

# Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF)

## Modifica del 12 aprile 2000

---

*Il Consiglio federale svizzero  
ordina:*

I

L'ordinanza del 15 dicembre 1986<sup>1</sup> contro l'inquinamento fonico è modificata come segue:

*Art. 1 cpv. 4*

*Abrogato*

*Art. 32 cpv.1 secondo periodo*

<sup>1</sup> ... Come tali valgono in particolare, per il rumore degli aerodromi con traffico di velivoli grandi, le esigenze più severe e, per il rumore degli altri impianti fissi, le esigenze minime secondo la norma SIA 181 della Società svizzera degli ingegneri e degli architetti.

*Art. 36 cpv. 2*

<sup>2</sup> Al momento della determinazione del rumore, si terrà conto delle future variazioni delle immissioni foniche. In particolare si terrà conto delle variazioni delle immissioni causate dalla costruzione di nuovi impianti oppure dalla modifica o dal risanamento d'impianti esistenti, se al momento della determinazione i progetti erano già pubblicati.

*Art. 37 cpv. 1, 3 e 4*

<sup>1</sup> Per le strade, gli impianti ferroviari e gli aerodromi, l'autorità esecutiva registra in un catasto (catasto dei rumori) le immissioni foniche ammesse in virtù delle decisioni di costruzione, modifica o risanamento di tali impianti.

<sup>3</sup> Le immissioni foniche registrate nel catasto dei rumori sono determinanti ai fini della delimitazione e dell'allacciamento di zone edificabili, del rilascio delle autorizzazioni di costruzione e di provvedimenti d'isolamento acustico per edifici già esistenti.

<sup>4</sup> Le autorità esecutive inviano il catasto dei rumori all'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio. La determinazione delle immissioni foniche

<sup>1</sup> RS 814.41

prodotte in territorio svizzero dall'aeroporto Basilea-Mulhouse è di competenza dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

*Art. 37a*          Controllo

<sup>1</sup> Per le strade, gli impianti ferroviari e gli aeroporti, l'autorità esecutiva rileva periodicamente le immissioni foniche e le comunica all'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio.

<sup>2</sup> Nel caso in cui è accertato o è lecito attendersi che, a lungo andare, le immissioni foniche divergano sostanzialmente da quelle registrate nel catasto dei rumori, l'autorità esecutiva dispone le misure necessarie all'esecuzione della presente ordinanza.

*Art. 38 cpv. 2 e 3*

<sup>2</sup> Le immissioni foniche degli aeroplani sono di regola determinate mediante calcoli. Tali calcoli vanno eseguiti secondo lo stato riconosciuto della tecnica. L'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio raccomanda le procedure di calcolo idonee.

<sup>3</sup> *ex cpv. 2*

*Art. 48 lett. c*

*Abrogato*

II

<sup>1</sup> L'allegato 5 è modificato secondo la versione qui annessa.

<sup>2</sup> L'allegato 8 cifre 22 e 31 capoverso 2 è modificato come segue:

*Cifra 22 periodo introduttivo*

Per il rumore del traffico aereo civile degli aeroporti militari, oltre ai valori limite d'esposizione in L<sub>r</sub> valgono i valori limite d'esposizione in L<sub>r</sub> giusta l'allegato 5, qui di seguito denominati L<sub>r<sub>z</sub></sub>:

*Cifra 31 cpv. 2*

<sup>2</sup> Il livello di valutazione L<sub>r<sub>z</sub></sub> è determinato giusta l'allegato 5 cifre 3 e 4, analogamente al relativo livello L<sub>r</sub> per gli aeroporti civili.

III

L'abrogazione e la modifica del diritto vigente sono regolamentate conformemente al testo annesso.

IV

La presente ordinanza entra in vigore il 1° maggio 2000.

12 aprile 2000

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Adolf Ogi

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

2061

*Allegato 5*  
(art. 40 cpv. 1)

## Valori limite d'esposizione al rumore degli aerodromi civili

### 1 Campo d'applicazione e definizioni

<sup>1</sup> I valori limite d'esposizione di cui alla cifra 2 valgono per il rumore del traffico aereo sugli aerodromi civili.

<sup>2</sup> 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.

