Per Standard si intende qualunque prescrizione riguardante caratteristiche fisiche, configurazione, materiali, prestazioni o procedure, la cui uniforme applicazione è riconosciuta necessaria per la sicurezza o la regolarità della navigazione aerea internazionale ed alla quale gli Stati Contraenti si adegueranno in conformità con la Convenzione.

Nel caso in cui non sia possibile adeguarsi, è obbligatorio per lo Stato notificare tale impossibilità al Consiglio dell'ICAO a norma dell'articolo 38 della Convenzione.

Accanto agli standards sopra menzionati sono anche emanate le procedure applicative per i Servizi della Navigazione Aerea (PANS), che si caratterizzano in termini di complementarità agli standard (SARPS) senza acquisirne lo status relativo e che in sostanza contengono procedure raccomandate e materiali normativi considerati di eccessivo dettaglio per una loro caratterizzazione come SARPS, ma che in genere amplificano i principi di base degli Standard per fornire assistenza alla loro corretta implementazione da parte degli Enti interessati.

Tali procedure non richiedono la notifica all'ICAO di eventuali differenze applicative a livello di singolo Stato; le stesse sono comunque riportate in AIP-Italia la cui pubblicazione ed aggiornamento sono effettuate da ENAV S.p.A..

Le dotazioni, le configurazioni, le dislocazioni aeroportuali, ecc., per ogni Stato contraente la Convenzione ICAO, soggiacciono tutte a coefficienti,

---

(seguito nota 16)

-Volume V Utilizzazione dello Spettro delle Radiofrequenze

•ANNEX 11 Servizi del Traffico Aereo
•ANNEX 12 Ricerca e Soccorso
•ANNEX 13 Investigazione sull'Accident e Incident degli Aeromobili
•ANNEX 14 Aerodromi
–Volume I - Disegno degli aerodromi ed Operazioni
–Volume II - Eliporti
•ANNEX 15 Servizi Informazioni Aeronautiche
•ANNEX 16 Protezione Ambientale
–Volume I Rumore degli aeromobili
–Volume II Emissioni dei Motori degli Aeromobili
•ANNEX 17 Sicurezza (Security)
•ANNEX 18 Trasporto Sicuro di Merci pericolose per Via Aerea

misure, criteri tecnico-funzionali e regolamentazioni «dirette», risalenti agli Standard di cui all'Allegato Tecnico 14 "Aerodromi". Un discorso identico si ripete anche per le strutture in rotta e gli spazi aerei (Allegati Tecnici 2, 10 e 11; Doc. 4444 e Doc. 8168), e per la maggior parte dei meccanismi di navigazione aerea collegati.

Quello che, tuttavia, preme di sottolineare non è tanto la portata del regime vincolistico-formale derivato dagli obblighi convenzionali, quanto piuttosto la concreta, effettiva ed inevitabile necessità di uniformità che scaturisce spontaneamente dai collegamenti aeronautici.

Non sarebbe possibile, infatti, nella gran parte dei casi e delle ipotesi, esercitare attività operative con gli aeromobili, tanto numerosi e così tecnologicamente sofisticati, in presenza di differenze o scostamenti dalle tecniche operativo-funzionali e di navigazione aerea. In altri termini, il regime convenzionale gioca un ruolo "anticipato" di regolatore contrattuale della vita aeronautica mondiale, fissando preventivamente dei percorsi tecnici universali destinati ad essere seguiti, in ogni fase delle attività connesse alle operazioni aeronautiche.

Un'influenza vincolante a partire dal momento della costruzione delle macchine e delle infrastrutture che devono ospitarne le attività, della istituzione e dell'esercizio dei meccanismi di assistenza alla navigazione, delle configurazioni operative per le azioni dei diversi comparti, delle misure di capacità quanti-qualitativa della prestazione delle varie categorie di personale (il c.d. *aviation people*), ecc.

L'aeroporto nel suo complesso entra in relazione diretta con le caratteristiche fisiche, di conformazione e volume esterno, pesi, capacità di carico e prestazioni (con le connesse necessità infrastrutturali) degli aeromobili che devono costituire il traffico aereo da servire in tale ambito.

