Transizione Ecologica 14 gennaio 2022 [6]. La seconda, introdotta dalla direttiva (UE) 2020/367 [7], anch’essa recepita dal suddetto Decreto del MITE, sostituisce l’Allegato III della END stabilendo i metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore.

Inoltre, durante il 2021 è stata completata l’implementazione della direttiva 2007/2/EC (INSPIRE) [8] che istituisce un’infrastruttura per l’informazione territoriale nella Comunità europea ai cui requisiti deve allinearsi anche la END. La direttiva INSPIRE è stata recepita in Italia con il D. Lgs. 32/2010 [9].

Novità sono state introdotte dal Regolamento 2019/1010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 [10] e dalla Decisione di Esecuzione (UE) 2021/1967 [11] relativamente al meccanismo di scambio delle informazioni e perciò alla modalità di predisposizione e consegna dei risultati delle mappature e piani d’azione.

Un’ulteriore novità riguarda i criteri per l’individuazione delle zone silenziose/aree quiete, che sono stati definiti con il Decreto del Direttore della Direzione Generale valutazioni ambientali n. 16 del 24 marzo 2022 [12], come previsto dall’art. 4 comma 10-bis del D.Lgs. 194/2005.

Gli aggiornamenti alla END, l’adeguamento ad INSPIRE, il nuovo meccanismo digitale obbligatorio di scambio delle informazioni e le indicazioni per le zone silenziose implicano per la tranche relativa al

quinquennio 2022-2026 delle novità implementative rispetto alle precedenti, che vengono approfondite nei cap. 5, 6, 7, 8, 9 e 10 del documento.

L'analisi si concentra sulla sorgente di rumore stradale, anche se non è da escludere che alcune considerazioni possano applicarsi anche alle altre sorgenti principali (ferrovie, aeroporti e industrie).

**Nota** - L'analisi e le indicazioni riportate nel seguito prendono come riferimento la situazione normativa e le Linee Guida in atto alla data di redazione del presente documento; le stesse dovranno perciò essere lette ed integrate alla luce delle nuove disposizioni normative, documenti e Linee Guida comunitarie e ministeriali che saranno successivamente emanate nell'ambito degli adempimenti della END.

Si raccomanda di utilizzare come riferimento prioritario per le attività di mappatura/piano d'azione la documentazione resa disponibile dal MASE sul sito dedicato alla direttiva 2002/49/CE [13].

## 2 ABBREVIAZIONI

ABBREVIAZIONE	DESCRIZIONE
AEA	Agenzia Europea per l'Ambiente
CNOSSOS-EU	Common <b>NO</b> ise <b>aSS</b> essment meth <b>OdS</b> in Europe
DBT	<b>DataBase</b> Topografico di Regione Lombardia
DF	<b>Data Flow</b> : sistema di file (detti anche <i>modelli</i> o <i>Data Flow</i> ) previsto dal <i>Reporting Mechanism</i> (RM) della END con cui si trasmettono i dati e i risultati delle mappature e piani d'azione a Regione/MASE/Commissione europea
END	<b>Environmental Noise Directive</b> (2002/49/CE)
GIS	<b>Geographic Information System</b>
INSPIRE	<b>IN</b> frastructure for <b>SP</b> atial <b>IN</b> fo <b>R</b> mation in Europe (direttiva 2007/2/EC)
ISPRA	Istituto <b>S</b> uperiore per la <b>P</b> rotezione e la <b>R</b> icerca <b>A</b> mbientale
MATTM	<b>M</b> inistero dell' <b>A</b> mbiente e della <b>T</b> utela del <b>T</b> erritorio e del <b>M</b> are
MASE	<b>M</b> inistero dell' <b>A</b> mbiente e della <b>S</b> icurezza <b>E</b> nergetica
MITE	<b>M</b> inistero della <b>T</b> ransizione <b>E</b> cologica
PCAR	<b>P</b> iano di <b>C</b> ontenimento e <b>A</b> bbattimento del <b>Rumore</b> (L. 447/95, art. 10, c. 5 e D.M. 29/11/2000)
PdA	<b>P</b> iano/i <b>d'Azione</b>
RM	<b>Reporting Mechanism</b> : meccanismo di comunicazione dei dati e dei risultati prodotti nell'ambito degli adempimenti della END, organizzato in <i>Data Flow</i> (DF)

## 3 CRITERIO DI INDIVIDUAZIONE DEGLI ASSI STRADALI PRINCIPALI

L'art. 7 del D.Lgs. 194/05 stabilisce che le Regioni e i gestori delle infrastrutture, secondo le proprie competenze, ad ogni fase di applicazione della END notificano al MATTM/MASE l'elenco degli assi stradali principali. Il modello del *Reporting Mechanism* (RM) per la notifica degli assi principali è il **Data Flow DF1\_5**.

