



COMPANIA NAȚIONALĂ AEROPORTURI BUCUREȘTI

Calea Bucureștilor Nr.224 E
Otopeni-România

www.bucharestairports.ro

LIBERUL ACCES LA INFORMAȚIA DE MEDIU

În conformitate cu prevederile HG nr. 878/2005 privind accesul publicului la informația privind mediul, CN "Aeroporturi București" pune la dispoziția publicului următoarele informații:

	Descriere succintă	Denumire	Condiții de disponibilizare a informației
1.	Informații privind actele de reglementare	Activități / Măsuri Avize, Acorduri, Autorizații	Informații disponibile la cerere, pe suport hârtie și suport electronic
2.	Hărți strategice de zgomot aeroportuar	Factori, activități sau măsuri care afectează sau pot afecta mediul Zgomot	Informații disponibile pe site – ul companiei
3.	Planuri de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului aeroportuar ambiental	Activități / Măsuri Planuri și Programe de acțiune	
4.	Declarații de politică în domeniul calității, protecției mediului, securității și sănătății în muncă	Strategii și politici	Informație disponibilă pe site – ul companiei

5.	Calitatea apelor uzate / Monitorizare calitate ape / Analize fizico chimice / Indicatori	Starea elementelor de mediu Apa	Informații disponibile la cerere, pe suport hârtie și suport electronic
6.	Calitatea aerului / Monitorizare calitate aer / Analize fizico chimice / Indicatori	Starea elementelor de mediu Aer și atmosferă	Informații disponibile la cerere, pe suport hârtie și suport electronic
7.	Gestiunea deșeurilor	Factori, activități sau măsuri care afectează sau pot afecta mediul Deșeuri	Informații disponibile la cerere, pe suport hârtie și suport electronic

Buletin informativ cu privire la impactul asupra mediului a activităților CN "Aeroporturi București" SA

CN "Aeroporturi București" SA recunoaște obligația sa de a proteja mediul. Abordarea la nivelul companiei este cea a unei dezvoltări "durabilă și respectuoasă" față de mediu, abordare care vizează nu numai protejarea sănătății publice și a mediului natural, dar și continuitatea în timp a transportului aerian.

Politica de mediu a Companiei este permanent conectată la tendințele globale de protecție a mediului, așa cum apar ele în urma evenimentelor internaționale. Mai mult, implicarea în programele internaționale de mediu transformă compania în promotor al integrării cercetării dezvoltării și a implementării rezultatelor acesteia la nivelul platformei aeroportuare.

CN "Aeroporturi București" SA stabilește, documentează, implementează și menține un sistem de management integrat calitate/mediu/ssm, în conformitate cu cerințele standardelor ISO 9001, ISO 14001 și ISO 45001 și acordă o importanță deosebită reducerii

impactului asupra mediului, încercând permanent să echilibreze cerințele în domeniul aviației cu cerințele de protecția mediului. Compania este dezvoltată și gestionată în conformitate cu toate reglementările naționale și internaționale în domeniu.

Politica de mediu a companiei este adusă la cunoștința partenerilor, furnizorilor, angajaților precum și tuturor părților interesate. Sunt menținute permanent servicii pentru clienți în vederea răspunderii la comentariile și sugestiile venite de la aceștia. Toate lucrările desfășurate pe platforma aeroportuară au la bază îmbunătățirea performanței în domeniile: zgomot, calitate aer, consum de energie, protecția apelor, gestionarea deșeurilor, protecția solului.

CN Aeroporturi București monitorizează permanent calitatea factorilor de mediu. Astfel, în conformitate cu strategia de mediu a companiei:

La Aeroportul Internațional Henri Coandă București:

- Apele menajere / tehnologice sunt preepurate local și apoi evacuate, prin intermediul stațiilor de pompare, în canalizarea Orașului Voluntari;
- Apele uzate pluviale sunt preepurate, înainte de evacuarea în Valea Pasărea, la Hală Echipamente Speciale, parcuri publice, Stație alimentare combustibili, Hangar Tarom etc;
- Calitatea apelor uzate se monitorizează lunar, prin determinări efectuate de prestatori externi autorizați.

La Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu:

- Apele menajere / tehnologice sunt evacuate în canalizarea Municipiului București;
- Apele pluviale sunt evacuate în Valea Saulei;
- Calitatea apelor uzate se monitorizează lunar, prin determinări efectuate de prestatori externi autorizați.

Efectuarea măsurărilor pentru determinarea / monitorizarea calității factorilor de mediu este o cerință impusă prin Autorizațiile de Mediu aferente activităților desfășurate la cele două puncte de lucru.

Anual, CN "Aeroporturi București" SA monitorizează calitatea aerului în următoarele puncte: centrale termice Aeroport Internațional Henri Coandă, platforme aeroportuare Aeroport Internațional Henri Coandă și Aeroport Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu, comunități învecinate.

Datele înregistrate în Rapoartele de încercări emise de prestatorul autorizat de servicii stau la baza justificării încadrării concentrațiilor poluanților atmosferici (la emisie / imisie) în limitele prevăzute de legislația în vigoare.

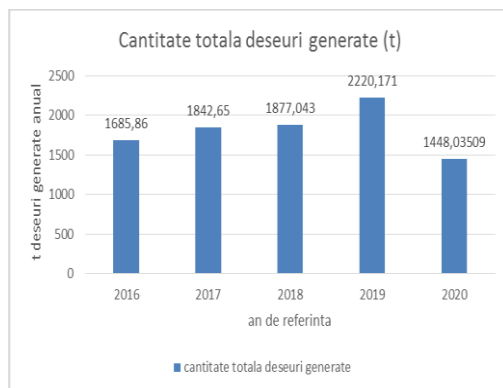
CN "Aeroporturi București" SA monitorizează și transmite (lunar / semestrial / anual / la cerere) Agențiilor pentru Protecția Mediului (Ilfov și București) starea calității factorilor de mediu.

În domeniul managementului deșeurilor, abordarea CN "Aeroporturi București" are în vedere următoarele aspecte:

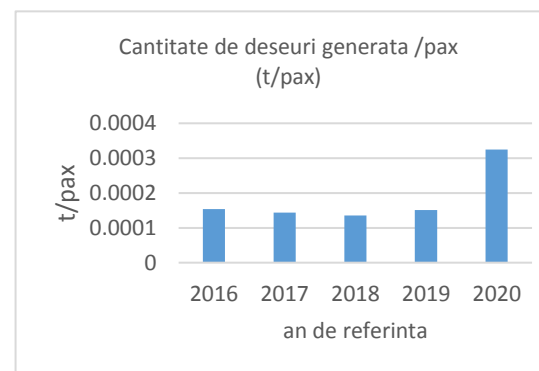
- Diminuarea cantității de deșeuri generate și evacuate în mediu, cu implementarea principiilor legate de reducerea la sursă, colectarea selectivă, reciclarea, re folosirea și valorificarea deșeurilor
- Identificarea posibilităților de valorificare și / sau eliminare eficientă a deșeurilor generate din activitate
- Adaptarea practicilor de management astfel încât să poată fi respectate cerințele legale privind gestionarea deșeurilor

La Compania Națională "Aeroporturi București" SA, colectarea selectivă se realizează „la sursă” pentru toate tipurile de deșeuri rezultate din activitatea desfășurată.

