

**Aprilie 2026**

### **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:

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Descriere succintă</b>	<b>Denumire</b>	<b>Condiții de disponibilizare a informației</b>
1.	Informații privind actele de reglementare	Activități / măsuri Avize, Acorduri, Autorizații	Informații disponibile la cerere, pe suport hartie si 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 si reducerea zgomotului aeroportuar ambiental	Activități / Masuri Planuri si Programe de actiune	

4.	Declarații de politica in domeniul calității, protecției mediului, securității si sănătății in muncă	Strategii si 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 si suport electronic
6.	Calitatea aerului / Monitorizare calitate aer / Analize fizico chimice/ Indicatori	Starea elementelor de mediu  Aer si atmosferă	Informații disponibile la cerere, pe suport hârtie si suport electronic
7.	Gestiunea deșeurilor	Factori, activități sau măsuri care afectează sau pot afecta mediul  Deșeuri	Informații disponibile la cerere, pe suport hârtie si suport electronic

## **Buletin Informativ**

cu privire la impactul asupra mediului a activităților CN “ Aeroporturi București” SA

Protecția mediului, prioritate a lumii contemporane, regăsită în Strategia de la Lisabona și Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene este însușită de Guvernul României, exprimată prin promovarea unor politici sustenabile în ceea ce privește capitalul uman și natural.

CN “Aeroporturi București” răspunde acestei cerințe, investind în dezvoltarea gradului de conștiință și a simțului responsabilității față de mediu, prin abordări care vizează menținerea echilibrului nu numai pentru sănătatea publică și mediul înconjurător ci și pentru dezvoltarea durabilă a Companiei.

Politica de mediu a CN “Aeroporturi București” 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 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, ISO 45001 și acordă o importanță deosebită reducerii impactului negativ asupra mediului, încercând permanent să echilibreze cerințele în domeniul aviației cu cerințele de protecție a mediului. Compania este dezvoltată și gestionată în conformitate cu toate reglementările naționale și internaționale în domeniu.

Politica de mediu a companiei este adusă la cunoștință 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 resurse epuizabile, 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 si apoi evacuate, prin intermediul statiilor de pompare, in canalizarea oraşului Voluntari;
- Apele uzate pluviale sunt preepurate, înainte de evacuarea in Valea Pasărea, la Hala Echipamente Speciale, parcări publice, stație alimentare combustibil, 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 in canalizarea Municipiului București;
- Apele pluviale sunt evacuate in Valea Saulei;
- Calitatea apelor uzate se monitorizează lunar, prin determinări efectuate de prestatori externi autorizați.

Efectuarea măsurătorilor 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 in urmatoarele puncte: centrale termice Aeroport Internațional Henri Coandă si Aeroport Internațional Bucuresti Băneasa – Aurel Vlaicu.

Datele înregistrate in Rapoartele de încercari emise de prestatorul autorizat de servicii stau la baza justificării încadrării concentrațiilor poluanților atmosferici (la emisie) in limitele prevazute de legislația in vigoare.

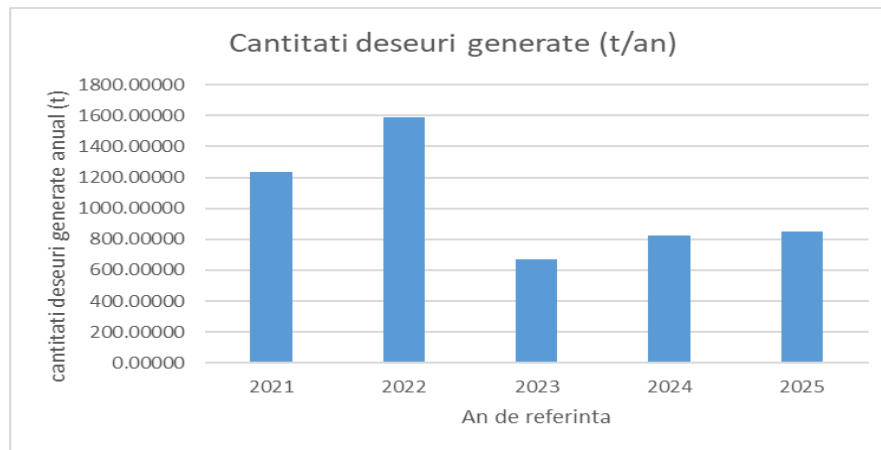
CN “Aeroporturi București” SA monitorizează si transmite (lunar / semestrial / anual / la cerere) Agențiilor pentru Protecția Mediului (Ilfov si București) starea calității factorilor de mediu.