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

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

<sup>5</sup> 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 (All. 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  $L_{r_t}$  diurni (ore 06-22)**

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	$L_{r_t}$ in dB(A)	$L_{r_t}$ in dB(A)	$L_{r_t}$ in dB(A)
I	55	57	60
II	57	60/65 <sup>1</sup>	65/67 <sup>1</sup>
III	60	65	70
IV	65	70	75

<sup>1</sup> I valori superiori valgono per gli aeroporti nazionali di Basilea, Ginevra e Zurigo.

**222 Valori limite d'esposizione in  $L_{r_n}$  notturni**

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	$L_{r_n}$ in dB(A)	$L_{r_n}$ in dB(A)	$L_{r_n}$ in dB(A)
I	48	50	58
II	55	57	65
III	55	57	65
IV	60	62	70

**23 Valori limite d'esposizione in  $\bar{L}_{max}$** 

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

Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione	Valore limite d'immissione	Valore d'allarme
	$\bar{L}_{max}$ in dB(A)	$\bar{L}_{max}$ in dB(A)	$\bar{L}_{max}$ 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 $L_{r_k}$ per il rumore del traffico di velivoli piccoli**

#### **31 Principi**

<sup>1</sup> Il livello di valutazione  $L_{r_k}$  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:

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> È considerato movimento di volo ogni atterraggio e ogni decollo effettuato da velivoli piccoli. Le manovre d'atterraggio 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 dei 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**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sub>r</sub> per il traffico globale sugli aerodromi civili con traffico di velivoli grandi**

### 41 **Principi**

<sup>1</sup> Per il rumore del traffico globale sugli aerodromi civili sui quali circolano velivoli grandi, il livello di valutazione L<sub>r</sub> viene calcolato separatamente per l'esercizio determinante per la fascia oraria diurna (ore 06-22) e per quella notturna.

<sup>2</sup> Per il rumore del traffico globale sugli aerodromi civili sui quali circolano velivoli grandi, il livello di valutazione diurno L<sub>r<sub>d</sub></sub> viene calcolato come segue a partire dal livello di valutazione L<sub>r<sub>k</sub></sub> per velivoli piccoli e L<sub>r<sub>g</sub></sub> per velivoli grandi:

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

<sup>3</sup> Per il rumore prodotto dal traffico di velivoli grandi, il livello di valutazione diurno L<sub>r<sub>g</sub></sub> è la somma del livello energetico medio Leq<sub>g</sub>, ponderato A, prodotto dall'esercizio degli aeromobili durante la fascia oraria diurna (ore 06-22) nella media annua, e della correzione del livello K:

$$L_{r_g} = Leq_g + K$$

in cui K = -2 per gli aeroporti di Basilea, Ginevra e Zurigo

e K = 0 per gli altri aerodromi con traffico di velivoli grandi.

<sup>4</sup> Per gli aeroporti nazionali di Basilea, Ginevra e Zurigo, il livello di valutazione notturno L<sub>r<sub>n</sub></sub> è il livello energetico medio Leq<sub>n</sub>, ponderato A, calcolato su tre ore, prodotto dall'esercizio degli aeromobili durante le fasce orarie 22-24 e 05-06 nella media annua:

$$L_{r_n} = Leq_n$$

<sup>5</sup> Per gli altri aerodromi il livello di valutazione notturno L<sub>r<sub>n</sub></sub> è il livello energetico medio Leq<sub>n</sub>, calcolato su un'ora, prodotto dall'esercizio degli aeromobili durante la fascia oraria 22-23:

$$L_{r_n} = Leq_n$$

### 42 **Attività aerea determinante**

<sup>1</sup> I livelli medi Leq<sub>g</sub> e Leq<sub>n</sub> sono determinati sulla base dei dati d'esercizio.

<sup>2</sup> Negli aerodromi civili in via di costruzione o modificazione, l'attività aerea è calcolata sulla base delle previsioni di sviluppo del traffico.

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.