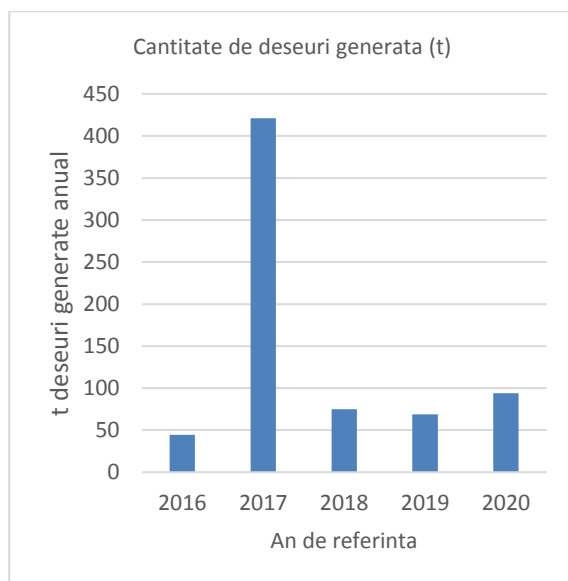
Deșeurile colectate selectiv (hârtie/carton, materiale plastice, DEEE, sticlă etc) sunt stocate temporar pe platforme de depozitare temporară, până la preluarea lor de către prestatorul de servicii cu care CNAB are contract, în recipiente de diferite volume, funcție de cantitatea de deșeuri generată. Toate deșeurile generate sunt valorificate/eliminate prin prestatorii de servicii autorizați.



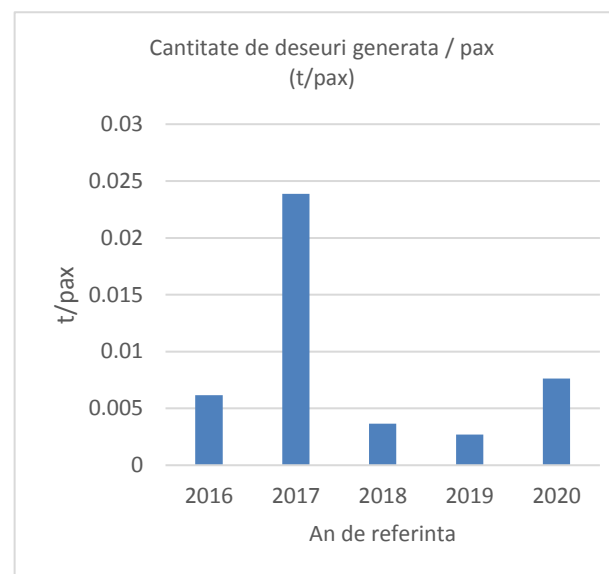
Aeroport Internațional Henri Coandă București



Aeroport Internațional Henri Coandă București



Aeroport Internațional București Baneasa



Aeroport Internațional București Băneasa

CN "Aeroporturi București" SA participă cu ambele aeroporturi în Programul global *Airport Carbon Accreditation*.

Airport Carbon Accreditation este unul dintre cele mai importante programe ale ACI Europe, lansat în 2009, fiind administrat de o structură independentă, ai cărei membri sunt reprezentanți ai Comisiei Europene, Programului ONU pentru Mediu, Organizației Aviației Civile Internaționale, Conferinței Europene a Aviației Civile, Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene.

Amprenta de carbon a CN "Aeroporturi București" – puncte de lucru Aeroport Internațional Henri Coandă București și Aeroport Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu cuprinde inventarul:

- emisiilor directe de CO₂ provenite din surse proprii / aflate sub controlul direct al companiei
- emisiilor indirecte de CO₂ rezultate din consumul de energie electrică.