Nel **DF1\_5** particolarmente importante è il campo **RoadId\_identifier** (analogo all'*UniqueRoadId* delle precedenti fasi), che rappresenta l'identificativo univoco dell'asse stradale a cui fanno riferimento tutte le informazioni di mappatura e piano d'azione relativi all'asse (ad es. i livelli di rumore stimati per l'asse, la popolazione esposta, gli interventi di mitigazione previsti) che vengono trasmesse per gli adempimenti della END. Il *RoadID\_identifier* è codificato secondo precise regole ed è unico non solo a livello di Stato membro ma anche di Unione Europea ed è unico anche a livello di "storia" della mappatura [14].

Di seguito si riassumono alcune osservazioni in merito alla modalità di individuazione degli assi stradali principali.

- Il punto di riferimento per l'individuazione degli assi stradali principali è rappresentato dalla definizione di cui all'art.2 del D.Lgs. 194/05 (*un'infrastruttura stradale su cui transitano ogni anno più di 3.000.000 di veicoli*) che, tuttavia, all'atto pratico risulta piuttosto generica e di non univoca applicazione da parte dei diversi gestori. In genere un asse principale (e perciò un *RoadID\_identifier*) viene fatto corrispondere ad una determinata strada (es. ad una determinata autostrada, una determinata strada statale, una determinata strada provinciale, ecc.). In altri casi il gestore ha individuato l'asse facendolo corrispondere ad un tratto stradale compreso tra intersezioni con altra viabilità di particolare rilievo.
- La modalità di individuazione degli assi principali si riflette sui dati che, per gli stessi assi, vengono elaborati con la mappatura e trasmessi per gli adempimenti della END e cioè le curve e fasce di isolivello *Lden* e *Lnight*, i dati di esposizione alle varie fasce di livello di *Lden* e *Lnight* previste dalla *Direttiva* (popolazione, superficie ed edifici esposti), le situazioni da migliorare individuate nel piano d'azione e gli interventi previsti.
- Quando l'asse principale viene fatto coincidere con una determinata strada (ad esempio un'autostrada, una strada provinciale) è possibile che esso si estenda per parecchi chilometri, interessando anche più comuni. In questo caso i dati di esposizioni calcolati per l'intero asse potrebbero risultare troppo "riassuntivi" e non dar conto, in maniera sufficientemente puntuale, dell'impatto dell'infrastruttura sul territorio attraversato. In questo caso, anche se non richiesto esplicitamente dal D.Lgs. 194/05, è opportuno dettagliare i dati di esposizione anche a livello di singolo comune, fornendo quindi alle Amministrazioni locali importanti informazioni sulla situazione acustica del territorio amministrato. Queste informazioni di dettaglio sono ricavabili dalle simulazioni modellistiche di tipo "in facciata" che calcolano i livelli di rumore in facciata ai singoli edifici e dalle funzionalità GIS che permettono di selezionare spazialmente le informazioni a livello di comune. Lo stesso procedimento può essere utilizzato per selezionare i dati di esposizione per qualsiasi altra porzione di territorio, o di asse, che sia di interesse.
- La modalità di individuazione degli assi principali deve mantenersi coerente nel corso dei successivi cicli di mappatura. Come già riferito, il *RoadID\_identifier* è il codice identificativo univoco dell'asse, unico anche a livello di "storia" della mappatura. Si ricapitolano, pertanto, le indicazioni per la redazione del *Reporting Mechanism DF1\_5* [14]:
  - devono essere utilizzati codici identificativi univoci, facendo in modo che un codice individui un singolo asse stradale e non venga utilizzato, all'interno dei *geopackage*<sup>1</sup> e delle relazioni per indicare oggetti diversi e pertanto ripetuto;
  - i codici già assegnati non devono essere riutilizzati; pertanto, qualora, per esempio, un asse stradale subisca una riduzione di traffico tale da non farlo più rientrare nel range della mappatura, il codice di quell'asse non deve essere più utilizzato per individuare eventuali altri tratti dell'infrastruttura stessa;
  - deve esserci corrispondenza diretta tra il numero degli assi stradali notificati nel *DF1\_5* e le mappature presenti nel *DF4\_8*;
  - deve esserci corrispondenza diretta tra gli elementi notificato nel *DF1\_5* e quanto rappresentato graficamente nelle mappe e quindi occorre che la rappresentazione comprenda tutti i tratti stradali in modo da rendere possibile la verifica della copertura.

---

<sup>1</sup> Per la descrizione del modello *geopackage* si veda il cap. 9.

## 4 CRITERIO DI INDIVIDUAZIONE AREE CRITICHE

Tra i requisiti minimi dei piani d'azione elencati nell'allegato V della *Direttiva* è prevista "l'individuazione dei problemi e delle situazioni da migliorare", cioè delle situazioni che presentano criticità in termini di popolazione esposta. Per l'individuazione delle zone critiche non esiste una procedura definita come standard a livello europeo. Indicazioni in merito sono contenute nella norma UNI TR 11327:2009 [15] all'appendice E<sup>(2)</sup>.