In domeniul managementului deșeurilor, abordarea CN “Aeroporturi București” are in vedere urmatoarele aspecte:

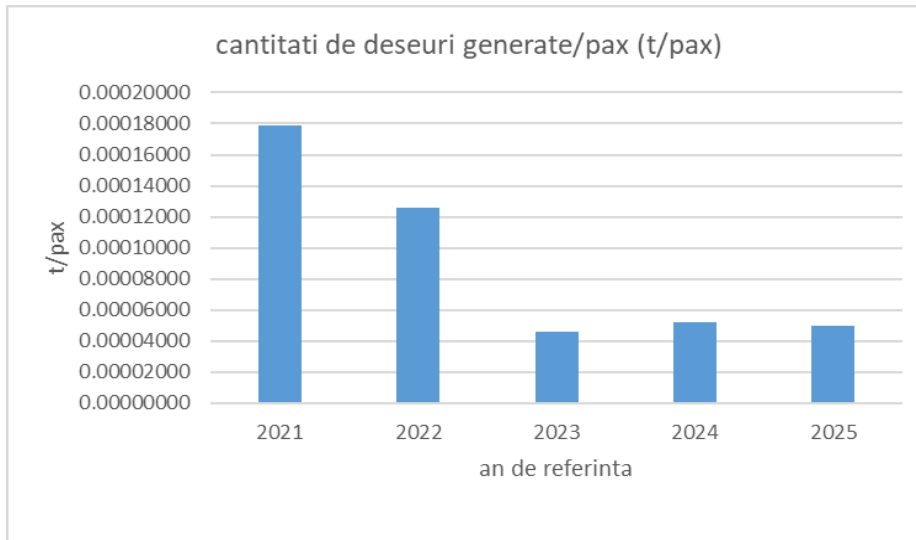
- Diminuarea cantității de deșeuri generate si evacuate în mediu, cu implementarea principiilor legate de reducerea la sursă, colectarea selectivă, reciclarea, re folosirea si valorificarea deșeurilor;
- Identificarea posibilităților de valorificare și / sau eliminare eficientă a deșeurilor generate din activitate;
- Adaptarea practicilor de management astfel încat 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.

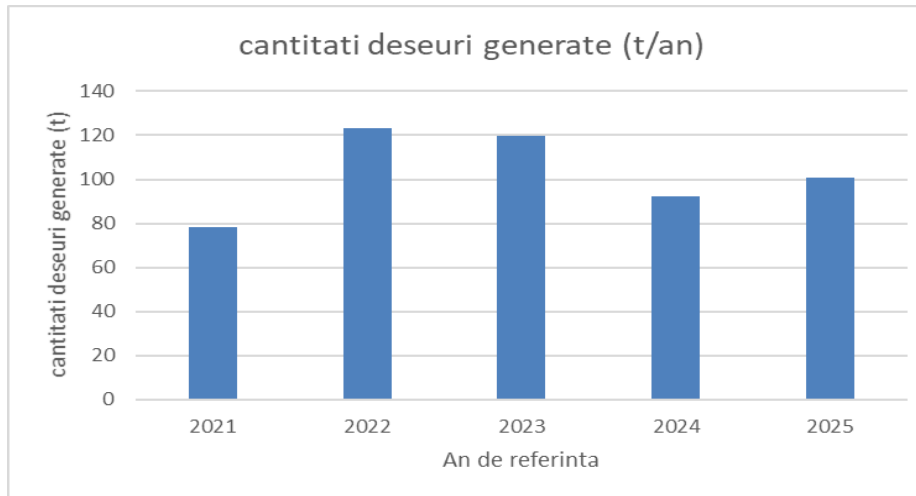
Deșeurile colectate selectiv (hârtie / carton, materiale plastice, DEEE, sticlă, textile, etc) sunt stocate temporar pe platforme de depozitare temporară, până la preluarea lor de către prestatorul de servicii cu care CNAB are contract, în recipiente de diferite volume, în funcție de cantitatea de deșeuri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