Aeroport International Henri Coandă București

Emisii

2019 v 2018 v 2017 v 2016 v 2015 v 2014 v 2013 v 2012 v 2011

Emisii	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
(t CO ₂)	12,371.56	15,888.82	16,832.19	15,819.14	15,193.18	16,180.66	16,927.68	18,846.11	16,871.29
(tCO ₂ /pasager)	0,00084	0,00115	0,00131	0,00144	0,0016	0,0019	0,0022	0,0026	0,0033

Emisii anuale surse "Scop 1" și "Scop 2"

2019 v 2018 v 2017 v 2016 v 2015 v 2014 v 2013 v 2012 v 2011

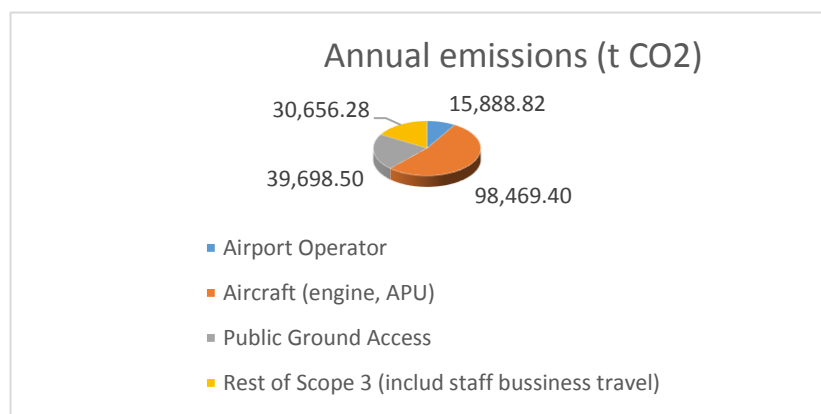
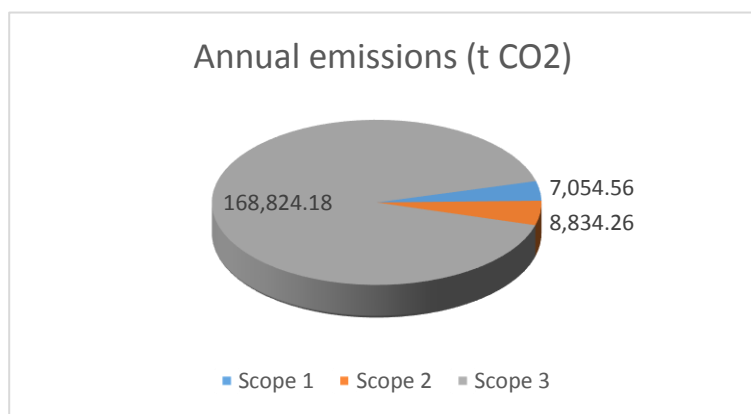
Surse	2019 Emisii anuale (t CO ₂)	2018 Emisii anuale (t CO ₂)	2017 Emisii anuale (t CO ₂)	2016 Emisii anuale (t CO ₂)	2015 Emisii anuale (t CO ₂)	2014 Emisii anuale (t CO ₂)	2013 Emisii anuale (t CO ₂)	2012 Emisii anuale (t CO ₂)	2011 Emisii anuale (t CO ₂)
Scop 1	6,216.54	7,054.56	7,194.64	7,022.03	6,093.49	7,328.10	7,164.23	7,080.73	7,062.33
Scop 2	6,155.02	8,834.26	9,637.55	8,797.11	9,099.69	8,852.56	9,763.45	11,765.38	9,808.96
Total	12,371.56	15,888.82	16,832.19	15,819.14	15,193.18	16,180.66	16,927.68	18,846.11	16,871.29

Suplimentar, Nivelul 3 *Optimizare* a presupus:

- includerea evidențelor privind angajamentul terților în reducerea amprentei de carbon
- includerea emisiilor rezultate din decolarea / aterizarea aeronavelor și acces pe suprafață pentru pasageri și personal
- includerea emisiilor rezultate din călătoriile de afaceri
- identificarea și clasificarea, pe cât posibil, a părților interesate pe care aeroportul le poate influența și ghida
- alocarea de roluri și responsabilități clare pentru angajarea și facilitarea parteneriatelor cu părțile interesate etc.

