

**INTERVENTO PREVISTO**

Il Gestore Aeroportuale in collaborazione con la Commissione Aeroportuale Ambiente - Rumore definirà per le procedure che regolano:

1. l'impiego dei motori aeronautici e degli APU durante le soste;
2. l'utilizzo della spinta inversa (reverse) in atterraggio;
3. le procedure di volo "antirumore" indicate dall'art.4 DM 31/10/97

**COMPONENTI AMBIENTALI**

La componente ambientale interessata dall'intervento è quella delle **EMISSIONI IN ATMOSFERA** e del **RUMORE** con particolare riferimento alle emissioni dovute all'impiego dei motori aeronautici e degli APU (Auxiliary Power Unit).

**OBIETTIVI**

L'ampiezza e il profilo delle impronte acustiche rappresentative dello scenario di traffico di un aeroporto sono influenzate, in particolare, dalle procedure operative in volo e da quelle a terra. I benefici ambientali vengono perseguiti predisponendo appropriate tecniche di volo e rotte preferenziali antirumore senza alterare i requisiti di sicurezza del volo (ENAC).

Il Gestore Aeroportuale in collaborazione con la Commissione Aeroportuale, definirà, in funzione degli scenari attuali e di quelli di previsione connessi agli interventi previsti dal Masterplan, le procedure da inserire nella documentazione AIP (Aeronautical Information Publication) alla sezione 21 "Procedure Antirumore" del documento AD 2 LIPX

**EFFETTI ATTESI**

L'intervento si propone di agire su:

**1. Componente ATMOSFERA**

Riduzione delle emissioni in atmosfera dovute alle sorgenti di tipo aeronautico come gli APU.

**2. Componente RUMORE**

Riduzione delle emissioni acustiche dovute alla regimentazione dell'utilizzo della spinta inversa e dell'uso degli APU.

**MODALITÀ DI FINANZIAMENTO**

La definizione delle procedure "antirumore", la loro implementazione nella regolamentazione interna dello scalo aeroportuale, l'ufficializzazione mediante la pubblicazione di un'ordinanza da parte di ENAC e la successiva verifica di attuazione da parte del Gestore Aeroportuale comportano dei costi di struttura difficilmente monetizzabili.

**TEMPISTICA**

La definizione delle procedure da adottare, il loro recepimento nel documento AIP e la conseguente pubblicazione, sono connesse alle tempistiche della Commissione Aeroportuale.

**LOCALIZZAZIONE**

Le procedure si applicheranno agli aeromobili sia durante la fase di sosta a terra sia durante le operazioni di decollo e atterraggio, con particolare riferimento ai percorsi di decollo e avvicinamento in fase di atterraggio.

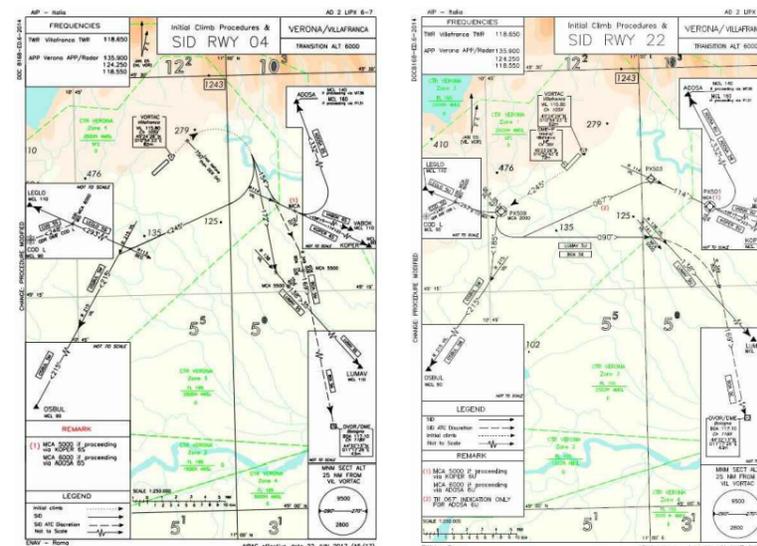
**PROGETTAZIONE**

La progettazione sarà eseguita da professionista individuato dal Gestore Aeroportuale nel rispetto del D. Lgs. 50/2016, con oneri a carico del Gestore stesso e sulla base delle indicazioni e soluzioni progettuali definite sulla scorta delle indicazioni della Commissione Aeroportuale.

Le procedure dovranno essere approvate da ENAC e ENAV oltre che dal Gestore al fine di verificarne la compatibilità con la sicurezza delle operazioni di volo e della movimentazione a terra degli aeromobili.