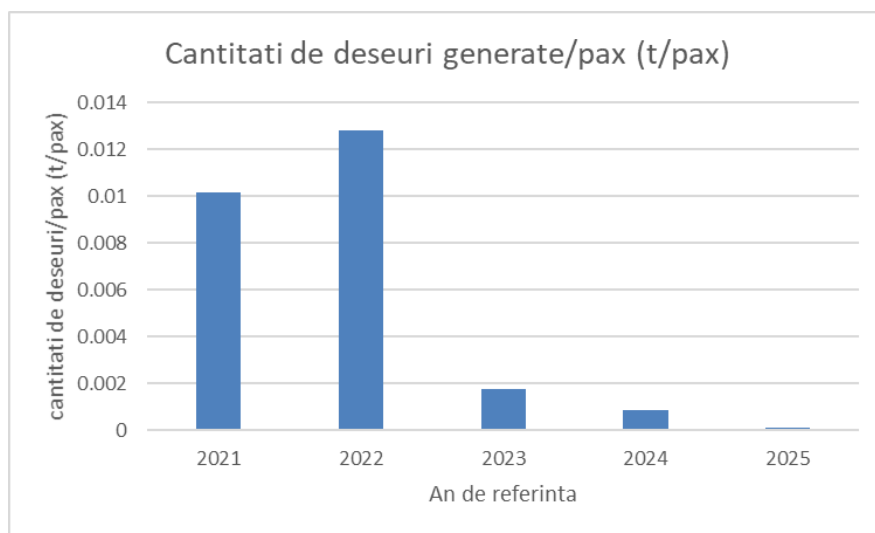
Aeroport Internațional Henri Coandă București



### Aeroport Internațional Henri Coandă București



### Aeroportul Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu



Aeroportul Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu

## **PROGRAMUL ACA- ACI**

CN “ Aeroporturi București” SA participă cu ambele aeroporturi in Programul Global Airport Carbon Accreditation.

Airport Carbon Accreditation este unul din cele mai importante programe ale ACI Europe, lansat in 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. Certificatele acordate de ACI sunt date în urma auditării activităților aeroportuare, a calculului emisiilor de carbon rezultate din activitățile aeroportuare conform Greenhouse Gas Protocol (cel mai utilizat standard mondial pentru măsurarea, gestionarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) provenite din activitățile companiilor, lanțurilor valorice și acțiunile de atenuare. Acesta clasifică emisiile în trei categorii (Scope 1, 2 și 3) pentru a ajuta organizațiile să-și cuantifice impactul climatic și verificarea acestora de către un verificator independent, autorizat. Auditul ACI trebuie să

identifice anual, dovezi obiective de reducere a emisiilor de carbon asociate activităților aeroportuare, prin calcularea indicatorului tCO<sub>2</sub>/ pax, care trebuie să fie descendent.

Amprenta de carbon a CN “Aeroporturi București”- puncte de lucru Aeroport Internațional Henri Coandă București și Aeroport Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu – se calculează cu ajutorul softului ACERT furnizat de către ACI, soft care respectă cerințele standardelor din grupa ISO 14064 și cuprinde inventarul:

- emisiilor directe de CO<sub>2</sub> provenite din surse proprii / aflate sub controlul direct al companiei (Scope 1)
- emisiilor indirecte de CO<sub>2</sub> rezultate din consumul de energie electrica (Scope 2).
- emisii din alte surse asociate activităților aeroportuare (Scope 3)