Per i piani d'azione occorre tener presente che il D. Lgs. 194/05, recepimento italiano della *Direttiva*, introduce un'importante peculiarità per l'attuazione italiana della END, prevedendo all'art.4, comma 8 che i piani d'azione recepiscano i piani di contenimento ed abbattimento del rumore (PCAR) delle infrastrutture di trasporto (D.M. 29/11/2000 [16]). È evidente, perciò, che nell'applicazione italiana della END "l'individuazione dei problemi e delle situazioni da migliorare" prevista dalla *Direttiva* deve necessariamente far riferimento alle aree critiche del PCAR e ai criteri per la loro individuazione definiti nel D.M. 29/11/2000. In merito a questi criteri valgono le osservazioni riportate di seguito.

- Le aree critiche del PCAR sono le aree dove si registra il superamento dei limiti di immissione previsti dalla normativa italiana, che per le infrastrutture stradali sono quelli definiti dal D.P.R. 142/04 [17] e DPCM 14/11/97 [18].
- Il D.M. 29/11/2000 non dà indicazioni specifiche per la modalità di delimitazione di tali aree.
- L'Allegato 1 del D.M. 29/11/2000 dà, però, indicazioni precise sul criterio di calcolo dell'indice di priorità degli interventi di risanamento.

Alla luce di quanto appena osservato, di seguito è descritta una possibile procedura per l'individuazione delle aree critiche.

1. I problemi e le situazioni da migliorare sono individuati utilizzando gli indicatori e i limiti della normativa nazionale (D.P.R. 142/04 e DPCM 14/11/97). Si eseguono le simulazioni modellistiche di tipo "in facciata" per gli indicatori nazionali  $L_{Aeq}$  diurno e notturno. Per ogni edificio residenziale e sensibile (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) sono stimati i valori di rumore in facciata all'edificio nel punto più esposto.
2. Tali valori sono confrontati con i limiti vigenti definiti dal D.P.R. 142/04, per gli edifici ricadenti all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura stradale, e con i limiti di zona nel caso in cui gli edifici si trovino al di fuori di tali fasce.
3. Le aree critiche sono individuate aggregando gli edifici che presentano superamenti dei limiti normativi. Ogni area critica risulta dall'aggregazione degli edifici distanti meno di 70 m l'uno dall'altro. La distanza di 70 m è indicativa ed è eventualmente rimodulata e adattata alle specifiche situazioni territoriali.
4. L'individuazione delle aree critiche, se necessario, viene ulteriormente perfezionata manualmente, al fine di ottenere zone omogenee potenzialmente gestibili con gli stessi interventi.
5. Una volta individuate le aree critiche, per ciascuna di esse è calcolato l'*indice di priorità*, utilizzando la formula riportata nell'Allegato 1 del D.M. 29/11/2000.

L'indice di priorità di un'area dipende – anche, ma non solo - dall'estensione dell'area stessa (più l'area è estesa più sono gli edifici e quindi le persone esposte in essa compresi) e dalla presenza o meno di

---

<sup>2</sup> Si osserva che la norma UNI TR 11327:2009, pur essendo tutt'ora vigente, risulta piuttosto datata, soprattutto rispetto all'esperienza maturata nelle tre fasi di applicazione della *Direttiva*.

edifici sensibili (che pesano di più nel calcolo dell'indice di priorità). Anche per questo motivo è importante che l'operazione di delimitazione "geometrica" delle aree sia accompagnata da una valutazione più puntuale delle stesse. L'indice di priorità dipende anche dalla metodologia utilizzata per l'attribuzione della popolazione residente ad un edificio o ad un'area di territorio e cioè dai dati demografici utilizzati come base di partenza e dalla procedura applicata (vedi successivo cap. 6).

Da ultimo, in merito alla procedura di individuazione delle aree critiche si anticipa una questione importante che sarà discussa in dettaglio nel successivo cap. 7. La direttiva (UE) 2020/367, di recente pubblicazione, modifica (di fatto sostituisce) l'Allegato III della direttiva 2002/49/CE relativo alla definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi causati dall'esposizione al rumore. Il nuovo Allegato III definisce il set di parametri da considerare per gli effetti nocivi sulla salute e le formule per la valutazione di questi parametri. È possibile, perciò, che il nuovo Allegato III della END comporti una riconsiderazione del concetto di "criticità" fin qui adottato per l'elaborazione dei piani d'azione. Nel 4° ciclo di attuazione della END, la "criticità" potrebbe essere collegata non più - o non solo - al concetto di superamento dei limiti quanto piuttosto all'incidenza degli effetti nocivi sulla salute. Su questo tema è importante che il responsabile del piano d'azione ponga particolare attenzione alle indicazioni che verranno date da parte del Ministero.

## 5 I NUOVI METODI DI CALCOLO DEL RUMORE CNOSSOS-EU

La direttiva (UE) 2015/996, recepita in Italia con il D. Lgs. 42/2017, ha sostituito l'Allegato II della END che definisce i metodi comuni di determinazione del rumore, da utilizzare per gli adempimenti della stessa END. Ulteriori modifiche all'Allegato II sono state introdotte dalla direttiva delegata (UE) 2021/1226, recepita in Italia con il D.M. del 14 gennaio 2022.