La misura della funzionalità aeroportuale viene espressa, in ragione di ciò, anche in termini di "aereo critico", nel senso che esso costituisce il velivolo limite che è teoricamente in grado di effettuare operazioni

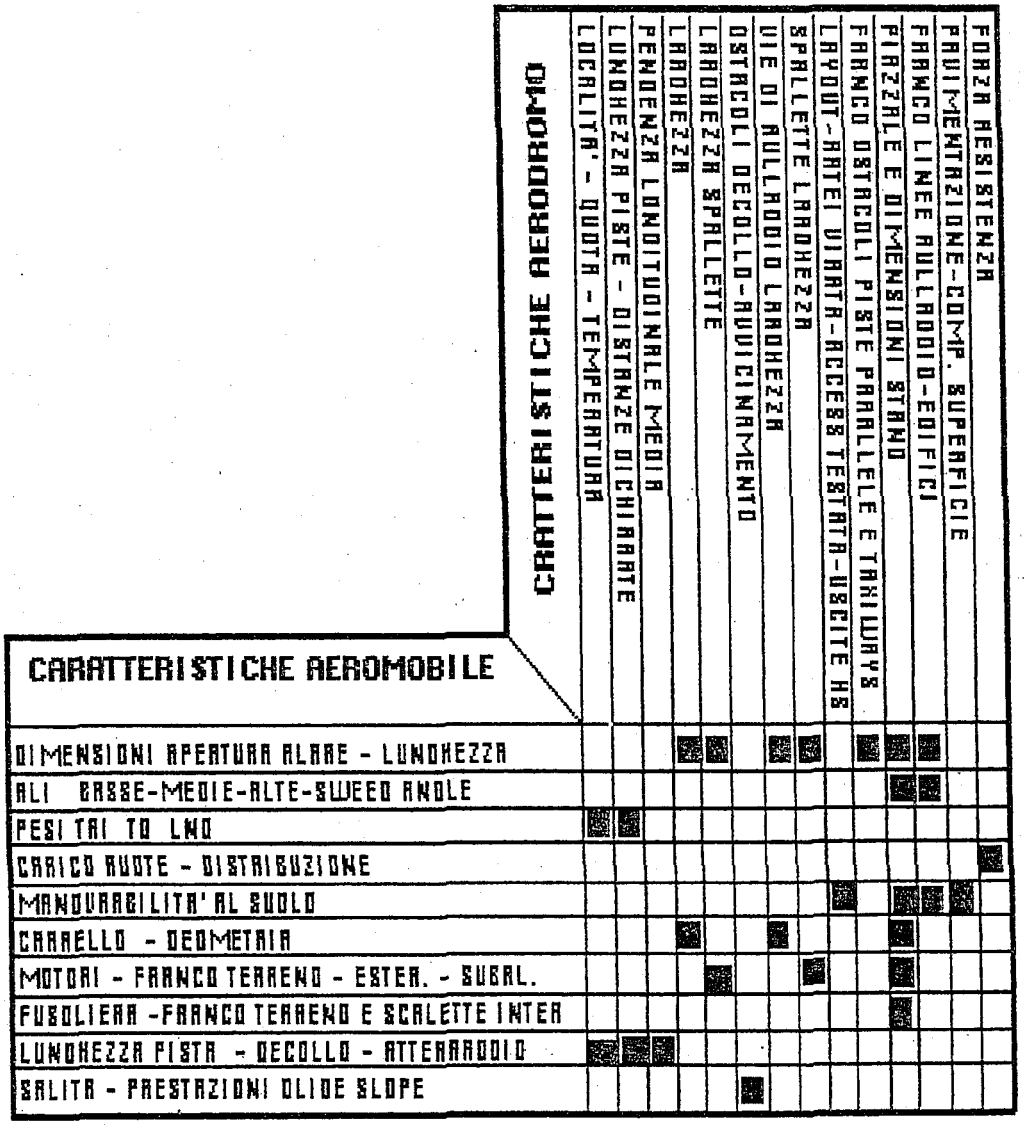
"normali", facendo uso dell'impianto aeroportuale in questione.