Angajament: *Reducerea anuală a emisiilor de carbon în vederea atingerii scopului final, acela de a deveni carbon neutru în anul 2025.*

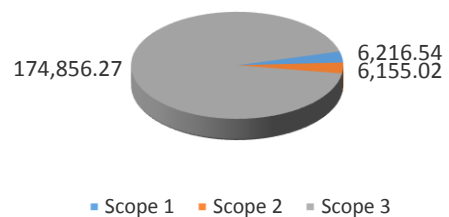
Sursa	Emisii anuale (tCO2) 2018
Scope 1	7,054.56
Scope 2	8,834.26
Scope 3	168,824.18
Total	184,713.00



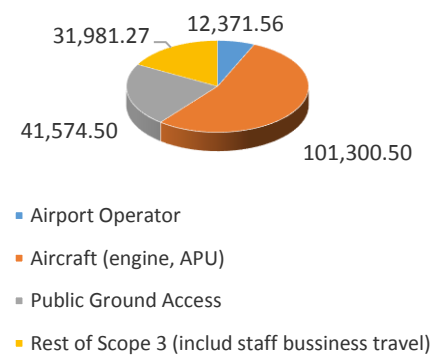
	Emisii anuale (t CO ₂) 2018	%
Airport Operator	15,888.82	8.6
Aircraft (engine, APU)	98,469.40	53.3
Public Ground Access	39,698.50	21.5
Rest of Scope 3 (includ staff bussiness travel)	30,656.28	16.6
Total	184,713.00	

Sursa	Emisii anuale (t CO ₂) 2019
Scope 1	6,216.54
Scope 2	6,155.02
Scope 3	174,856.27
Total	187,227.83

Annual emissions (t CO₂)



Annual emissions (t CO₂)



	Emisii anuale (t CO₂) 2019	%
Airport Operator	12,371.56	6.6
Aircraft (engine, APU)	101,300.50	54.1
Public Ground Access	41,574.50	22.2
Rest of Scope 3 (includ staff bussiness travel)	31,981.27	17.1
Total	187,227.83	

Aeroport Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu

Sursa	2019 Emisii anuale (t CO₂)	2018 Emisii anuale (t CO₂)	2017 Emisii anuale (t CO₂)	2016 Emisii anuale (t CO₂)
Scop 1	232.98	265.78	230.70	181.73
Scop 2	404.67	639.54	739.95	672.80
Total "Scop 1" si "Scop 2"	637.65	905.32	970.65	854.53

	2019	2018	2017	2016
(t CO₂)	637.65	905.32	970.65	855
(tCO₂/pasager)	0,0249882	0,0440523	0,055078	0,1183227

Măsuri de reducere a zgomotului aflate în desfășurare și informații privind proiectele de reducere a zgomotului aflate în faza de pregătire

Aeroport Internațional Henri Coandă București

I. Măsuri menținute:

- Rularea aeronavelor pe platformă este permisă numai la un regim de turație al motoarelor minimal care să permită deplasarea aeronavei.
- La rularea pentru intrarea în pozițiile de staționare, aeronavele nu vor opri în curbe, pentru a evita turarea suplimentară a motoarelor la repunerea în mișcare.
- Ieșirea aeronavelor din pozițiile de staționare se face numai cu echipamente de tractare/împingere sau prin power back (vezi AIP România). Utilizarea reversoarelor de tracțiune este interzisă.
- Rularea aeronavelor cu anvergura aripilor mai mare de 52 m este permisă numai cu motoarele 1 și 4 la ralenti.
- APU poate fi menținut în funcțiune maxim 15 minute după BLOCK ON TIME și poate fi pornit cu maximum 30 de minute înainte de STD. Pentru a reduce disconfortul în zonele adiacente aeroportului, Comandanții sunt rugați să evite folosirea inversorului de jet după aterizare, în consens cu exploatarea în siguranță a aeronavei, în special între 23:00 și 07:00 LT. TWR va aproba funcționarea cu motoarele la turația de ralenti.
- Permise pentru testarea la sol în plus față de ralenti trebuie să fie solicitată înainte de orice operațiune de acest fel. Toate testele cu motoarele la o turație mai mare de decât cea de ralenti trebuie să se facă numai pe platforma încercări motoare, în intervalul 06:00-23:00 LT, cu mențiunea că testarea pentru aeronavele capitol 2 va fi permisă numai între 09:00-17:00 LT, respectiv pentru aeronave capitol 3 numai între 06:00-23:00 LT. Aeronavele cu elice se vor clasifica drept capitol 3.