**Emisii anuale surse “Scope 1” și “Scope2” Aeroport International Henri Coanda Bucuresti - OTP**

**2025 v 2024 v 2023 v 2022 v 2021 v 2019**

<b>Emissions Source</b>	<b>2025 Annual emmissions (tCO2)</b>	<b>2024 Annual emmissions (tCO2)</b>	<b>2023 Annual emmissions (t CO2)</b>	<b>2022 Annual Emissions (t CO2)</b>	<b>2021 Annual Emissions (t CO2)</b>	<b>2019 Annual Emissions (t CO2)</b>
<b>Scope 1</b> “Direct Emissions” – emissions from airport controlled sources	5426	5061,2	4,876.0	5,478.0	6,084.1	6,216.54
<b>Scope 2</b> “Energy Indirect Emissions” – emissions from purchased electricity (location based and Market base)	Loc-bas 6301	Loc-bas 6319,6	Loc-bas 6,116.80	5,785.30	5,888.0	6,155.02
	Mkt-bas 7985	Mkt-bas 8000,0	Mkt-bas 14.314,3	821	0	8,796.23
<b>Total</b> “Scope 1” and “Scope 2”	<b>11,727 13.411</b>	<b>11.380,9 13.061,2</b>	<b>10,992.7 19.190,30</b>	<b>11,263.0 6,299.0</b>	<b>11,972.1 6,084.1</b>	<b>12,371.56 15,012.77</b>
<i>Scope 3 – emissions from other sources related to the airport activities</i>	243.838	228.849	253.147,0	151.591,64	112.412,0	174.856.27

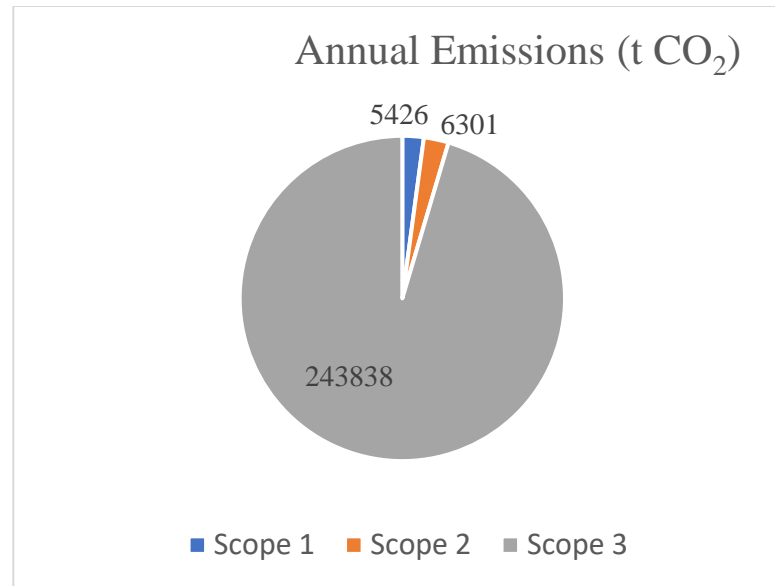
**Absolute & Relative footprint 2025 v 2024 v 2023 v 2022 v 2021 v 2019**

<b>Year</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2019</b>
Absolute footprint ( t CO2)	11.727	11.380,9	10,992,7	11,273.0	11,972.1	12,371.56
Relative benchmarks (tCO2/passenger)	<b>0,0006</b>	<b>0,00071</b>	<b>0,00075</b>	<b>0,000890</b>	<b>0,001730</b>	<b>0,000841</b>

**Numar de pasageri 2025 v 2024 v 2023 v 2022 v 2021 v 2020 v 2019**

<b>Year</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Passenger number	17.005.524	15.946.791	14.630.715	12.600.623	6.914.610	4.456.577	14.704.376

<b>Sursa</b>	<b>Emisii anuale (t CO<sub>2</sub>) 2025</b>
<b>Scope 1</b>	5426
<b>Scope 2</b>	6301
<b>Scope 3</b>	243.838
<b>Total</b>	<b>255.565</b>



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, conform politicii actuale.

**Emisii anuale surse “Scope 1” si “Scope 2” Aeroport Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu - BBU**

**2025 v 2024 v 2023 v 2022 v 2021 v 2019**

Source	2025 Annual Emissions ( t CO2)	2024 Annual Emissions ( t CO2)	2023 Annual Emissions ( t CO2)	2022 Annual Emissions ( t CO2)	2021 Annual Emissions ( t CO2)	2019 Annual Emissions ( t CO2)
Scope 1 ”Direct Emmisions”	345	317,9	402,7	289.65	174.32	232.98
Scope 2 ”Energy Indirect Emissions”	495 699	412,0 521,5	448,4 1049,4	491.50 91.10	488.65 0.00	526.43 678.67
<b>Total “Scope 1” and “Scope 2”</b>	<b>840</b>	<b>729,90 839,40</b>	<b>851,1 1452,1</b>	<b>781.15 380.75</b>	<b>663.00 174.32</b>	<b>759.00 912.00</b>

**2025 v 2024 v 2023 v 2022 v 2021 v 2019**

YEAR	2025	2024	2023	2022	2021	2019
Absolute footprint (t CO2)	840	729,90 839,40	851,1 1452,1	781.15 380.75	663.00 174.32	759.00 912.00
Relative benchmarks (tCO2/passenger)	0,00424	0,00682 0,0078	0,0124 0,0213	0,081151 0,039589	0,086250 0,022636	0,029744 0,035739

**Numar de pasageri 2025 v 2024 v 2023 v 2022 v 2021 v 2020 v 2019**

YEAR	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Passenger number	694.718	107.087	68.135	9.624	7.687	12.329	25.518

GHG Protocol este esențial pentru companiile care doresc să-și stabilească obiective climatice credibile și să raporteze transparent progresele înregistrate.

## **Măsuri de reducere a zomotului 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 sa 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 Romania).
- 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 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.
- Permișunea 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 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. Actiuni pe care administrația aeroportuară intenționează să le întreprindă

Comunicarea continuă a CNAB cu instituțiile implicate în gestionarea zgomotului aeronautic din perioada 2017-2021 a condus la un progres semnificativ la nivel național privind procesul de reglementare. Astfel, au fost susținute activ prin consultări:

- dezvoltarea Legii de zgomot din 2019;
- modificarea codului aerian;
- actualizarea informațiilor privind operațiunile aeronautice în AIP România (consultare cu ROMATSA).

**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, care se aplică gradual:

- 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 avute în vedere de Regulamentul UE nr. 598 din 16 aprilie 2014.

## Reducerea zgomotului la sursă

Administratorul aeroportului va propune spre consultare cu operatorii aerieni (conform reglementărilor) un sistem de stimulare a utilizării aeroportului de către aeronave silențioase, printr-un sistem de taxare diferențiată. *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

<b>Capitol ICAO</b>	<b>Procent % 2020</b>	<b>Procent % 2021</b>	<b>Procent % 2022</b>	<b>Procent % 2023</b>	<b>Procent % 2024</b>
Capitol 4	74,94	73,61	71,68	70,30	68,96
Capitol 14	7,93	13,62	15,82	19,70	22,86
Alte capitole	17,13	12,77	12,50	10	8,18
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Aeroport Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu

<b>Capitol ICAO</b>	<b>Procent % 2020</b>	<b>Procent % 2021</b>	<b>Procent % 2022</b>	<b>Procent % 2023</b>	<b>Procent % 2024</b>
Capitol 4	46,59	27,97	45,32	45,70	47,43
Capitol 14	0,00	0,96	1,49	2,38	3,05
Alte capitole	53,41	71,07	53,19	51,92	49,52
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Operatorul Aerian trebuie să prezinte “CertIFICATELE DE ZGOMOT (ACUSTICE)” emise de autoritatea competentă care atestă conformarea cu standardele de certificare acustică, aplicabile pentru aeronavele din flotă care efectuează zboruri la/de la AIHCB/AIBB-AV în conformitate cu Anexa 16 la Convenția Aviației Civile Internaționale (Convenția de la Chicago – 07.12.1944), Vol I “Aircraft Noise”, cap.3.

Probele tehnologice pentru funcționarea motoarelor se vor efectua doar în programul aprobat și cu acordul reprezentanților administratorului de aerodrom.

### **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 și a hărților strategice de zgomot prevazute la alin. (1), precum si 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 318/2020* 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.