Con il nuovo Allegato II, a partire dal 31 dicembre 2018, i metodi "provvisori", utilizzati nelle prime tre fasi di applicazione della *Direttiva* (NMPB-Routes-96 per la sorgente stradale), vengono sostituiti dai nuovi metodi CNOSSOS-EU. Di seguito sono evidenziate le possibili problematiche che la transizione comporterà nel 4° ciclo di applicazione.

- 1) Analizzando i dati di input necessari per la caratterizzazione della sorgente "strada" secondo CNOSSOS-EU si evidenziano differenze rispetto a NMPB-Routes-96; le principali sono elencate di seguito. Rispetto ai nuovi dati CNOSSOS-EU, nella 4° fase potrebbe esserci qualche difficoltà, ad esempio di reperimento dati e potrebbe esserci la necessità di ricorrere a stime che dovranno essere opportunamente motivate.
  - a) Percentuale di veicoli leggeri che utilizzano pneumatici chiodati – Questo dato non è previsto da NMPB-Routes-96 ed è perciò un'informazione che i gestori devono recuperare per la nuova tranche di mappatura.
  - b) Composizione del traffico – Rispetto al metodo NMPB-Routes-96, il metodo CNOSSOS-EU prevede un maggior dettaglio per i dati di composizione del traffico, comprendendo 4 categorie di veicoli, per ognuna delle quali è richiesto l'inserimento del numero di mezzi. L'esperienza maturata nelle precedenti tranche di mappatura evidenzia come uno degli aspetti più critici del lavoro riguarda la disponibilità di dati di traffico affidabili e sufficientemente dettagliati.
  - c) Copertura stradale – Una delle principali differenze tra NMPB-Routes-96 e CNOSSOS-EU riguarda le tipologie di pavimentazione previste dai due metodi ed i corrispondenti fattori correttivi da applicare per il livello di emissione della sorgente stradale. Nella transizione al metodo CNOSSOS-EU, deve essere posta attenzione nell'individuare la categoria di pavimentazione, tra quelle previste da CNOSSOS, da attribuire agli assi stradali oggetto di simulazione.

- 2) Nel 2019 ARPA Lombardia ha realizzato una sperimentazione eseguendo, su uno stesso set di scenari campione, le simulazioni utilizzando sia il metodo NMPB-Routes-96 sia CNOSSOS-EU [19]. Il confronto dei risultati ha evidenziato che i livelli Lden e Lnight calcolati da CNOSSOS risultano essere sistematicamente inferiori a quelli calcolati dal metodo ad interim (~ 3 dB).  
Per meglio valutare questo risultato occorre tener presente che le attività di modellizzazione con l'utilizzo di CNOSSOS, avviate in ambito europeo dopo l'emanazione della direttiva (UE) 2015/996, hanno messo in evidenza incongruenze ed errori nel metodo CNOSSOS-EU. A fine 2017, con l'approvazione della Commissione europea, è stato perciò istituito un gruppo di lavoro, formato da vari esperti dei diversi Paesi membri, che ha analizzato le varie problematiche e redatto un documento contenente gli "Amendments for CNOSSOS-EU" proposti per una revisione dell'Allegato II della END [20]. Dalla collaborazione intercorsa tra la Commissione e il gruppo di esperti sono scaturiti gli adeguamenti all'Allegato II contenuti nella direttiva delegata (UE) 2021/1226. La sperimentazione ARPA è stata però cronologicamente precedente a quest'ultima direttiva e la versione di CNOSSOS utilizzata non conteneva, perciò, gli adeguamenti da essa indicati.
- 3) Il passaggio a CNOSSOS-EU pone il problema della confrontabilità e riusabilità dei risultati ottenuti nei precedenti cicli di mappatura e piani d'azione con il metodo ad interim. Su questo problema si veda anche il successivo cap. 11.
- 4) Da ultimo, occorre mettere in conto che mentre l'esperienza, più che decennale, maturata nell'utilizzo del metodo "ad interim" NMPB-Routes è ormai consolidata, l'esperienza su CNOSSOS-EU è recente e da costruire, così come sono da costruire le eventuali implementazioni nazionali dei parametri e delle banche dati, finalizzate ad ottenere scenari di simulazione più rappresentativi della realtà emissiva e di propagazione del contesto nazionale.

## 6 METODO DI CALCOLO DELLA POPOLAZIONE ESPOSTA

Una delle informazioni più importanti che il processo di mappatura deve fornire è rappresentata dalla stima dell'esposizione al rumore da traffico veicolare sugli assi principali (numero di persone, abitazioni, scuole, ospedali, superficie esposti agli intervalli di livelli di Lden 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 e di Lnight 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70).