Operarea pe rute standard de decolare și aterizare pentru diminuarea zgomotului se efectuează ca procedură operațională pentru a permite reducerea zgomotului aerian și a impactului acestuia asupra populației. Operarea procedurilor de zbor se realizează în conformitate cu cele aprobate de AACR și publicate în AIP. În conformitate cu obiectivele serviciilor de trafic aerian definite de Regulamentul UE 923/2013, controlorii de trafic aerian pot solicita sau aproba cereri de deviere ale aeronavelor de la rutele publicate, cu scopul menținerii siguranței traficului aerian și al fluidizării acestuia.

II. Acțiuni pe care administrația aeroportuară intenționează să le întreprindă în următorii 5 ani

Zgomotul produs prin activitatea aeroporturilor nu poate fi eliminat, dar poate fi gestionat într-o manieră responsabilă. Pornind de la faptul că zgomotul aeronavelor este perceput adesea de comunitate ca una din sursele importante de disconfort, Regulamentul UE nr 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului prevede necesitatea gestionării zgomotului aeronavelor într-o "abordare echilibrată", cuprinzând patru elemente principale:

- Reducerea zgomotului la sursă
- Amenajarea și gestionarea terenului
- Proceduri operaționale de reducere a zgomotului
- Restricții de operare

Propunerile de mai jos sunt în spiritul abordării echilibrate avut în vedere de regulamentul UE nr. 598 din 16 aprilie 2014

Reducerea zgomotului la sursă

Prin mijloace specifice, administratorul aeroportului încurajează companiile aeriene să opereze cu aeronave care se încadrează în Capitol 4 și, începând din 2020, aeronave corespunzătoare Capitolului 14.

Procentaj aeronave:

Aeroport Internațional Henri Coandă București

Aeroport Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu

Capitol ICAO	Procent % 2018	Procent % 2019	Procent % 2020	Procent % 2021	Capitol ICAO	Procent % 2018	Procent % 2019	Procent % 2020
Capitol 4	70,48	80,77	74,94	73,61	Capitol 4	35,59	41,00	46,59
Capitol 14	2,68	4,74	7,93	13,62	Capitol 14	0,43	0,28	0,00
Alte capitole	26,84	14,49	17,13	12,77	Alte capitole	63,98	58,72	53,41
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	Total	100,00	100,00	100,00

La nivelul CN "Aeroporturi București" a fost stabilit un index de zgomot derivat din Indexul ACI Europe – Airport Council International Europe, pe baza căruia să poată fi stimulată pe viitor, pe principii economice, performanța de zgomot în operarea aeronavelor companiilor aeriene.

Amenajarea și gestionarea teritoriului:

Administratorul aeroportului va colabora îndeaproape cu administrațiile învecinate, în vederea stabilirii modului de utilizare a terenurilor din vecinătatea culoarelor de zbor. O zonare a teritoriului din vecinătatea aeroportului constituie o informație de care trebuie să se țină seama atât în acordarea autorizațiilor de construire, cât și la elaborarea/revizuirea PUG.

Administratorul aeroportului va organiza conferințe de popularizare a aspectelor de zgomot și a măsurilor de protecție anti-zgomot pentru reprezentanți ai autorităților și ai cetățenilor localităților din proximitatea culoarelor de zbor.