În urma rezultatelor obținute din interpretarea hărților de zgomot din anul 2021, s-au determinat următoarele:

- Un număr total de 11.193 de persoane (dintr-un total de 60.099 persoane) au fost afectate de zgomot de-a lungul a 24 ore, ceea ce înseamnă 18.62 % din total. În anul 2016, un număr total de 15.536 de persoane

au fost afectate de zgomot de-a lungul a 24 ore. Aceasta înseamnă o scădere de 38,8 % în 2021 față de 2016.

- În toată zona din jurul aeroportului, 2.770 clădiri dintr-un total de 21.756 au fost afectate de zgomot de-a lungul a 24 ore, ceea ce înseamnă 12.73 % din total. În anul 2016, un număr de 6030 locuințe au fost afectate de zgomot de-a lungul a 24 ore. Aceasta înseamnă o scădere de de 14.99 % în 2021 față de 2016.
- O suprafață totală de 63.55 km<sup>2</sup> a fost afectată de zgomot de-a lungul a 24 ore în anul 2021 comparativ cu anul 2016 cu o suprafață de 77.99 km<sup>2</sup>. Aceasta înseamnă o suprafață expusă la zgomot mai mică cu 19% în anul 2021 față de 2016.

Rezultatele cartării au indicat ca nu au existat depășiri ale limitelor de zgomot impuse prin cadrul legislativ operațional.

### **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.”*

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<sup>0</sup> 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. La data prezentei, Romatsa derulează proiecte pentru revizia / optimizarea tuturor procedurilor de zbor instrumental existente și implementează noi proceduri (PBN, SID).

### **Restricții de operare**

În conformitate cu pct. (9) din Regulamentul UE nr. 598/2014, restricțiile de operare sunt introduse numai atunci când alte măsuri ale abordării echilibrate nu sunt suficiente pentru a îndeplini obiectivele specifice de reducere a zgomotului. Drept urmare, nu sunt aplicabile la nivelul AIHCB, întrucât celelalte elemente ale abordării nu au fost implementate.

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 “aeronele cu marjă mică de certificare”.

“Aeronele cu marjă mică de certificare”: ULM, experimentale, certificat de zgomot la limită.

În cazul AIHCB, un pas important în aplicarea Regulamentului îl reprezintă *instrumentul de monitorizare categorie “aeronele cu marjă mică de certificare”*.

- a) inventar al tuturor aeronavelor cu acces la AIHCB și companiile 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 marjă mică de certificare” în diverse scenarii:
  - cartarea zgomotului pentru întreaga flotă ce accede la AIHCB în condiții de emisii reale, emisiile de calcul ale „aeronavelor cu marjă mică de certificare” fiind corectate cu diferența de emisie înscrisă în documentele de certificare;
  - cartarea zgomotului pentru situația în care „aeronele cu marjă mică de certificare” ar fi înlocuite cu aeronele de aceeași capacitate, dar cu parametri de certificare de valori conforme;

- evaluarea diferențelor de niveluri de zgomot între cele 2 situații, cuantificându-se surplusul de nivel de zgomot datorat existenței „aeronevelor 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.

Se urmărește continuarea colaborării active cu instituțiile implicate în gestionarea zgomotului aeronautic în vederea implementării eficiente a cerințelor legislative în vigoare, dar și pentru dezvoltarea proiectelor următoare – de exemplu furnizarea de date de trafic aerian și a datelor de cartare a zgomotului pentru autoritățile responsabile cu amenajarea teritoriului, zonarea acustică, cercetarea privind reducerea zgomotului la sursă și implementarea procedurilor operaționale de zbor.

În conformitate cu prevederile Legii 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, CN Aeroporturi București are obligația revizuirii HSZ și Planurilor de acțiune aferente, pentru Aeroportul Internațional Henri Coandă București, respectiv Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu 2023, până în luna mai 2028.

Strategia pe termen lung a CNAB ține cont de îndeplinirea obligațiilor potrivit legislației în vigoare privind gestionarea zgomotului pe aeroporturile CNAB. Datele în urma cartării sunt corelate cu evoluția traficului aerian în vederea determinării relației dintre cele două, drept urmare, având în perspectivă dezvoltarea CNAB în vederea creșterii traficului aerian într-un mod ce ține cont de protejarea populației din comunitățile învecinate, la expunerea la zgomot.

\*

\*       \*