Come descritto al precedente cap. 5, il nuovo testo dell'Allegato II della END, introdotto con la direttiva (UE) 2015/996 e ulteriormente modificato dalla direttiva delegata (UE) 2021/1226, riguarda principalmente la descrizione dettagliata dei nuovi metodi comuni di determinazione del rumore CNOSSOS-EU. Nel nuovo Allegato II è però presente anche una specifica sezione dedicata alla "Esposizione del rumore" (sez. 2.8) che individua la procedura standard (nel seguito di questo capitolo: *Procedura standard*) per la stima delle superfici, edifici e popolazione esposti a determinati intervalli di livelli Lden e Lnight.

Per la stima delle superfici esposte la *Procedura standard* si basa sui risultati delle simulazioni modellistiche di tipo "a griglia", nelle quali i livelli di rumore sono calcolati in corrispondenza dei nodi di una maglia regolare di punti con passo predefinito (es. 10m x 10m) e quindi elaborati tipicamente in ambiente GIS.

Per la stima del numero di abitazioni, scuole, ospedali e della popolazione esposti ai vari livelli di Lden e Lnight la *Procedura standard* si basa, invece, sui risultati delle simulazioni modellistiche di tipo "in facciata", nelle quali i livelli di rumore sono calcolati in facciata ad ogni singolo edificio e quindi elaborati, anche in questo caso, tipicamente in ambiente GIS.



Anche per la stima della popolazione esposta la *Procedura standard* si basa sui risultati delle simulazioni modellistiche di tipo “in facciata”, proponendo diverse metodologie da utilizzare a seconda del tipo di dati demografici a disposizione e del loro grado di dettaglio.

La *Procedura standard* per l’“Esposizione al rumore” definita con il nuovo testo dell’Allegato II della END, introdotto dalle Direttive (UE) 2015/996 e (UE) 2021/1226, colma perciò una lacuna presente nelle prime tre fasi di attuazione della END, nelle quali ciascun soggetto competente per gli adempimenti individuava la procedura da adottare, principalmente in base ai dati disponibili. A questo proposito giova sottolineare il fatto che la *Procedura standard* è per molti aspetti simile alle metodologie per la stima dell’esposizione proposte dalla norma UNI TS 11387:2010 [21] e quindi disponibili come supporto per elaborazioni delle mappature già dai primi cicli di attuazione.

La valutazione della popolazione esposta rappresenta, inoltre, un parametro utilizzato per la redazione dei piani d’azione. Tra i requisiti minimi dei piani d’azione elencati nell’allegato V della *Direttiva* è prevista “una valutazione del numero stimato di persone esposte al rumore, l’individuazione dei problemi e delle situazioni da migliorare” ovvero delle situazioni che presentano criticità in termini di popolazione esposta. Tali situazioni saranno quelle su cui il piano andrà ad agire in via prioritaria con interventi di mitigazione. Il suddetto allegato V della *Direttiva* richiede che “I piani d’azione devono comprendere stime in termini di riduzione del numero di persone esposte (fastidio, disturbi del sonno o altro)”. È evidente che il metodo adottato per la stima della popolazione esposta, tra quelli proposti dalla *Procedura standard*, influirà sull’individuazione delle aree con problemi e, soprattutto, sull’attribuzione del grado di criticità a ciascuna area.

Nel contesto lombardo ai fini delle valutazioni dell’esposizione al rumore è possibile utilizzare la base cartografica digitale costituita dal DataBase Topografico (DBT) di Regione Lombardia e in particolare lo strato informativo relativo all’edificato, liberamente scaricabile dal Geoportale della Regione. I dati cartografici dell’edificato dovranno essere integrati, tipicamente in ambiente GIS, con i dati demografici (ad es. ISTAT) e con risultati delle simulazioni modellistiche al fine delle stime di esposizione.

Il vantaggio di tale approccio è che si basa su dati demografici e territoriali ufficiali (ISTAT e DBT di Regione Lombardia), disponibili e omogenei per tutto il territorio regionale. Questa procedura, perciò, garantisce omogeneità per le stime dei vari gestori per la popolazione esposta e quindi confrontabilità. In merito ai dati ISTAT occorre, però, sottolineare che con il Censimento della popolazione 2010-2011 si è conclusa la stagione dei censimenti caratterizzati da cadenza decennale ed è stata avviata la nuova strategia dei **censimenti permanenti** che vede la realizzazione di rilevazioni campionarie e continue, a cadenza annuale e pluriennale secondo modalità nuove rispetto al passato. Il primo ciclo quadriennale del Censimento permanente della popolazione si è concluso nel 2021. Occorrerà, perciò, attendere i primi risultati per valutarne la modalità di utilizzo ai fini degli adempimenti della END, soprattutto in riferimento alla copertura territoriale e al dettaglio (es. comunale, sub-comunale) con cui saranno resi disponibili.

In alternativa, soprattutto per le mappature di assi comunali, qualora le Amministrazioni si siano dotate di banche dati territoriali e/o demografiche georeferenziate comunali, è possibile utilizzare tali dati per le stime di esposizione.

## 7 L'ALLEGATO III DELLA DIRETTIVA 2002/49/CE (METODI DI DETERMINAZIONE DEGLI EFFETTI NOCIVI)

La direttiva (UE) 2020/367 del 4 marzo 2020 modifica l'allegato III della END per quanto riguarda la definizione dei metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale. L'aggiornamento dell'Allegato III si è reso necessario al fine di allinearne i contenuti al progresso tecnico-scientifico, agli studi statistici e alle più recenti Linee Guida per la regione europea pubblicate dall'OMS [22].

Nel nuovo Allegato III, ai fini della determinazione degli effetti nocivi, sono presi in considerazione tre indicatori: la cardiopatia ischemica (*ischaemic heart disease*, IHD), il fastidio forte (*high annoyance*, HA) e i disturbi gravi del sonno (*high sleep disturbance*, HSD). Sono inoltre indicate le formule da utilizzare per determinare  $N_{xy}$  cioè il numero di individui interessati dall'effetto nocivo  $y$  (cardiopatia ischemica, fastidio forte, disturbi gravi del sonno) attribuibile alla sorgente  $x$  (ad es. una strada, una ferrovia, un aeroporto). È probabile che il *Reporting Mechanism* e i *Data Flow* (DF) della 4ª fase di attuazione della END comprenderà anche dati relativi agli indicatori degli effetti nocivi del nuovo Allegato III, per la fornitura dei quali i gestori dovranno far riferimento alle indicazioni ministeriali (ad es. linee guida) che verranno date in proposito.

## 8 ALLINEAMENTO ALLA DIRETTIVA INSPIRE

L'art. 3, comma 5 del D.Lgs. 194/05, che recepisce l'art. 9, c. 1 della END, stabilisce che le mappature acustiche debbano essere redatte in conformità ai criteri e alle specifiche indicate dalla direttiva 2007/2/CE (INSPIRE), sulla base di linee guida adottate con decreto del MATTM/MITE su proposta dell'ISPRA. Le suddette linee guida sono state adottate con il Decreto del Ministero della Transizione ecologica 26 maggio 2022 n. 72 [23]. Inoltre, i nuovi modelli di dati sviluppati dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (AEA), da adottare a partire dal 4° ciclo di applicazione, e per i quali si rimanda anche al successivo cap. 9, soddisfano sia i requisiti END che quelli INSPIRE e supportano i soggetti coinvolti negli adempimenti previsti dalla END alla predisposizione dei dati da trasmettere. A questo proposito si richiama ancora l'importanza di fare riferimento alla documentazione resa disponibile dal MASE sul sito dedicato alla direttiva 2002/49/CE [13].

## 9 IL MECCANISMO DIGITALE DI SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI: REPORTNET 3.0

Il Regolamento 2019/1010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 [10], che armonizza gli obblighi di comunicazione nella normativa in materia di ambiente, prevede che i risultati delle mappature acustiche e piani d'azione siano trasmessi alla Commissione tramite un *archivio dati* gestito dalla AEA e istituito dalla Commissione stessa mediante atti di esecuzione. Lo stesso Regolamento prevede anche che sia sviluppato, mediante atti di esecuzione, un meccanismo digitale obbligatorio di scambio delle informazioni (**Reportnet 3.0**) per condividere i risultati delle mappe acustiche strategiche e delle sintesi dei piani di azione;

L'archivio dati obbligatorio e il meccanismo digitale obbligatorio di scambio delle informazioni (Reportnet 3.0) sono stati istituiti con la Decisione di Esecuzione (UE) 2021/1967 [11].

Reportnet 3.0 è la piattaforma di nuova generazione, sviluppata dalla AEA, per la comunicazione di dati ambientali e climatici. Consente il caricamento dei dati esclusivamente secondo specifici formati, in particolare tramite il formato **Geopackage**.

Il Geopackage è un formato aperto utilizzabile dai software GIS, sia proprietari che open source, in grado di condividere e trasferire dati spaziali vettoriali e raster. E' costituito da un unico file, con estensione *.gpkg*, che può contenere insieme dati spaziali e tabellari.

Dalla quarta fase di attuazione in poi per gli adempimenti della END il formato file da utilizzare per la consegna dei *Data Flow* relativi alla notifica delle sorgenti di rumore (DF1\_5), alla redazione delle mappature (DF4\_8) e alla copertura dei piani di azione (DF7\_10) non saranno più i formati excel e shapefile usati nei precedenti cicli di applicazione poiché a ciascun DF dovrà corrispondere uno o più file geopackage contenenti tutte le informazioni geometriche e tabellari relative al corrispondente Data Flow.

Per la consegna dei dati è, perciò, fondamentale far riferimento ai modelli di dati sviluppati dall'AEA e predisposti in modo da soddisfare sia i requisiti END che quelli INSPIRE e compatibili con la piattaforma Reportnet 3.0. I GeoPackage sono costantemente aggiornati dall'AEA e per questo è necessario fare sempre riferimento al portale del MASE [13] dove sono rese disponibili le versioni correnti dei file *.gpkg*

## 10 LE ZONE SILENZIOSE

Tra gli obiettivi del D. Lgs. 194/05 - indicati all'art.1, comma 1 - alla lettera b) figura l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione volti ad evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose. Lo stesso Decreto all'art.2, comma 1, lettere aa) e bb) definisce le zone silenziose, distinguendo tra agglomerati e aperta campagna.