Codul Aerian, în vigoare din 19 iunie 2020, include, printre altele:

Art. 63. - (1) Aerodromurile civile certificate din România pentru care există obligația realizării hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune aferente, precum și criteriile care stau la baza realizării acestora, sunt stabilite prin hotărâre a Guvernului, la inițiativa autorității publice centrale pentru protecția mediului.

(2) Administratorii aerodromurilor civile certificate din România prevăzute la alin. (1) au obligația ca, atunci când elaborează programe de dezvoltare a infrastructurii de aerodrom, să utilizeze cartarea zgomotului în vederea previzionării impactului activităților viitoare asupra vecinătăților aerodromurilor.

(3) Autoritățile administrației publice locale au obligația integrării în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului a hărților strategice de zgomot prevăzute la alin. (1), precum și a programelor de dezvoltare specificate la alin. (2), împreună cu rezultatele cartării zgomotului.

(4) Metodologia de cartare a zgomotului în vederea previzionării impactului activităților existente și viitoare de pe un aerodrom asupra vecinătăților acestuia, se aprobă prin hotărâre a Guvernului, la inițiativa autorității publice centrale pentru protecția mediului.

Art. 64. - (1) Autoritățile administrației publice locale care administrează teritoriile aflate în vecinătatea aerodromurilor au obligația realizării unei zonări acustice a vecinătăților aerodromurilor civile prin utilizarea metodologiei de cartare a zgomotului prevăzută la art. 63 alin. (4).

(2) Zonele de protecție acustică a vecinătăților fiecărui aerodrom civil certificat din România se integrează, împreună cu restricțiile asociate, prin grija autorităților administrației publice locale, în documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului, cu respectarea reglementărilor europene și naționale din domeniul evaluării impactului asupra mediului.

(3) Autoritățile administrației publice locale au obligația realizării unor politici de dezvoltare și amenajare a teritoriilor aflate în vecinătatea aerodromurilor civile certificate din România, luând în considerare restricțiile asociate zonelor de protecție acustică.

Conform prevederilor *Ordinului 318 din 2020* privind aprobarea procesului de urmat pentru adoptarea restricțiilor de operare referitoare la zgomot, definite la art. 2 pct. 6 din Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE, și desemnarea autorităților pentru protecția mediului responsabile cu stabilirea restricțiilor de operare referitoare la zgomot și monitorizarea acestora, în baza evaluării de zgomot, administrațiile aeroportuare solicită autorităților administrației publice locale care administrează localitățile aflate în jurul aeroporturilor pe o rază de 30 km să ia în considerare în planul de urbanism general zonele liniștite și zonele identificate în hărțile strategice de zgomot cu valori mai mari decât valorile-limită și să stabilească prin regulamentul local de urbanism aferent planului urbanistic general restricții și recomandări specifice care să conducă la o izolare fonică adecvată a locuințelor față de zgomotul exterior, precum și interzicerea construirii de construcții noi de învățământ și/sau de sănătate.

CN "Aeroporturi București" SA organizează periodic conferințe pe diverse teme, printre care și pe tematica zgomotului. La întâlniri sunt invitați să participe reprezentanți ai comunităților învecinate, reprezentanți ai autorităților, publicul interesat.

Proceduri operaționale de reducere a zgomotului:

Realizarea unui studiu privind posibilitatea de reconfigurare a rutelor standard de plecare/sosire, acolo unde este posibil, în condițiile neafectării siguranței traficului

Amendarea *AIP România*, cap. 2.21 "Noise abatement procedures" cu următoarele prevederi specifice aeronavelor care operează pe Aeroportul Internațional Henri Coandă București:

"In order to reduce aircraft noise and emissions, ATC gives clearances allowing continuous descent (CD) traffic situation permitting. Continuous descent can be planned based on track distance information of the STAR or, when vectored, on estimated track distance provided by ATC."

Se va analiza posibilitatea distribuirii unei părți a traficului pe timp de noapte, de pe 08L pe 08R, respectiv decolări de pe 26R pe 26L.