*Annesso*  
(Cifra III)

## **Abrogazione e modifica del diritto vigente**

1. Sono abrogate:

- a. l'ordinanza del DFTCE del 23 novembre 1973<sup>2</sup> concernente le zone di rumore degli aerodromi di Basilea-Mulhouse, Ginevra-Cointrin e Zurigo;
- b. l'ordinanza del DFTCE del 9 marzo 1984<sup>3</sup> concernente le zone di rumore degli aerodromi regionali in concessione.

2. L'ordinanza del 23 novembre 1994<sup>4</sup> sull'infrastruttura aeronautica (OSIA) è modificata come segue:

### *Art. 39*                   Principi

<sup>1</sup> I decolli e gli atterraggi di voli non commerciali sono vietati fra le ore 22 e le ore 6.

<sup>2</sup> I decolli e gli atterraggi di voli commerciali sono limitati fra le ore 22 e le ore 6 conformemente alle prescrizioni degli articoli 39a e 39b.

<sup>3</sup> L' esercente dell'aerodromo può, in circostanze imprevedute e straordinarie, accordare deroghe alle prescrizioni giusta i capoversi 1 e 2. Egli notifica tali deroghe all'Ufficio federale.

<sup>4</sup> Non sottostanno a limitazioni gli atterraggi d'emergenza nonché i decolli o gli atterraggi per voli di ricerca e di salvataggio, voli delle aeroambulanze e degli aeromobili adibiti a compiti di polizia, voli per l'aiuto in caso di catastrofe, voli di aeromobili militari svizzeri e voli di aeromobili di Stato autorizzati dall'Ufficio federale.

<sup>5</sup> Il numero di decolli e atterraggi fra le ore 22 e le ore 6, nonché i tipi di aeromobili impiegati, devono figurare nella statistica degli aerodromi.

<sup>6</sup> L'impresa di trasporti aerei adotta la massima cautela nella pianificazione dei voli fra le ore 22 e le ore 6.

### *Art. 39a*                   Limitazioni relative ai voli commerciali sugli aeroporti nazionali di Ginevra e Zurigo

<sup>1</sup> I decolli dagli aeroporti nazionali di Ginevra e Zurigo sono:

- a. consentiti fra le ore 22 e le ore 24:
  1. per voli commerciali con una distanza di volo non stop di oltre 5000 km con aeromobili le cui emissioni foniche non superano l'indice di rumore 98;

<sup>2</sup> RU 1973 1966, 1981 1363, 1984 321

<sup>3</sup> RU 1984 321

<sup>4</sup> RS 748.131.1

2. per gli altri voli commerciali con aeromobili le cui emissioni foniche non superano l'indice di rumore 96;

b. vietati fra le ore 24 e le ore 6.

<sup>2</sup> Gli atterraggi di voli commerciali sugli aeroporti nazionali di Ginevra e Zurigo sono:

a. consentiti tra le ore 22 e le ore 24 e dopo le ore 5;

b. vietati fra le ore 24 e le ore 5.

<sup>3</sup> I decolli o gli atterraggi in ritardo rispetto al piano di volo sono consentiti al massimo sino alle ore 00.30.

*Art. 39b* Limitazioni relative ai voli commerciali sugli altri aerodromi

<sup>1</sup> I decolli e gli atterraggi di voli commerciali dagli altri aeroporti sono:

a. consentiti fra le ore 22 e le ore 23 con aeromobili le cui emissioni foniche non superano l'indice di rumore 87;

b. vietati fra le ore 23 e le ore 6.

<sup>2</sup> I decolli e gli atterraggi di voli commerciali sui campi d'aviazione sono vietati fra le ore 22 e le ore 6.

*Art. 39c* Emissione fonica determinante

L'indice di rumore determinante è la media aritmetica dei due valori d'ammissione misurati lateralmente e flyover di un tipo di aeromobile, calcolata secondo la norma dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale ICAO, allegato 16, volume 1, capitolo 3<sup>5</sup>.

*Sezione 3: Zone di rumore (Art. 40–47)*

*Abrogata*

*Disposizione transitoria*

I decolli di voli commerciali giusta l'articolo 39a capoverso 1 lettera a numero 1 sono autorizzati sino al 31 marzo 2002 anche con aeromobili le cui emissioni foniche superano l'indice di rumore 98.

2061

<sup>5</sup> Ottenibile presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna.