

## Metodologie di monitoraggio per le attività di trasporto aereo (Articoli 53 e 57)

### 1. METODOLOGIE DI CALCOLO PER LA DETERMINAZIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

#### Metodo A

Il gestore applica la formula seguente:

Consumo effettivo di carburante per ogni volo  $[t]$  = quantitativo di carburante contenuto nei serbatoi dell'aeromobile al termine del rifornimento per il volo  $[t]$  – quantitativo di carburante contenuto nei serbatoi dell'aeromobile al termine del rifornimento per il volo successivo  $[t]$  + rifornimento di carburante per il volo successivo  $[t]$ .

Se non viene effettuato il rifornimento per il volo in questione o per il volo successivo, il quantitativo di carburante contenuto nei serbatoi dell'aeromobile viene determinato al momento del posizionamento dei blocchi alle ruote all'uscita dell'aeromobile dalla piazzola di sosta (block-off) per il volo in questione o il volo successivo. Nel caso eccezionale in cui l'aeromobile svolga attività diverse dal volo, ad esempio nel caso di importanti interventi di manutenzione che comportano lo svuotamento dei serbatoi, dopo il volo per il quale si procede al monitoraggio del consumo di carburante, l'operatore aereo può sostituire il «Quantitativo di carburante contenuto nei serbatoi dell'aeromobile al termine del rifornimento per il volo successivo + Rifornimento di carburante per il volo successivo» con il «Quantitativo di carburante rimasto nei serbatoi all'inizio dell'attività successiva dell'aeromobile», secondo le indicazioni contenute nei registri tecnici.

#### Metodo B

Il gestore applica la formula seguente:

Carburante effettivamente consumato per ogni volo  $[t]$  = quantitativo di carburante rimasto nei serbatoi dell'aeromobile al momento del posizionamento dei blocchi alle ruote all'entrata dell'aeromobile in piazzola di sosta (block-on) al termine del volo precedente  $[t]$  + rifornimento di carburante per il volo  $[t]$  quantitativo di carburante contenuto nei serbatoi al block-on al termine del volo  $[t]$ .

Il momento di block-on può essere considerato il momento in cui il motore viene spento. Se un aeromobile non ha effettuato un volo prima del volo per il quale viene controllato il consumo di carburante, invece di utilizzare il «Quantitativo di carburante rimasto nei serbatoi dell'aeromobile al momento del posizionamento dei blocchi alle ruote all'entrata dell'aeromobile in piazzola di sosta (block-on) al termine del volo precedente» si può utilizzare il «Quantitativo di carburante rimasto nei serbatoi dell'aeromobile al termine della precedente attività dell'aeromobile», secondo le indicazioni contenute nei registri tecnici.

### 2. FATTORI DI EMISSIONE PER I CARBURANTI STANDARD

Tabella 1

#### Fattori di emissione di CO<sub>2</sub> dei carburanti per aviazione

Carburante	Fattore di emissione (t CO <sub>2</sub> /t carburante)
Benzina avio (AvGas)	3,10
Benzina per aeromobili (JET B)	3,10
Kerosene per aeromobili (jet A1 o jet A)	3,15

### 3. CALCOLO DELLA DISTANZA ORTODROMICA

Distanza [km] = distanza ortodromica [km] + 95 km

La «distanza ortodromica» è la distanza più breve tra due punti sulla superficie della Terra, approssimata usando il sistema di cui all'articolo 3.7.1.1, allegato 15, della convenzione di Chicago (WGS 84).

La latitudine e la longitudine degli aerodromi sono ricavate dai dati sull'ubicazione dell'aerodromo pubblicati nelle Aeronautical Information Publications («AIP») a norma dell'allegato 15 della convenzione di Chicago oppure da una fonte che utilizzi i dati AIP.

È consentito l'uso di distanze calcolate con un software o da terzi a condizione che la metodologia di calcolo si basi sulla formula riportata nella presente sezione, sui dati AIP e sulle prescrizioni della WGS 84.

---