Il D.Lgs. 194/2005 non definisce un criterio specifico per l'individuazione delle zone silenziose/aree quiete, demandando ad uno specifico decreto del MATTM/MiTE, che è stato emanato nel 2022 (Decreto del Direttore della Direzione Generale valutazioni ambientali n. 16 del 24 marzo 2022 [12]).

Prima dell'emanazione del suddetto Decreto, e quindi nelle tre tranches di applicazione delle END attualmente concluse, le autorità responsabili per gli agglomerati e i gestori di infrastrutture, in mancanza di specifiche indicazioni ministeriali o europee, hanno adottato propri criteri di individuazione e modalità di gestione delle zone silenziose, facendo riferimento, ad esempio, a Linee Guida di progetti Life (QUADMAP, HUSH) o alle zone classificate in Classe I nel Piano di classificazione comunale. Inoltre, sono stati frequenti i casi in cui, nei piani d'azione presentati, la tematica "zone silenziose" non è stata trattata, probabilmente a causa della mancanza di indicazioni precise sull'argomento. A partire dal 4° ciclo di attuazione della END, tuttavia, questa lacuna è stata colmata con l'emanazione del D.M. del 24 marzo 2022 n. 16 [12] e le valutazioni sulle zone silenziose dovranno far parte integrante del piano d'azione.

## 11 4<sup>A</sup> FASE DI APPLICAZIONE DELLA END E LE ELABORAZIONI PREGRESSE

La ciclicità quinquennale del processo di mappatura e piani d'azione prevista dalla END garantisce che il processo di gestione del rumore sia costantemente aggiornato alla situazione corrente. In questa ciclicità del processo dovrebbe essere salvaguardata una continuità nelle metodologie e procedure adottate, che garantisca l'omogeneità e perciò la comparabilità tra i risultati ottenuti nelle varie fasi di applicazione. In tal modo è possibile seguire l'evoluzione nel tempo della situazione acustica determinata dalle sorgenti mappate e valutare l'efficacia degli interventi realizzati con i piani d'azione.

È evidente, però, che i metodi e le procedure utilizzate in ambito della END debbano necessariamente adeguarsi al progresso tecnico-scientifico e alle evoluzioni normative, anche in un'ottica di una sempre maggiore standardizzazione a livello europeo. Le novità che sono introdotte per la 4<sup>a</sup> fase di applicazione della END e fin qui descritte si collocano proprio in questo processo di adeguamento all'evoluzione

tecnico-scientifica e normativa e sono di entità tale da rappresentare una netta discontinuità rispetto ai precedenti cicli di applicazione. Di seguito, sulla base di quanto descritto nei precedenti capitoli, sono riassunti i principali punti che segnano questa discontinuità.

- L'utilizzo del metodo CNOSSOS-EU, in sostituzione del metodo "ad interim" NMPB-Routes-96, rappresenta sicuramente la principale discontinuità. La stima dei livelli di rumore, tramite un metodo di calcolo standard, rappresenta il cuore del processo di mappatura e piani d'azione da cui derivano tutte le successive valutazioni (dati di esposizione, individuazione delle criticità, pianificazione degli interventi migliorativi del piano d'azione).

L'aggiornamento normativo introdotto con la direttiva delegata (UE) 2021/1226 ha come importante conseguenza che nel 4° ciclo di attuazione **non è prevista la possibilità di confermare, qualora se ne verificano le opportune condizioni<sup>3</sup>, la mappatura acustica predisposta per il precedente quinquennio** [14].

- La sezione 2.8 presente nel nuovo Allegato II della END, dedicata alla "Esposizione al rumore", rappresenta la procedura a cui i gestori dovranno far riferimento per la stima delle superfici, edifici e popolazione esposti a determinati intervalli di livelli Lden e Lnight.
- L'allineamento alla direttiva INSPIRE, il nuovo meccanismo digitale obbligatorio per lo scambio delle informazioni (Reportnet 3.0) impongono novità nel *Reporting Mechanism* e nei dati che dovranno essere forniti dai gestori per gli adempimenti della END.
- Il nuovo Allegato III della END, relativo alla determinazione degli effetti nocivi del rumore sulla salute, e le nuove indicazioni per i criteri da adottare per l'individuazione delle zone silenziose, che sono state fornite nel D.M. 24 marzo 2022 n. 16 [12], comporteranno sicuramente novità per i piani d'azione, in particolare per quanto riguarda l'individuazione e la gestione delle criticità.

## 12 CONCLUSIONI

L'esperienza maturata nelle tre fasi di applicazione della END fin qui realizzate permette di delineare il quadro delle principali problematiche tutt'ora aperte per le attività di mappatura e piani d'azione. Di particolare rilevanza, e perciò analizzate in questo documento, sono quelle relative ai criteri di individuazione degli assi principali e al criterio di individuazione delle aree critiche nei piani d'azione. Per queste problematiche, dove possibile, sono state fornite indicazioni per un possibile approccio operativo.