L'ambiente funzionale aeroportuale, dunque, condiziona le scelte del subsistema trasporti aerei e le collaterali opzioni delle restanti utenze di navigazione, ma a sua volta, risulta condizionato da queste ultime, tanto in fase progettuale ed esecutiva, quanto in quella gestionale. E' di norma l'esame delle prestazioni della possibile utenza, ivi comprese le necessità in termini di servizi di aerostazione, a dettare vincoli e condizioni dell'architettura progettuale di un nuovo aeroporto, ovvero gli adattamenti di un impianto già esistente.

Nel diagramma che segue (Fig. 11) sono riportate le connessioni necessarie (e dunque le compatibilità) fra caratteristiche fisiche dell'aeromobile e dell'aeroporto cui sono reciprocamente subordinate le operazioni di utilizzazione del singolo scalo.

Tutte le sistemiche di ambiente, in tale ipotesi, risultano o dovrebbero risultare proporzionate e consequenziali: l'aspettativa di un traffico orario di 90 movimenti, per fare un esempio banale, presenta la necessità di almeno 100 posti di stazionamento, commisurati alle dimensioni medie dell'utenza frequentatrice, un adeguato sbocco di aerostazioni e servizi in grado di assorbire il numero dei passeggeri di imbarco-sbarco, ecc., e così via per tutte le altre realizzazioni sistemistiche e di servizi che devono risultare coerenti e proporzionali tanto nei confronti delle caratteristiche delle utenze quanto nei loro reciproci rispetti.

Fig. 11



Sia il quadro organizzativo che quelli sistemistico, normativo-tecnico-procedurale, degli impianti e degli apparati, risultano vincolati dallo standard internazionale e coerentemente proporzionati alle funzionalità ambientali previste (strumentale, strumentale di precisione, ognitempo, stagionale, h^{24}, utenza mista, utenza di singola tipologia, traffico pesante, medio, leggero, misto, ecc.) per l'aeroporto di cui si tratta. In sostanza, ancora una volta, si presenta una questione di capacità e di

coerenza di rapporti, consequenziali e proporzionati.

Con la definitiva implementazone e con il recente conseguimento della piena operatività dei nuovi sistemi di gestione del traffico aereo in rotta sui Centri di Controllo Regionale di Milano e di Brindisi che sono successivi ad analoghe realizzazioni per i Centri di Roma e Padova, terminate rispettivamente a giugno 2002 e novembre 2002 si è concluso un ciclo di ammodernamento e sviluppo del cuore del sistema di gestione italiano che ha subito una trasformazione tecnologica che non ha precedenti su scala mondiale per rapidità di realizzazione e livello di innovazione tecnologica introdotta.

Analoghi programmi in altri paesi europei, anche se partiti notevolmente prima di quelli italiani, stentano a concretizzare gli obbiettivi previsti ed in molti casi l'implementazione viene attestata ad un livello tecnologico notevolmente inferiore a quanto inizialmente definito a seguito di difficoltà non solo tecniche ma anche di costi crescenti non facilmente controllabili, per tutti basti citare la realizzazione del nuovo Centro di Londra che a fronte di una spesa di circa 1000 M.€ non ha ancora raggiunto la piena operatività.

Il nuovo sistema di gestione del traffico aereo italiano per le sue funzioni di trattamento delle traiettorie dei voli in tempo reale che integrano i dati di posizione misurati dai sistemi radar con i dati del piano di volo, con gli algoritmi di calcolo della posizione futura del volo e con una tecnica di presentazione dei dati che velocizza e facilita l'analisi e le decisioni dei controllori del traffico aereo è stato considerato il sistema più avanzato attualmente in operatività tra l'Europa e Stati Uniti da una commissione composta da tecnici della "Federal Aviation Administration" americana, di Eurocontrol ed esperti del "Jane's Airport Review".

Tra gli aspetti di grande rilevanza e valore per la semplificazione della gestione operativa è da considerare. il nuovo meccanismo di scambio automatizzato dei dati realizzato tra unità aeroportuali (Torre di controllo) e sistema di rotta che consente di trattare ogni volo senza soluzione di continuità fondendo i dati del radar di terra con quelli del radar di rotta, con la relativa associazione, istante per istante, dei dati elaborati di traiettoria prevista.

Con tale acquisizione l'Italia ha di fatto già realizzato e reso operativo, con notevole anticipo rispetto a quanto previsto (2010 ed oltre) in ambito di

Strategia Europea, l'applicazione di un approccio "gate-to-gate" alla gestione del traffico aereo che di fatto unifica in un unico sistema informatico la gestione della movimentazione aeroportuale con quella di rotta, per il completamento definitivo occorrerà integrare meglio lo scambio informativo con le operazioni di "Handling" e di "apron" che sono sotto la responsabilità delle Società di Gestione Aeroportuale.

Il sistema oltre a omogeneizzare la gestione di tutto lo spazio aereo nazionale, realizza condizioni di scambio automatizzato con i sistemi centrali di Eurocontrol e con i sistemi degli altri paesi europei confinanti con l'Italia .

____°°°° ____°°°°____

La situazione degli aeroporti italiani è rappresentata nelle tabelle che seguono, le cui intestazioni di colonna vogliono segnalare la conformità alla normativa internazionale (Normativa ICAO), a quale traffico l'aeroporto è aperto (internazionale o nazionale), quali servizi vengono forniti agli utenti da parte dell'ENAV, quali ausili di radionavigazione gli aeromobili possono trovare (Radioaiuti), quali tipologie di radar vengono impiegati, quali sistemi visivi e luminosi sono presenti per le diverse categorie di operazioni a seconda della visibilità (dalla CAT 1^ alla CAT 3^ con visibilità progressivamente inferiore), quali equipaggiamenti di osservazione e informazione meteorologica sono disponibili ed, infine, le opere in corso di realizzazione.

Per facilitare la lettura delle tabelle si riporta il significato delle sigle utilizzate nelle varie colonne.

SERVIZI ENAV

AIS	Aeronautical Information Service – Servizio delle informazioni aeronautiche
APP	Approach Control Service – Servizio di controllo di avvicinamento
FIS	Flight Information Service – Servizio informazioni di volo
MET	Meteorology – Metorologia
TWR	Aerodrone Control Service – Servizio di controllo di aerodromo
TWR/APP	Servizio di controllo di aerodromo e di avvicinamento coubicati

RADIOAIUTI

DME	Distance Measuring Equipment – Equipaggiamento di misurazione della distanza
ILS	Instrument Landing System – Sistema per atterraggio strumentale
LO	Locator – Radiofaro adirezionale
NDB	Non Directional Radio Beacon – Radiofaro non direzionale
TACAN	Tactical Air Navigation – Equipaggiamento per navigazione tattica
VDF	VHF Direction Finder -
VOR – TVOR	VHF Omni Range, Terminal VOR – Radiofaro omnidirezionale in VHF

RADAR

ATCR 33 K o S	Radar di avvicinamento con valvola klystron o allo stato solido
MRT	Multi Radar Tracking – Sistema di inseguimento del bersaglio mediante più radar
SIR M o S	Secondary Information Radar – Radar secondario
SMGCS	Surface Movement Guidance and Control System – Sistema di guida e controllo dei movimenti di superficie aeroportuale

AIUTI VISIVI E LUMINOSI

ALS	Approach Lighting System – Sistema di illuminazione dell'avvicinamento
EFAS	Electronic Flashing Approach System – Sistema a lampeggiamento elettronico per l'illuminazione dell'avvicinamento
CALVERT	Sistema luminoso di avvicinamento
PAPI	Precision Approach Path Indicator – Indicatore di planata per avvicinamento di precisione
VASIS	Visual Approach Slope Indicator System - Sistema di indicazione visiva della planata

