

Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF)

Modifica del 30 maggio 2001

*Il Consiglio federale svizzero
ordina:*

I

L'ordinanza del 15 dicembre 1986¹ contro l'inquinamento fonico è modificata come segue:

L'allegato 5 è sostituito dal nuovo testo qui annesso.

II

La presente modifica entra in vigore il 1° giugno 2001.

30 maggio 2001

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Moritz Leuenberger
La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

¹ RS 814.41

Allegato 5
(art. 40 cpv. 1)

Valori limite d'esposizione al rumore degli aerodromi civili

1 Campo d'applicazione e definizioni

¹ I valori limite d'esposizione giusta la cifra 2 valgono per il rumore del traffico aereo sugli aerodromi civili.

² Per aerodromi civili s'intendono gli aeroporti nazionali di Basilea, Ginevra e Zurigo, gli altri aerodromi titolari di una concessione e i campi d'aviazione.

³ Per velivoli piccoli s'intendono gli aeromobili con, al decollo, un peso massimo consentito uguale o inferiore a 8618 kg.

⁴ Per velivoli grandi s'intendono gli aeromobili con, al decollo, un peso massimo consentito superiore a 8618 kg.

⁵ Il rumore prodotto sugli aerodromi civili dalle officine di riparazione, dalle imprese di manutenzione e da impianti d'esercizio simili è equiparato al rumore degli impianti dell'industria e delle arti e mestieri (Allegato 6 cifra 1).

2 Valori limite d'esposizione al rumore

21 Valori limite d'esposizione in L_{rk} per il rumore del traffico di velivoli piccoli

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	L_{rk} in dB(A)	L_{rk} in dB(A)	L_{rk} in dB(A)
I	50	55	65
II	55	60	70
III	60	65	70
IV	65	70	75

22 Valori limite d'esposizione in L_r per il rumore del traffico globale di velivoli piccoli e grandi

Oltre ai valori limite d'esposizione in L_{rk} , per il rumore del traffico globale sugli aerodromi civili sui quali circolano velivoli grandi valgono i valori limite d'esposizione seguenti:

221 Valori limite d'esposizione in L_{r1} per il giorno (ore 6-22)

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	L_{r1} in dB(A)	L_{r1} in dB(A)	L_{r1} in dB(A)
I	53	55	60
II	57	60	65
III	60	65	70
IV	65	70	75

222 Valori limite d'esposizione in L_{rn} per la prima (ore 22-23), la seconda (ore 23-24) e l'ultima ora della notte (ore 5-6)

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	L_{rn} in dB(A)	L_{rn} in dB(A)	L_{rn} in dB(A)
I	43	45	55
II	47/50 ¹	50/55 ¹	60/65 ¹
III	50	55	65
IV	55	60	70

¹ I valori più alti valgono per la prima ora della notte (ore 22-23).

23 Valori limite d'esposizione in \overline{L}_{max}

Oltre ai valori limite d'esposizione in L_{rk} , per il rumore del traffico sugli aerodromi civili sui quali circolano esclusivamente elicotteri (eliporti) valgono i valori limite d'esposizione seguenti in \overline{L}_{max} :

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	\overline{L}_{max} in dB(A)	\overline{L}_{max} in dB(A)	\overline{L}_{max} in dB(A)
I	70	75	85
II	75	80	90
III	80	85	90
IV	85	90	95

3 Determinazione del livello di valutazione L_{rk} per il rumore del traffico di velivoli piccoli**31 Principi**

¹ Il livello di valutazione L_{rk} per il rumore del traffico di velivoli piccoli è la somma del livello energetico medio Leq_k , ponderato A, e della correzione del livello K :

$$L_{rk} = Leq_k + K$$

² Il livello energetico medio di rumore Leq_k è determinato per il numero medio di movimenti di volo (numero di movimenti di volo n), durante un'ora di traffico di punta medio.

³ È considerato movimento di volo ogni atterraggio e ogni decollo effettuato da velivoli piccoli. Le manovre di riattaccata contano come due movimenti di volo.