Il 4° ciclo di mappatura e piani d'azione (quinquennio 2022-2026) introduce importanti novità rispetto alle precedenti fasi di applicazione, di entità tale da rappresentare, di fatto, una netta discontinuità rispetto al passato. Le novità riguardano i nuovi Allegati II e III della END - relativi, rispettivamente, al nuovo metodo di calcolo dei livelli di rumore CNOSSOS-EU e alla procedura standard per la valutazione dell'esposizione al rumore e ai metodi di determinazione degli effetti nocivi -, l'allineamento della direttiva END alla direttiva INSPIRE, il nuovo meccanismo digitale obbligatorio di scambio delle informazioni (Reportnet 3.0) e, infine, le modalità per l'individuazione e la gestione delle zone silenziose, che sono state oggetto di specifico Decreto. Per un corretto approccio a queste novità il gestore dovrà fare costantemente riferimento alle disposizioni normative, alle indicazioni operative e alle Linee Guida del MiTE già disponibili sul sito dedicato alla direttiva 2002/49/CE [13], che saranno via via aggiornate e integrate dallo stesso Ministero.

---

<sup>3</sup> Le "opportune condizioni" si riferiscono, ad es., ad assi per i quali non si sono avute significative variazioni nelle caratteristiche della sorgente (es. flussi di traffico, pavimentazione) e di contesto territoriale in cui si inseriscono (es. edificato).

## 13 RIFERIMENTI NORMATIVI E DOCUMENTALI

- [1] Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.
- [2] D. Lgs. 194/2005 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”
- [3] Direttiva (UE) 2015/996 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
- [4] D. Lgs. 42/2017 “Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161”
- [5] 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
- [6] D.M. del 14 gennaio 2022 “Attuazione della direttiva (UE) 2020/367 della Commissione del 4 marzo 2020, riguardante la definizione di metodi di determinazione degli effetti nocivi del rumore ambientale, e della direttiva delegata (UE) 2021/1226 della Commissione del 21 dicembre 2020, riguardante i metodi comuni di determinazione del rumore.”
- [7] Direttiva (UE) 2020/367 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<sup>4</sup>
- [8] Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire)
- [9] D. Lgs 32 27 febbraio 2010 “Attuazione della direttiva 2007/2/CE, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (INSPIRE)”
- [10] Regolamento (UE) 2019/1010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 che armonizza gli obblighi di comunicazione nella normativa in materia di ambiente e modifica i regolamenti (CE) n. 166/2006 e (UE) n. 995/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 2002/49/CE, 2004/35/CE, 2007/2/CE, 2009/147/CE e 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti (CE) n. 338/97 e (CE) n. 2173/2005 del Consiglio e la direttiva 86/278/CEE del Consiglio.
- [11] 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.
- [12] D.M. del 24 marzo 2022 n. 16 “Definizione delle modalità per l'individuazione e la gestione delle zone silenziose di un agglomerato e delle zone silenziose in aperta campagna, in ottemperanza al comma 10-bis, articolo 4 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194”
- [13] <https://www.mite.gov.it/pagina/direttiva-2002-49-ce>
- [14] Aggiornamento delle linee guida per la predisposizione e consegna della documentazione digitale e dei metadati relativi alle mappature acustiche e mappe acustiche strategiche (D. Lgs. 194/05) - Dataset informativi georeferenziati – Metadati; Direzione Generale Valutazioni Ambientali -

---

<sup>4</sup> Con rettifica pubblicata sulla gazzetta ufficiale dell'Unione Europea L 110 dell'8 aprile 2020

Ministero della Transizione Ecologica – agg. settembre 2022. Disponibile in

<https://www.mite.gov.it/pagina/direttiva-2002-49-ce>

- [15] UNI TR 11327:2009 “Criteri per la predisposizione dei piani d'azione destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti”
- [16] D.M. 29/11/2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”
- [17] D.P.R. 142/2004 “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447”
- [18] D.P.C.M. 14/11/1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”
- [19] Maggi P., Angius S, Galbusera E., Pollini R., Confronto tra i metodi CNOSSOS-EU e NMPB-ROUTES-96 per le simulazioni del rumore stradale in diversi scenari, TCA2020 – 1° Convegno internazionale, in lingua italiana, sulla misura e controllo del rumore. 22-24 giugno 2020
- [20] Kok A., van Beek A., Amendments for CNOSSOS-EU Description of issues and proposed solutions, RIVM Letter report 2019-0023, Bilthoven (The Netherlands), 2019
- [21] UNI TS 11387:2010 “Linee guida alla mappatura acustica e mappatura acustica strategica - Modalità di stesura delle mappe”
- [22] Environmental Noise Guidelines for the European Region, Organizzazione mondiale della sanità, 2018
- [23] D.M. del 26 maggio 2022 n. 72 “Adozione delle linee guida per la redazione delle mappature acustiche in conformità ai criteri e alle specifiche indicate dalla direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2007”