METEO

ATIS	Automatic Terminal Information System – Sistema informativo automatico di terminale
AWOS	Automated Wheather Observation System – Sistema di osservazione automatica del tempo
DDMA	Determinatore Dati Meteo Aeroportuali
MARA	Modular Architecture for Real time Application – Calcolatore multi architetturale ad accesso randomico
RVR	Runway Visual Range – Portata visiva di pista

NORMATIVA ICAO	AEROPORTI	CLASSE	SERVIZI ENAV	RADIO AIUTI	RADAR	AIUTI VISIVI E LUMINOSI	METEO	OPERE IN CORSO
SI	ALBENGA VILLANOVA	INTERNAZ	FIS	LLZ+DME 2 NDB VDF		1^ CAT PAPI RWY 27	DDMA	
SI	ALGHERO FERTILIA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS 1^ CAT DME TACAN NDB LO VORTAC		1^ CAT 2 PAPI	DDMA AWOS RVR ATIS	
SI	BARI PALESE	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS 1^ CAT RWY 07 TVOR DME LO	INSTALLAZIONE	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	BOLOGNA BORGO PANIGALE	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS CAT 3B RWY 12 VORDME NDB VDF	ATCR 33 S SIR S SMGCS	CAT 3B DOPPIO PAPI	DDMA AWOS RVR ATIS	
SI	BOLZANO	INTERNAZ	FIS	VORDME LLZ DME NDB		1^ CAT+ LEAD IN MIN VIS 5 KM	DDMA AWOS	
SI	BRESCIA MONTICHIARI	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS 1^ CAT VORDME NDB		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	CROTONE	INTERNAZ	FIS	VORDME		CAMPALE 2 PAPI	DDMA	
SI	CUNEO LEVALDIGI	INTERNAZ	FIS	ILS 1^ CAT NDB VDF		1^ CAT 2 VASIS	DDMA	
SI	VERONA BOSCOMANTICO	DOMESTICO	FIS				DDMA	
SI	CAGLIARI ELMAS	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS VORDME LO		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	CATANIA	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS DME 1^ CAT VORDME NDB VDF	TWR SEGNALI SIGONELLA	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	RINNOVO TWR PRESENTAZIONE RADAR
SI	FALCONARA	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS 1^ CAT VORDME NDB LO VDF		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA RVR	
SI	FIRENZE PERETOLA	INTERNAZ	TWR AIS MET	VORDME VDF	INSTALLAZIONE	1^ CAT PAPI RWY 05	DDMA MARA	
SI	FIUMICINO	INTERNAZ	RDR TWR	5 ILS 2 ILS DME	ASMGCS TWR ATCR 33 S	CAT 2 PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR ATIS	
SI	FOGGIA GINO LISA	INTERNAZ	FIS	VOR		1^ CAT CAMPALE CALVERT	DDMA	

NORMATIVA ICAO	AEROPORTI	CLASSE	SERVIZI ENAV	RADIO AIUTI	RADAR	AIUTI VISIVI E LUMINOSI	METEO	OPERE IN CORSO
SI	FORLI'	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS RWY 12 VDF LO		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA RVR	
SI	GENOVA SESTRI	INTERNAZ	TWR/APP AIS MET	ILS DME 1^ CAT 2 VORDME NDB VDF	ATCRS SIR M	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA RVR	
SI	GROTTAGLIE	INTERNAZ	TWR AIS MET	TACAN VDF LO		1^ CAT 2 PAPI	DDMA	NUOVA TWR
SI	LAMETIA TERME	INTERNAZ	TWR/APP AIS MET	ILS RWY 28 VORDME VDF		1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	RISTRUTTURAZIONE TWR+AROMET
SI	LAMPEDUSA	INTERNAZ	FIS	VORDME NDB		SALS+BORDO+ 2 PAPI	DDMA MARA	PRESENTAZIONE RADAR
SI	MALPENSA	INTERNAZ	TWR AIS MET	3 ILS CAT 3 B VORDME NDB LO VDF	SMGCS TWR ATCR 33 K	CAT 3 B PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR ATIS	
SI	MILANO LINATE	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS VORDME LO VDF	SMGCS TWR LAMBRO	CAT 3 B 2 PAPI	DDMA MARA RVR ATIS	REALIZZAZIONE SISTEMA PER APRON SERVICE
SI	NAPOLI CAPODICHINO	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS RWY 23 VORDME NDB VDF	ATCR 33 K SIR M	1^ CAT 2 PAPI	DDMA AWOS RVR ATIS	
SI	OLBIA COSTA SMERALDA	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILSDME RWY 06 VORDME NDB VDF	ATCR 33 K SIR M	1^ CAT 2 PAPI	DDMA MARA	
SI	ORIO AL SERIO	INTERNAZ	TWR AIS MET	ILS TVOR DME LO VDF	MRT MILANO	1^ CAT 2 PAPI	DDMA RVR	
SI	PADOVA	INTERNAZ	FIS	VDF LO		1^ CAT PAPI RWY 04	DDMA	
SI	PALERMO PUNTA RAISI	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	2 ILS 2 VORDME 2 NDB VDF	ATCR 33 S SIR M+ MRT USTICA	1^ CAT RWY 25 PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR	AUTOMAZIONE FASE 3
SI	PANTELLERIA	INTERNAZ	TWR	VORDME NDB		1^ CAT 2 PAPI CALVERT 26	DDMA	
SI	PARMA	NAZ	FIS	ILS RWY 20 NDB VDF		SALS+EFAS PAPI RWY 02 PAPI	DDMA MARA RVR	

NORMATIVA ICAO	AEROPORTI	CLASSE	SERVIZI ENAV	RADIO AIUTI	RADAR	AIUTI VISIVI E LUMINOSI	METEO	OPERE IN CORSO
SI	**PERUGIA**	INTERNAZ	FIS	ILS RWY 01 VORDME VDF		1^ CAT PAPI 01	DDMA AWOS RVR	
SI	**PESCARA**	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS DME RWY 22 VORDME		1^ CAT VASIS RWY 22	DDMA MARA	
SI	**REGGIO CALABRIA**	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS DME RWY 22 VORDME		1^ CAT VASIS RWY 22	DDMA MARA	NUOVA SALA TWR + AROMET
SI	**RIETI**	CLUB +VOLO VELA	FIS	VDF			DDMA MARA	
SI	**RONCHI DEI LEGIONARI**	INTERNAZ	TWR/APP AIS MET	ILS RWY 09 TVORDME LQ		2 CAT 2 VASIS	DDMA MARA RVR	
SI	**SALERNO PONTECAGNANO**	INTERNAZ	FIS	VDF			DDMA	
SI	**TORINO CASELLE**	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS CAT 3B RWY 36 2 VORDME NDB TACAN VDF LO	ATCR 33 K SIR M ANCHE IN TWR + LESIMA INSTALLAZIONE SMGCS	CAT 3 B RWY 36 DOPPIO PAPI ALS 3 + EFAS RWY 18 SALS + PAPI	DDMA MARA RVR ATIS	
SI	**TORINO AERITALIA**	DOMESTICO	FIS	VDF			DDMA	
SI	**ROMA URBE**	INTERNAZ	TWR AIS MET	VDF			DDMA MARA	
SI	**VENEZIA LIDO**	INTERNAZ TURISTICO	FIS	VDF			DDMA	
SI	**VENEZIA TESSERA**	INTERNAZ	TWR APP AIS MET	ILS CAT 3 B RWY 04 VORDME LO VDF	SMGCS ATCR 33 K ANCHE IN TWR	CAT 3 B + PAPI OGNI RWY	DDMA MARA RVR ATIS	APRON SERVICE

A completamento del "panorama" aeroportuale italiano vengono rappresentati nel prospetto sottostante i movimenti dei voli registrati negli aeroporti nel corso del 2002

Movimenti aeroportuali 2002

MOVIMENTI AEROPORTUALI SU AEROPORTI ENAV
MOVIMENTI DEI VOLI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI E MOVIMENTI LOCALI
ANNO 2002