Segmentele finale ale apropierii sau inițiale ale decolării nu pot fi mutate/deviate deoarece acestea ar avea un impact major asupra siguranței zborului.

Direcțiile și lungimile segmentelor finale de apropiere ale procedurilor instrumentale pentru AIHCB și AIBBAV nu pot fi modificate deoarece acestea sunt necesare aeronavei pentru a urmări unghiul de coborâre de 3° utilizat de echipamentul ILS pentru ghidarea pe verticală a aeronavei în condiții de vizibilitate redusă.

Redistribuirea aterizărilor de pe pista 08L la pista 08R se aplică curent, atâta timp cât ambele piste sunt deschise.

Pentru AIHCB se vor implementa măsuri CDA, urmând a fi publicate în AIP. Acestea vor avea efect până în punctul de începere a coborârii în vederea aterizării, aproximativ 13 km față de pragul pistei.

În prima jumătate a anului 2020 a fost planificată revizuirea procedurilor de zbor instrumentale de la AIHCB, ocazie cu care au fost reexamineate posibilitățile de optimizare a traiectoriilor, luând în calcul cerințele de reducere a zgomotului.

La data prezentei, Romatsa derulează proiecte pentru revizia / optimizarea tuturor procedurilor de zbor instrumental existente și implementează noi proceduri (PBN, SID).

Restricții de operare

Având un număr mai mare de 50 000 de mișcări în ultimii trei ani, AIHCB se încadrează în categoria aeroporturilor care intră sub incidența prevederilor Regulamentului (UE) nr. 598 din 16 aprilie 2014.

În cadrul AIHCB nu există restricții de operare privind "aeronaive cu marja mică de certificare".

În cazul AIHCB, un pas important în aplicarea Regulamentului îl reprezintă *instrumentul de monitorizare categorie "aeronave cu marja mică de certificare"*.

Astfel, ***Studiul privind inventarierea și clasificarea aeronavelor cu marja mică de certificare și cuantificarea contribuției acestora la ambianța acustică din aria de influență a AIHCB***, realizat de CNAB, reprezintă instrumentul pe baza căruia pot fi fundamentate anumite decizii și cuprinde următoarele:

- a) inventar al tuturor aeronavelor cu acces la AIHCB și companiilor cărora le aparțin, cu caracteristicile de certificare la zgomot aferente;
- b) cartare strategică diferențiată a zgomotului pentru AIHCB, generală sau pe arii restrânse, care cuantifică contribuțiile "aeronavelor cu marja mică de certificare" prin:
 - cartarea zgomotului pentru întreaga flotă ce accede la AIHCB în condiții de emisii reale, emisiile de calcul ale "aeronavelor cu marja mică de certificare" fiind corectate cu diferența de emisie înscrisă în documentele de certificare;
 - cartarea zgomotului pentru situația în care "aeronaivele cu marja mică de certificare" ar fi înlocuite cu aeronave de aceeași capacitate, dar cu parametri de certificare de valori conforme;
 - evaluarea diferențelor de niveluri de zgomot între cele două situații, cuantificându-se surplusul de nivel de zgomot datorat existenței "aeronavelor cu marja mică de certificare";

c) evaluarea numărului de persoane expuse și a diferențelor corespunzătoare celor două situații la intervalele de niveluri de zgomot tipice (cu lățimea de 5 dB) și la subintervale ale acestora pentru observații mai detaliate.

Concluzie studiu: În condițiile unui număr mic de mișcări ale aeronavelor cu marja mică de conformitate, respectiv 3216 mișcări din totalul de 122991 mișcări înregistrate în anul 2018 pe Aeroportul Internațional Henri Coandă București, rezultatele modelării au relevat o contribuție redusă a acestei categorii de aeronave la nivelurile de zgomot echivalent L_{zsn} și L_n reglementate.