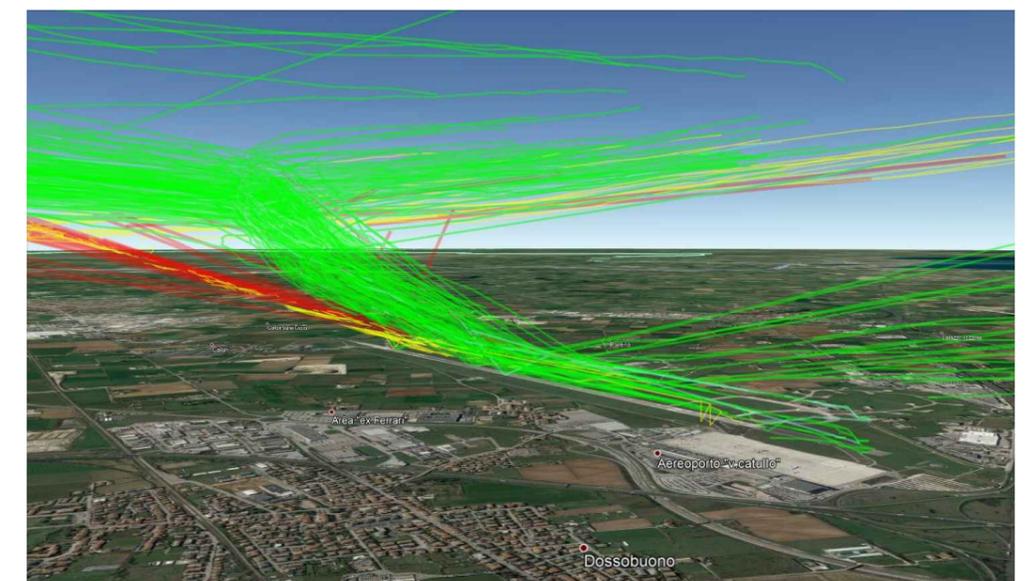
**CONTROLLO**

Le attività della Commissione Aeroportuale condurranno alla pubblicazione di una serie di procedure e istruzioni alle quali dovranno attenersi i piloti in partenza o arrivo sullo scalo di Verona Villafranca. Il Gestore Aeroportuale, l'ENAC e l'ENAV dovranno verificare l'effettiva applicazione delle procedure e garantirne il pieno rispetto.



**AIP - Aeroporto Verona**

21 PROCEDURE ANTIRUMORE	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p><b>1 Generalità</b> NIL</p> <p><b>2 Uso delle piste</b> 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne NIL</p> <p><b>3 Restrizioni al suolo</b> 1) Spinta inversa E' obbligatorio per tutti gli aeromobili in atterraggio l'uso della spinta inversa che non superi i limiti minimi indicati nel manuale di volo degli aeromobili, eccetto che per motivi di sicurezza. Il reverse non è consentito sull'apron 2) APU NIL 3) Prove Motori a) tutte le prove motori devono essere coordinate e supervisionate dall'Unità safety del gestore aeroportuale indirizzo e-mail: safety@aeroportoverona.it cell: +39 335 6595683 b) solo le prove motori al minimo sono consentite presso gli stand dei parcheggi se preventivamente coordinate con l'Unità safety del gestore aeroportuale c) le prove motori che superano il minimo (parziali o a pieno motore) devono essere coordinate in anticipo, almeno 6 ore prima, con l'Unità safety del gestore aeroportuale d) HR 2300-0500 (2200-0400): le prove motori che superano la potenza minima sono vietate, eccetto che per aeromobili da utilizzarsi subito.</p> <p><b>4 Attività addestrativa</b> NIL</p>	<p><b>General</b> NIL</p> <p><b>Use of RWY</b> 1) Departures NIL 2) Arrivals NIL 3) Night restrictions NIL</p> <p><b>Ground restrictions</b> 1) Reverse It is compulsory for all landing aircraft the use of reverse not exceeding minimum limits indicated in the aircraft flight manual, except for safety reasons. Power back is not allowed on apron 2) APU NIL 3) Engine run ups a) all engine run-ups must be coordinated with and supervised by Aerodrome operator airside safety unit e-mail address: safety@aeroportoverona.it mobile phone: +39 335 6595683 b) only idle engine run-ups are allowed at parking stands if previously coordinated with Aerodrome operator airside safety unit c) engine run-ups exceeding idle (partial or full power) are to be previously coordinated, at least 6 hours in advance, with Aerodrome operator airside safety unit d) HR 2300-0500 (2200-0400): engine run-ups that exceed idle power are forbidden, except for aircraft to be immediately employed.</p> <p><b>Training activity</b> NIL</p>



**Azioni M.01 e M.02 - Procedure Operative**