	AEROPORTO		TOTALE	TOTALE	MOVIMENTI	TOTALE	MEDIA GIORNALIERA	
	SERVIZIO	DENOMINAZIONE	NAZIONALI	INTERNAZ.	LOCALI	MOVIMENTI	ANNO	ESTATE
1	ATC	ROMA FIUMICINO	160.094	123.742	1.544	285.380	781	817
2	ATC	MILANO MALPENSA	61.102	159.247	381	220.730	604	690
3	ATC	MILANO LNATE	74.649	37.869	2.542	115.060	315	273
4	ATC	CATANIA FONTANAROSSA	60.867	7.108	12.655	80.630	220	251
5	ATC	NAPOLI CAPODICHINO	54.294	22.418	2.196	78.908	216	238
6	ATC	VENEZIA TESSERA	28.822	39.894	3.314	72.030	197	208
7	ATC	BOLOGNA BORGO P.	29.928	37.685	4.045	71.658	196	226
8	ATC	ROMA URBE	41.416	273	20.642	62.331	170	133
9	ATC	TORINO CASELLE	28.142	27.725	5.833	61.700	169	169
10	ATC	PALERMO P.RAISI	43.450	4.175	5.467	53.092	145	154
11	ATC	BERGAMO ORIO AL SERIO	19.611	24.366	5.519	49.496	135	148
12	ATC	GENOVA SESTRI	23.802	9.523	16.127	49.452	135	146
13	ATC	FIRENZE	16.736	20.611	3.082	40.429	110	117
14	ATC	CAGLIARI ELMAS	31.823	2.104	2.834	36.761	100	124
15	ATC	BARI PALESE MACCHIE	26.240	2.776	3.479	32.495	89	97
16	AFIS	PADOVA	21.069	243	8.566	29.878	81	84
17	ATC	RONCHI DEI LEGIONARI	15.216	5.959	8.611	29.786	81	104
18	ATC	OLBIA COSTA SMERALDA	19.461	6.392	1.535	27.388	75	151
19	ATC	ANCONA FALCONARA	16.325	5.389	5.144	26.858	73	82
20	AFIS	BOLZANO	17.714	1.782	5.694	25.190	69	77
21	AFIS	TORINO AERITALIA	20.515	95	3.617	24.227	66	57
22	ATC	PESCARA	16.594	2.125	4.066	22.785	62	70
23	ATC	FORLI	19.841	1.945	621	22.407	61	62
24	AFIS	RIETI	19.052	4	3.015	22.071	60	108
25	AFIS	PERUGIA	11.885	500	9.660	22.045	60	78
26	AFIS	SALERNO PONTECAGNANO	11.066	62	10.441	21.569	59	71
27	AFIS	PARMA	14.434	1.413	5.471	21.318	58	66
28	ATC	ALGHERO	13.455	2.089	4.559	20.103	55	64
29	AFIS	VERONA BOSCOMANTICO	12.520	131	6.129	18.780	51	59
30	ATC	LAMEZIA TERME	13.243	1.273	2.789	17.305	47	56
31	ATC	REGGIO CALABRIA	10.798	130	4.784	15.712	43	55
32	AFIS	ALBENGA	7.842	1.152	5.547	14.541	39	46
33	AFIS	LEVALDIGI	10.238	301	173	10.712	29	39
34	AFIS	VENEZIA SAN NICOLO'	5.621	927	2.785	9.333	25	40
35	ATC	GROTTAGLIE	5.252	71	3.470	8.793	24	30
36	AFIS	LAMPEDUSA	3.266	10	4.084	7.360	20	31
37	AFIS	FOGGIA	3.740	40	1.783	5.563	15	18
38	AFIS	CROTONE	3.236	33	912	4.181	11	15
39	AFIS	PANTELLERIA	2.953	69	680	3.702	10	15
	TOTALE	Movimenti ENAV	996.312	551.651	193.796	1.741.759		

NB: Per media giornaliera estiva si intende la media giornaliera dei voli effettuati nei mesi di giugno, luglio e agosto (totale del periodo/numero giorni)