32 Numero di movimenti di volo n per gli aerodromi civili esistenti

Per gli aerodromi civili esistenti, il numero di movimenti di volo n è calcolato nel modo seguente:

- a. si determinano i sei mesi di un anno d'esercizio nei quali il traffico è più intenso;
- b. si calcola, per la durata di questi sei mesi, il numero medio di movimenti per ciascuno dei sette giorni della settimana; le medie di ciascuno dei due giorni della settimana nei quali il traffico è più intenso sono designate $N1$ e $N2$;
- c. a partire da $N1$ e $N2$ si calcola n effettuando la media sulle dodici ore diurne, secondo la formula seguente:

$$n = (N1 + N2) / 24$$

33 Numero di movimenti di volo n per gli aerodromi civili nuovi

¹ Per gli aerodromi civili che vengono costruiti o modificati, il numero di movimenti di volo n è calcolato sulla base delle previsioni di sviluppo del traffico.

² Se non è possibile stabilire previsioni dettagliate, n è calcolato a partire dal numero annuo di movimenti di volo N previsti, secondo la formula seguente:

$$n = (N \cdot 2,4) / (365 \cdot 12)$$

34 Correzioni del livello

La correzione del livello K è calcolata a partire dal numero annuo di movimenti di volo N , secondo la formula seguente:

$$K = 0 \quad \text{per } N < 15\,000$$

$$K = 10 \cdot \log (N/15\,000) \quad \text{per } N \geq 15\,000$$

4 Determinazione del livello di valutazione L_r per il traffico globale sugli aerodromi civili con traffico di velivoli grandi

41 Principi

¹ Per il rumore del traffico globale sugli aerodromi civili sui quali circolano velivoli grandi, il livello di valutazione L_r per l'attività aerea determinante viene calcolato separatamente per il giorno (ore 6-22), per la prima (ore 22-23), la seconda (ore 23-24) e l'ultima ora della notte (ore 5-6).

² Per il rumore del traffico globale sugli aerodromi civili sui quali circolano velivoli grandi, il livello di valutazione diurno L_{r_i} viene calcolato come segue a partire dal livello di valutazione L_{r_k} per velivoli piccoli e L_{r_g} per velivoli grandi:

$$L_{r_i} = 10 \cdot \log (10^{0,1 \cdot L_{r_k}} + 10^{0,1 \cdot L_{r_g}})$$

³ Per il rumore prodotto dal traffico di velivoli grandi, il livello di valutazione diurno L_{r_g} è la somma del livello energetico medio Leq_g , ponderato A, prodotto dall'esercizio degli aeromobili nel lasso di tempo che va dalle ore 6 alle 22 nella media annua:

$$L_{r_g} = Leq_g$$

⁴ Il livello di valutazione L_{r_n} , per la notte per il rumore prodotto dal traffico di velivoli grandi è il livello energetico medio Leq_n ponderato A, calcolato come media su un'ora prodotto dall'esercizio degli aeromobili nel lasso di tempo che va dalle 22 alle 23, dalle 23 alle 24 e dalle 5 alle 6 nella media annua:

$$L_{r_n} = Leq_n$$

42 Attività aerea determinante

¹ I livelli medi Leq_g e Leq_n sono determinati sulla base dei dati d'esercizio.

² Per gli aerodromi civili in via di costruzione o modificazione, l'attività aerea è calcolata sulla base delle previsioni di sviluppo del traffico.

³ I voli effettuati dopo la seconda (ore 23-24) e prima dell'ultima ora della notte (ore 5-6) sono computati nella seconda ora della notte (ore 23-24).

5 Determinazione del livello di rumore massimo medio \bar{L}_{max} per gli eliporti

¹ Per gli eliporti, il livello di rumore massimo medio \bar{L}_{max} è la media energetica del livello di rumore massimo di un numero rappresentativo di sorvoli o di passaggi.

² Le misurazioni per determinare il livello di rumore massimo medio \bar{L}_{max} devono essere effettuate o con il sonometro regolato su «SLOW» o con il registratore di livello regolato alla velocità di scrittura di 16 mm/s.

Per mantenere il parallelismo d'impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.