Per Movimenti locali si intendono voli del tipo "Touch and Go", "Low Passages", Sorvoli zona traffico aeroportuale (ATZ) ed altri voli residuali non compresi nelle categorie dell'aviazione Commerciale, Generale e Militare

ACRONIMI E GLOSSARIO

ACC	Area Control Center – Centro di controllo regionale
AFIS	Aerodome Flight Information Service
AIP	Aeronautical Information Publication – Pubblicazione informazione aeronautiche
AIRPROX	parola codice usata per designare una Aircraft Proximity – Uno degli inconvenienti di diversa gravità per il potenziale rischio di collisione
AIS	Aernautical Information Service – Servizio di informazioni aeronautiche
AISAS	AIS Automated System
AMI	Aeronautica Militare Italiana
ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
APATSI	Airport ATS Inferface – Programma europeo per l'aumento della capacità di traffico degli aeroporti
APP	Approach Controll Service/Office – Servizio di controllo di avvicinamento o Ufficio di controllo di avvicinamento
ARO-MET	ATS Reporting Office – Meteorology – Ufficio informazioni dei servizi del traffico aereo e meteorologia
ATC	Air Traffic Control – Controllo del traffico aereo
ATFM	Air Traffic flow Management – Gestione dei flussi di traffico aereo Funzione centralizzata da EUROCONTROL a Bruxelles
ATS	Air Traffic Services – Servizi del traffico aereo; comprendono: ATC, FIS, AIS, ALS, etc.
A.V.L.	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Benefit Cost Analysis – Analisi costo/benefici
CFMU	Central Flow Management Unit – Unità centralizzata per la gestione dei flussi di traffico
CIP	Convergence and Implementation Programme – Programma di convergenza ed implementazione
CTR	Control zone – Zona di controllo di avvicinamento
CTT	Coefficiente di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in terminale
CUT	Coefficiente Unitario di Tariffazione, per i servizi di assistenza al volo in rotta
DL-DATALINK	Collegamento dati
DME	Distance measuring equipment – Apparato misuratore di distanza
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme – Programma europeo di armonizzazione ed integrazione dei sistemi di assistenza al volo
EATMS	European ATM System – Sistema europeo per l'A.T.M.
ECAC	European Civil Aviation Conference – Conferenza europea dell'aviazione civile
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	ENAV S.p.A. – Società italiana responsabile dei servizi della navigazione aerea

EUROCONTROL	Organizzazione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea
FIR	Flight Information Region – Regione informazioni volo
FIS	Flight Information Service – Servizi di informazione di volo
FSS	Flight Service Station – Stazione del servizio informazioni di volo
GNSS	Global Navigation Satellite System – sistema globale di navigazione satellitare
ICAO	International Civil Aviation Organizzation – Organizzazione dell'aviazione civile internazionale
IFR	Instrument Flight Rules – Regole del volo strumentale
ILS	Instrument Landing System – Sistema di atterraggio strumentale
MATSE	Ministries of trasport on ATS in Europe – Conferenza
MED	Identificativo regione ICAO per Middle East (Medio Oriente)
RADAR	Radio Detecting And Ranging – Sistema elettronico che fornisce indicazioni di distanza e di azimut rispetto alla stazione
RADAR PRIMARIO	sistema nel quale gli impulsi radio trasmessi sono riflessi da un oggetto e ricevuti per essere trattati e presentati su uno schermo
RADAR SECONDARIO	Sistema nel quale gli impulsi trasmessi da terra sono ricevuti da un apparato di bordo (transponder) che attiva una trasmissione di risposta
RM	Radiomisure
RNAV	Area Nav – Navigazione d'area
T/B/T	Terra/Bordo/Terra
TMA	Terminal Control Area – Area terminale di controllo
TWR	Aerodrome Control Tower – Torre di controllo d'aeroporto
UdS	Unità di Servizio
UE	Unione europea
VOR	VHF Omnidirectional radio Range – Radiosentiero omnidirezionale in VHF

PAGINA BIANCA